

**CONSERVADORES Y LIBERALES EN EL SIGLO XIX  
LA CONSTRUCCIÓN DE LA FRONTERA Y  
LOS TRATADOS BILATERALES CON CHILE 1866 - 1884**

**CONSERVATIVES AND LIBERALS IN THE XIX CENTURY  
THE CONSTRUCTION OF THE BORDER AND  
THE BILATERAL TREATIES WITH CHILE 1866 - 1884**

***Luis Reynaldo Gómez Zubieta***

**Resumen**

El objetivo del presente artículo de carácter histórico pretende demostrar que Bolivia como país periférico productor y explotador de materias primas y recursos naturales entre 1825 a 1884 aplicó políticas de desarrollo para vincularse con el mercado mundial, fortaleciendo los puertos ubicados entre Arica y Antofagasta. La negociación de Tratados Bilaterales con Chile, permitió la llegada de empresas y empresarios de todas las nacionalidades para explotar materias primas y recursos naturales, el crecimiento de la población, la construcción de puertos y creación de Aduanas, Municipios, Prefecturas y el Clero a la vez los Ministerios de Relaciones Exteriores negociaban la construcción de la frontera.

**PALABRAS CLAVE.**

Proteccionismo, liberalismo, materias primas, recursos naturales, periferia, explotación, minería, salitre, Huano, Plata Huanchaca, Caracoles, Arica, Mejillones, Calama, Antofagasta, cobija, empresas, frontera.

**Abstract**

The objective of this historical article is to demonstrate that Bolivia as a peripheral country that produces and operates raw materials and natural resources between 1825 and 1884 applied development policies to link with the world market, strengthening the ports located between Arica and Antofagasta. The negotiation of bilateral treaties with Chile, allowed the arrival of companies and businessmen of all nationalities to exploit raw materials and natural resources, population growth, construction of ports and creation of customs, municipalities, prefectures and clergy to the the Foreign Ministries once negotiated the construction of the border.

**KEYWORDS.**

Protectionism, liberalism, raw materials, natural resources, periphery, exploitation, mining, nitrate, Huano, Plata Huanchaca, Caracoles, Arica, Mussels, Calama, Antofagasta, blanket, companies, border.

## **ANTECEDENTES.**

En América Latina a raíz de los abusos de los españoles, la población indígena desarrollo acciones subversivas de relativa importancia debido a los cobros tributarios indebidos, se amotinaron los criollos, mestizos e indígenas. A la gran insurgencia fueron los movimientos sociales, los factores económicos, políticos y sociales las causas que precipitaron la crisis soportada por las masas populares del Bajo Perú y de los territorios de Charcas, el objetivo era suprimir el funcionamiento de los corregidores y, en consecuencia, los excesivos abusos de los repartimientos de aduanas, estancos, alcabalas, pensiones<sup>1</sup> Bolivia se constituyó como nación independiente asentada en los territorios comprendidos en la antigua y colonial Audiencia de Charcas, nació con 1.100.000, habitantes en su mayoría indígenas 800 mil, blancos 200 mil y mestizos 100 mil. La economía se encontraba en crisis como resultado del caos de la minera, hubo muchos factores que atentaron contra su recuperación; como, por ejemplo, la escasez de capitales para la inversión, la falta de mano de obra y la extorsión que provino del mantenimiento del monopolio de la comercialización a través del Banco de Rescate. La debilidad de la economía fue la principal causa de las dificultades de todos los gobiernos del siglo XIX, sin embargo, no recurrían al crédito para financiar el gasto público a diferencia de los países vecinos.

En esta época se consolidaron las bases del crecimiento de la economía de exportación, el comercio exterior, cubierto con la exportación de oro y de plata, el éxodo masivo de minerales tuvo un efecto negativo para la economía boliviana, porque se comprimen las transacciones interiores y porque se importaban artículos superfluos, suntuosos. La importación boliviana de mercancías se realizaba a través de los puertos de Buenos Aires y el puerto de Arica, por donde se introducían velas, telas, pianos, bebidas alcohólicas y otros productos procedentes de Gran Bretaña y otros países europeos. Así mismo, fueron muy importantes las relaciones comerciales con el sur peruano.<sup>2</sup>

En el ámbito jurídico el argumento más importante está relacionado con el proceso colonial por una razón básica, porque las naciones americanas aceptaron el concepto romano del Uti Possidettis Jure que quiere decir como poseéis seguiréis poseyendo en el futuro se tomó como punto de partida la delimitación política existente en el año de 1810. La demarcación de la época colonial la nueva república de Bolivia se basa en el antiguo territorio de la Audiencia de Charcas. Las leyes IX y XII de la Recopilación de Indias establecen claramente esa jurisdicción que a partir de 1825 constituye la República de Bolivia.<sup>3</sup>

El Uti Possidetis Jure de 1810 fue utilizado para determinar las fronteras entre los Estados que habían pertenecido a las colonias españolas, respetando los antiguos límites existentes en las divisiones administrativas de los virreinos, capitanías generales y audiencias. Las nuevas naciones, se ampararon en este principio para evitar conflictos y posibles guerras en el proceso de la delimitación de las fronteras, que pudieran afectar su

---

<sup>1</sup> Arze Aguirre, René Danilo. *Participación Popular en la Independencia de Bolivia*. Fundación Cultural Quipus. La Paz, 1987.

<sup>2</sup> Bonilla, Heraclio. *Notas en Torno a la Historia Económica y Social de Bolivia*. En Boletín Historia. N° 12. Carrera de Historia UMSA. La Paz, 1987

<sup>3</sup> Bórquez Galleguillos Rodolfo A. Sáez Moraga Javier Hernán. *Los Convenios de mayo de 1895 entre Chile y Bolivia. Estudio histórico – Jurídico*. Facultad de Derecho Universidad de Chile.

desarrollo político – administrativo en su condición de Estados en procesos de construcción.<sup>4</sup>

### **ESTRUCTURA ECONÓMICA DE BOLIVIA 1825 A 1870.**

La vida republicana se inició en condiciones muy precarias, la vasta destrucción de la riqueza, de los bienes de producción agrícola, de los obrajes encargados de producir tejidos y la crisis de la minería empobrecieron al erario nacional. Tradicionalmente, se señalaba que el mal extendido por América Latina fue el caudillismo militar, característico de los regímenes de gobierno del siglo XIX.<sup>5</sup>

El espacio mercantil andino activado por la producción y la circulación de la moneda de Potosí, trascendió las fronteras, fue utilizada en regiones del norte argentino y chileno y el sur peruano, incluso se dice que llegó hasta los mercados ecuatorianos. Demuestra que las políticas gubernamentales se estructuraron en torno a dos elementos relacionados entre sí: el monopolio fiscal sobre la compra de pastas de plata y la emisión de *moneda Feble y Pesos Fuertes*, el primero fue de circulación interna, el segundo sirvió para realizar operaciones de importación y exportación. De esa manera, se construyó un radio de acción muy amplio donde fue usada la moneda boliviana.<sup>6</sup>

La política monetaria aumento la masa de circulante y las modificaciones que experimenta a medida que fortalece la economía de exportación en todos los países del área. La compra de las pastas de plata pasó a ser monopolio del Estado, donde los mineros tenían la obligación de declarar toda su producción al banco de Rescates, donde se pagaban impuestos de acuerdo con la ley y el peso del mineral. La política monopolista consiguió que la totalidad de la plata producida fuese convertida en moneda y que el costo de producción del dinero se redujo al imponer a la plata rescatada un precio menor al del mercado libre.<sup>7</sup>

La Casa de Moneda de Potosí acuñaba, dos tipos de piezas: la moneda fuerte y la feble. La primera estaba destinada a cubrir los temas de las importaciones que venían de ultramar. Entre tanto, la segunda se concentró en los mercados regionales, donde se transfería la moneda al norte argentino y al sur peruano a través del comercio “exterior” y de las ferias regionales, contribuyendo a ampliar y diversificar la demanda de moneda del mercado regional, mercantilizando la producción indígena y su acceso a la economía monetaria, incluso facilito la vinculación con el mercado internacional. Ambas monedas sirvieron para dotar al estado boliviano de una moneda usada en el comercio interno y el de exportación, al principio su emisión fue reducida posteriormente creció de acuerdo al desarrollo comercial y a la recaudación monetaria por el pago de impuestos en las aduanas, los pesos fuertes se utilizaron para la compra venta de mercancías en el mercado internacional.<sup>8</sup>

El proteccionismo funciono en Bolivia entre 1830 a 1870, tuvo dos significados: uno de cuña colonial, practicado por el Estado, como expresión del monopolio fiscal de las pastas y minerales de plata y el fomento a la industria de la moneda. La segunda acepción

---

<sup>4</sup> Ayllón, Esther. *Del peso de 8 reales al peso boliviano: la producción y circulación de moneda en Bolivia (1825 – 1875)*. En Historia Monetaria de Bolivia. Tomo I Pre Colonia a 1875

<sup>5</sup> Hernán Ortiz Sergio. *La innovación ferroviaria en el México del siglo XIX*, México 1985, pág. 64.

<sup>6</sup> Mitre, Antonio. *Los Patriarcas de la Plata. Estructura socio económica de la minería boliviana en el siglo XIX*. Lima. I. E. P, 1981

<sup>7</sup> Mitre, Antonio. *Ibidid*, pág. 118

<sup>8</sup> Mitre, Antonio. *Ibidid*, pág.182

fue la aplicación del proteccionismo como estrategia de corto plazo y doctrina económica de cuña moderna.<sup>9</sup>

### **EXPLOTACIÓN DE MATERIAS PRIMAS.**

El gobierno de Simón Bolívar, creó un puerto de acuerdo al uso del espacio físico, de la relación entre el mar y la tierra, del flujo de mercancías, del ingreso natural hacia otras regiones y a la explotación de materias primas. Decidiendo de que la nueva república tenga un punto de ingreso desde el océano hacia las regiones de altura, a los llanos orientales y amazónicos. Comercialmente la ruta de los puertos de Arica, Tocopilla, Mejillones y Antofagasta era la tradicional y obligada para la salida y el ingreso de productos y de comunicación de una región geográfica de alta producción de recursos naturales y materias primas.

Misiones científicas extranjeras recorrieron la costa central del océano Pacífico levantando información, poniendo interés en la explotación de recursos naturales y materias primas, especialmente minería. Los estudios sobre la existencia del tráfico comercial en la ruta del puerto de Cobija al interior del Altiplano, describen como los comerciantes de Coquimbo llevaban productos a “la provincia de Charcas y a la Villa de Potosí” a la vez hacían el transporte “por la despoblada región de Atacama”.<sup>10</sup>

Las investigaciones para descubrir materias primas posibles de ser explotadas especialmente minería, destacan las del científico peruano Mariano Eduardo Rivero. Posteriormente “Tadeo Haenke, un alemán domiciliado en Cochabamba - Bolivia”, desarrolló trabajos para el estado y gobiernos de la época. En 1809 inventó un procedimiento para extraer el salitre potásico del caliche que se encuentra en la región de Tarapacá,<sup>11</sup> construyeron centros industriales para refinar salitre. A partir del año de 1810 a 1812, se crearon en las pampas salitreras de Negreiros, Pampa Negra y Zapiga (Tarapacá), siete u ocho “Oficinas” para procesar salitre en las llamadas “Paradas”.<sup>12</sup>

La explotación del salitre en las “Oficinas”, aplica el método de las “Paradas” que obtenía bajos volúmenes de producción, en la primera mitad del decenio de 1830, la exportación peruana del salitre superó a las del guano y se adjudicó gratuitamente terrenos denominados “calicheros”; sin embargo, el transporte del producto en distancias de 20 a 60 kilómetros hacia los puertos de embarque, resultó extremadamente caro. En la década de 1870, el flete del transporte realizado en carretas representaba un 35% a 40%

---

<sup>9</sup> Ayllón Soria, Esther. Ibidid. pág. 237, 240

<sup>10</sup> La descripción de Oscar Bermúdez Miral. *Orígenes Históricos de Antofagasta*, pág. 18, Editorial Universitaria S.A. Santiago 1966. “Se fundó este puerto con el nombre de Lamar a fines de 1825, luego de una exploración de reconocimiento de la costa y de estudiarse las posibilidades de comunicación con el interior. “...se dice que el Libertador Bolívar ordenó que saliera del puerto de Callao un Bergantín a recorrer la costa del desierto de Atacama para ubicar una bahía que pudiera habilitarse como puerto de Bolivia, República recién fundada, y que en ese recorrido de la costa el capitán del buque ubicó la ensenada de Cobija, considerándola como la más indicada para ese fin”. “Tratándose de reconocer una costa marítima, el mejor medio es sin duda una exploración por mar. Pero, en 1825, cuando se buscó dar a Bolivia una salida al Pacífico, se tuvo en cuenta también el problema de una comunicación terrestre entre el interior de esa República y el Pacífico, lo que exigía el estudio sumario del terreno”.

<sup>11</sup> Marín Vicuña, Santiago. *El Salitre de Chile 1830- 1930*. Santiago. Editorial Nacimiento. 1931. “Este ilustre hombre de ciencia, considerado justicieramente como el padre de la técnica del salitre, había nacido en Bohemia en 1761 y llegado a Sud América, en la famosa expedición científica de Malaspina y se radicó definitivamente en Cochabamba (Bolivia), donde murió trágicamente en 1871, envenenado por una de sus indias domésticas. págs. 6-7

<sup>12</sup> Marín Vicuña, Santiago. Ibidid. pág. 8

del precio de embarque de mercancías en barco. El rápido enriquecimiento de los dueños de "paradas" y "oficinas" en la Pampa del Tamarugal en el Perú impulsó a los cateadores a buscarlo en el desierto de Atacama.

La producción y la exportación de plata, oro, estaño, corteza de quina, lana de vicuña y alpaca, vainilla, cueros de monos, panteras, chinchillas, guano y salitres de la costa del pacífico, se realizaba mediante el antiguo sistema de recuas<sup>13</sup>. El litoral boliviano en el lapso de una década se incorporó a la actividad productiva a partir de la explotación, beneficio y exportación de minerales y de salitre, realizado en instalaciones industriales desarrolló un sistema de transporte de carga.<sup>14</sup>

### **LOS PUERTOS DEL PACIFICO: ENTRE ARICA Y ANTOFAGASTA.**

Bolivia en la etapa de 1825 – 1870 desarrolló un comercio ultramarino y construyó puertos de embarque, desembarque, almacenamiento, instaló aduanas, cobró impuestos, creó policía, sistema de salud y educación en los puertos de Arica, Iquique, Cobija, Tocopilla, Mejillones y Antofagasta.

El Puerto de **Arica**, utilizado desde tiempos prehispánicos y coloniales, fue de interés primordial para los gobiernos de Bolívar, Sucre y Andrés de Santa Cruz, fue un puerto libre y competitivo que ofrecía ventajas aduaneras a los comerciantes de La Paz y Cochabamba para abastecer el mercado boliviano.

La política gubernamental hizo esfuerzos para incorporar Arica como puerto de servicio, el puerto tenía la provisión de agua dulce, frutas, aceitunas y azúcar que provenían de los valles aledaños. Se encontraba a siete u ocho días de viaje hacia la ciudad de La Paz a diferencia de las tres semanas que se necesitaba para viajar entre Cobija y la misma ciudad.<sup>15</sup>

La Confederación Peruano - Boliviana administró la región de manera mancomunada, postuló el libre comercio, patrocinó negocios obedientes al interés extranjero. La medida apoyada por Gran Bretaña reconoció la existencia de Bolivia el año de 1837, situación que les permitió controlar el circuito mercantil del Pacífico sur. Las aduanas de ambos países provocaron el descalabro de la antigua vinculación mercantil entre Bolivia y el sur peruano, debido a la competencia desleal que afectó a los comerciantes, azogeros y hacendados de La Paz y Cochabamba conectados con Arica y a los Potosinos y Chuquisaqueños vinculados con el puerto de Cobija.

El puerto **Cobija o de Lamar** (1825 - 1879), fue el primer puerto mayor y capital del Departamento del Litoral. Limita al norte con Perú entre el río Loa y el río Paposó al sur, frontera con Chile. Al este se ubicaban Potosí y la Argentina, el desierto tenía linderos entre la costa del Pacífico y la cordillera de los Andes, con un clima y una topografía. Son aproximadamente 120 mil kilómetros cuadrados de superficie y 400 kilómetros de costa sobre el Océano Pacífico, el año de 1860 contaba con 34 mil habitantes de estos cuatro mil se encontraban en la capital de la provincia.<sup>16</sup>

---

<sup>13</sup> Correa Vera, Loreto. *El Poder de los Tratados Desarrollo y Ferrocarriles en Bolivia, 1870 – 1904*. Historia (Santiago) vol. 46 Nº 2. diciembre 2013.

<sup>14</sup> Bermúdez Miral, Oscar. *Orígenes Históricos de Antofagasta*. Editorial Universitaria S.A. Santiago 1966, pág. 18

<sup>15</sup> Jemío Arnez, Kathya R. *A espaldas vueltas, memorias muertas. La Cotidianidad de Cobija, puerto Lamar Tareas de los Prefectos*. Tesis o trabajo de investigación presentado para optar título de Doctora en Historia. Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Departamento de Historia Medellín, Colombia.

<sup>16</sup> Jemío Arnez, Kathya R. *Ibidid*. pág. 120.

El puerto fue de mucha importancia para la administración de Andrés de Santa Cruz, financió su construcción, la instalación de las oficinas de la aduana, de la administración de la Prefectura y los municipios, se convirtió el puerto recaudador de tributos a través del Tesoro Público, la Casa de la Moneda y el Banco de Rescates que cobraba impuestos a los comerciantes, mineros y arrieros.

Pequeños barcos traficaban mercancías entre Valparaíso y Callao, haciendo escala en los puertos de Cobija, Iquique y Arica, la navegación era fluida, tenía una población y un comercio importante, tuvo mucha importancia para el acceso directo a las regiones de Oruro, Potosí y Chuquisaca. Los gobiernos bolivianos, consideraron de primordial importancia habilitar el puerto, así como implementar una normativa para el cobro de impuestos destinados a reforzar el comercio y la circulación hacia el interior del país.

Su principal actividad fue la exportación de minerales y la importación de mercaderías procedentes del extranjero.<sup>17</sup> Su importancia se incrementó con el impulso gubernamental brindado por Santa Cruz, cuando dictó un reglamento de comercio que, declaraba como depósitos a los puertos peruanos de El Callao, Paita y Arica, nomino a Cobija como puerto “franco”. Esta medida impactó en el comercio chileno, obligando a los comerciantes ingleses instalados en Valparaíso a enviar a Cobija sus embarcaciones, en poco tiempo creció la población, se construyeron casas, tiendas, era un puerto en permanente crecimiento; sin embargo, el viaje a Bolivia seguía siendo un grave problema debido a la larga travesía que duraba 40 días desde La Paz, más de 40 desde Cochabamba y alrededor de 30 partiendo desde Potosí.

El influyente periódico inglés de la época *The Illustrated London News* destacó a Cobija como uno de los puertos más destacados en el sector meridional de Sudamérica, lo mencionó como el único puerto de importancia entre Arica y Valparaíso. Por otro lado, *El Mercurio de Valparaíso se quejaba* por la competencia que significaba Cobija, para el puerto de Caldera y del ferrocarril a Copiapó que trasladaba mercaderías destinadas a Salta y Jujuy.<sup>18</sup>

Las distancias y el esfuerzo que demandaba la comunicación con el interior de Bolivia, se refleja en el informe del cónsul Ladislao Cabrera, a la “*Foreign Office*” o Ministerio de Relaciones Exteriores que promovía y protegía los negocios del Reino Unido. Describió las vicisitudes que sufría el Servicio Postal Semanal, requería de muchos días para transportar el “correo” en mulas o mediante el sistema de “*chasquis*” o postas, para llegar a Potosí y de allí continuar a pie 560 km hasta la ciudad de Cochabamba o de La Paz.<sup>19</sup>

En la década de 1840, Bolivia hizo el reconocimiento del territorio de las guaneras y salitres de **Mejillones** y la designo como puerto menor en octubre del año de 1857. A mediados de 1860 se empezó a poblar y fue fundado oficialmente el 25 de enero de 1867. Fue la zona de explotación de guano, el gobierno Mariano Melgarejo otorgo las concesiones

---

<sup>17</sup>Cajias de la Vega, Fernando. *La Provincia de Atacama 1825 - 1842*. Instituto Boliviano de Cultura. 1975

<sup>18</sup> Godoy O, Milton. *Donde el Cóndor de los Andes apenas se posa tímido. El puerto de Cobija y el Litoral de Atacama en el Informe del coronel Quintín Quevedo*, Julio de 1867. [http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-10432013000200008&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-10432013000200008&script=sci_arttext)

El periódico semanal *The Illustrades London News*, fue fundado el 14 de mayo de 1842.

<sup>19</sup> Godoy O, Milton. *Ibidid*. pág. 17

para explotar el producto, el descubrimiento de nuevas guaneras y la actividad de extracción y embarque, emprendida por empresarios de distintas nacionalidades.<sup>20</sup>

En 1843 se fundó el puerto de **Tocopilla**. “su origen tuvo que ver con la necesidad de enfrentar los problemas limítrofes con Chile. Los descubrimientos de yacimientos de salitre a la altura de Antofagasta y de Tocopilla, además de las minas de plata de Caracoles produjeron mucha preocupación en el gobierno boliviano. Tuvo muchísima importancia para Bolivia porque durante su administración evolucionó, hasta convertirse en un puerto consolidado con capacidad de atraque de embarcaciones de alta capacidad.

El puerto de **Antofagasta**, también conocido como La Chimba fundado por Mariano Melgarejo invirtió en la construcción de edificios de la administración del puerto, el muelle, la prefectura, el tesoro y el municipio. Las empresas inglesas financiaron la construcción de la estación del ferrocarril su desarrollo y crecimiento sucedió en la década de 1870, Antofagasta es emblemática porque allí se fundó el cuerpo de Bomberos de la región y el primero del país.

La legislación, el código de minería, decretos supremos, órdenes y resoluciones supremas fueron el instrumento jurídico - administrativo con el cual se instalaron, oficinas de aduanas, prefectura, municipios y órdenes religiosas encargadas de cumplir y hacer cumplir la normativa del Estado boliviano.

El desierto de **Atacama** como el de **Tarapacá** rápidamente se pobló, se construyeron muelles de atraque para embarcaciones mayores, se consolidaron los puertos, beneficiando con sus servicios a las recaudaciones e impuestos del Tesoro de Bolivia y a los esfuerzos de los empresarios mineros nacionales y extranjeros. Por mucho tiempo se trató de fortalecer una red de puertos de embarque y las oficinas de aduana, desde Arica hacia el sur crearon un conjunto de muelles de importancia. Edificaron pequeñas ciudades – puerto, pobladas de acuerdo a la capacidad de las empresas para contratar mano de obra y controlar el ingreso de recursos económicos.

### **RELACIONES DIPLOMÁTICAS CON CHILE. LOS TRATADOS DE 1866 A 1884**

El conflicto limítrofe entre Chile y Bolivia por el control del Atacama condujo a la firma del tratado del año de 1866, obligando a repartir las ganancias generadas en la región del desierto. En cambio, el Tratado de 1874, reconocía como límite de frontera el paralelo 24°S, mediante el artículo IV Bolivia se comprometía a no aumentar impuestos por el lapso 25 años a las empresas extranjeras que operaban entre los paralelos 23 y 24 del territorio boliviano.

La expansión de la minería movilizó masas migratorias de trabajadores cochabambinos, potosinos, paceños, orureños, chuquisaqueños, chilenos, el Atacama además fue ocupado por empresarios, bancos y empresas mineras, que obtuvieron la autorización del gobierno boliviano para trabajar en la exploración, la explotación y la comercialización de minerales.

La Ley chilena de Aduanas, expresaba la absoluta libertad para embarcar y desembarcar en todos los puertos. Por esa razón, las empresas británicas, controlan la navegación, mantienen tarifas reducidas para transportar mercancías y materias primas. El cobre de Chuquicamata, la plata de Caracoles, el guano de Mejillones, el salitre de Atacama y del Tarapacá, fueron cargadas con impuestos a la exportación, mediante el

---

<sup>20</sup> Godoy O, Milton. Ibidid. pág. 23

cobro de fletes, comisiones y otras obligaciones para ejercer un control absoluto de precios, permitiendo obtener grandes ganancias.

Las ganancias fueron gastadas en bienes de consumo de lujo, se construyeron y compraron enormes y suntuosas mansiones, parecía que habían hecho progresos increíbles, las materias primas solo sirvieron para ampliar la economía y la agricultura europea. Por esa razón, los políticos y la sociedad liberal, veían con malos ojos las restricciones que pudieran imponer al comercio para impedir el progreso de los países subdesarrollados.<sup>21</sup>

Los empresarios mineros ubicados en el Atacama fueron exportadores de cobre, plata, salitre y otros minerales de menor importancia a Europa y los Estados Unidos, a cambio recibieron libras esterlinas o dólares, con ese dinero adquirieron tierras y maquinaria para producir productos de consumo a precios muy reducidos.

En Chile las empresas importadoras con sede en Valparaíso y Santiago de la elite dominante, logro el control del poder económico, político y social, el librecambio impuesto no chocaba con la estructura heredada de la colonia, al contrario, la reforzó y financió.

A las empresas ubicadas en el Atacama y Tarapacá les impuso un programa de fomento nacional liderado por los más influyentes socios del imperialismo,<sup>22</sup> que financiaron la contra revolución para derrotar a los gobiernos proteccionistas.<sup>23</sup>

En cambio, en Bolivia aplicaban una política conservadora entreguista, que siempre estaba de acuerdo con la contraparte negociadora, la improvisación de los «caudillos bárbaros» bolivianos, causaron desagradables sorpresas que derivaron en protestas políticas y sociales. Las generosas concesiones otorgadas por Mariano Melgarejo (1864-1871) a las empresas extranjeras, a cambio de dinero en efectivo, facilitó la penetración en el territorio en disputa y la participación a medias de las ganancias por la explotación minera y el control conjunto de las aduanas.

El *Tratado de Amistad, Comercio y Navegación* negociado y suscrito el 18 de octubre de 1833, también conocido como el tratado de la “alianza Intima” o el “tratado de medianería”,<sup>24</sup> señalaba que: los ciudadanos podrían comercializar (traficar), libremente en territorio propio y en el de la otra nación; ejercer cualquier trabajo que no esté prohibido; y gozar de los mismos derechos civiles y comerciales y no se exigía mayor contribución ni derechos civiles.

La navegación de buques era libre en todos los puertos y ríos y a donde pudieran llegar, pagaban el derecho de puerto, tonelaje, fanal y otros. La producción manufacturera y agrícola, debía contribuir con la mitad de los impuestos recaudados, los impuestos de los productos extranjeros no deberían ser más altos que los cobrados en cada uno de los países.

---

<sup>21</sup> Gunder Frank, Andre. *Capitalismo y subdesarrollo en América Latina*. CEME – Centro de Estudios Miguel Enriquez- Archivo Chile.

<sup>22</sup> Pérez, Aléxis. *El Estado Oligárquico y los Empresarios de Atacama, 1871-1878*. La Paz. 1986.

<sup>23</sup> Gunter Frank, André. Afirmaba que las clases dominantes llevaron al continuo subdesarrollo de Chile y al desarrollo económico de otros países creados por la misma estructura económica que involucro a todos esos grupos al sistema capitalista mundial. pág. 71.

<sup>24</sup> Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre la República de Chile y la República de Bolivia, firmado el 18 de octubre de 1833.

Los gobiernos, mediante sus cónsules, tenían la misma autoridad que en el país de origen, podían solicitar el auxilio de las autoridades locales para detener y disponer de las personas considerada desertor de buques públicos y privados.

La relación bilateral entre Bolivia y Chile de “amistad”, “integración”, “buena relación”, “libertad de tránsito de personas y mercancías”, de la “industria” y la “navegación”, de “mutuos” intereses llevaron a la firma del Tratado de 1866 destinado a “consolidar” la buena relación, cobrar impuestos además de una discreta amenaza de guerra.

Con el Tratado de 1866 Bolivia se comprometió a compartir sus recursos naturales y materias primas entre los paralelos 23 y 25 y a definir la línea de frontera. Treinta y tres años después del vínculo de la “alianza íntima”, firmaron este tratado cuyo objetivo primordial era separar las “soberanías” por esta razón también se lo denominó el tratado de la medianería, para repartir las ganancias del guano, salitre y la plata, la liberación de impuestos y de los derechos de exportación de los minerales explotados correspondientes al Atacama boliviano.

El Tratado de 1866<sup>25</sup> reconoce que Bolivia tenía límites desde el Litoral del Pacífico hasta los límites orientales de Chile, donde ejerció jurisdicción y soberanía. Bolivia asumió la obligación de habilitar el puerto de Mejillones, instalar una oficina de aduana con empleados recaudadores, declararon libre de impuestos de exportación los productos exportados por el puerto de Mejillones. Ambos países, estaban obligados a respetar los derechos de posesión o dominio del territorio y a repartirse las ganancias por la venta de guano y de los derechos de exportación.

Por mandato del Tratado se creó una comisión delimitadora de frontera, formada por Amado Pissis representante de Chile y Juan Mariano Mugía delegado de Bolivia, ambos realizaron la demarcación de los paralelos de los grados 23, 24 y 25. El representante boliviano de profesión ingeniero designado por Melgarejo para realizar el trabajo de demarcación de la frontera, realizó un viaje a lomo de caballo atravesando el desierto, sin agua y víveres, en esas condiciones delimitó el territorio, influenciado por los descubrimientos mineros de la zona.

Inmediatamente se convirtió en el Tratado de la discordia, de los malos entendidos, la susceptibilidad y mutuos reproches, la situación se agravó con el descubrimiento de la riqueza argentífera de Caracoles porque Chile afirmaba que estaba en la zona de coparticipación y Bolivia sostenía que se encontraba al norte del grado 23 en territorio boliviano.<sup>26</sup>

El tratado estableció la fundación de una población, la construcción de la Iglesia, de las oficinas de la aduana, de la comandancia de policía y de las oficinas de los fiscales, además de la contratación del personal administrativo y de seguridad del puerto y de la capitanía de Mejillones una bahía de aguas apacibles, su principal problema era la falta de agua dulce. La normativa boliviana la designa puerto mayor y se presentaron proyectos

---

<sup>25</sup>Tratado de Límites entre Chile y Bolivia de 10 de agosto de 1866.

<sup>26</sup> Querejazu Calvo, Roberto. *Aclaraciones históricas sobre la Guerra del Pacífico*. Librería Editorial “Juventud” 1960

de desarrollo entre los que se incluía la construcción de un ferrocarril concebido por los mineros bolivianos.<sup>27</sup>

En la década de 1870, la negociación entre los Ministerios de Relaciones Exteriores de Bolivia y de Chile, la representación de Santiago aceptó modificar el tratado de 1866, pero a condición de que Bolivia ceda el total del guano de Mejillones. Debido a esa imposición, descartaron la "cesión por cesión" que representaba cambiar el guano boliviano por la renuncia chilena a los minerales y la oferta de comprar la costa boliviana.<sup>28</sup>

Mientras definían la ubicación exacta de Caracoles, los cobros de impuestos a los exportadores de minerales debían ser depositados en un banco chileno, Por su parte, el gobierno boliviano insistió en depositar la recaudación en la agencia del Banco Nacional de Bolivia de la ciudad de Valparaíso.

Chile reconocía los límites de Bolivia que ejerció jurisdicción y soberanía mientras la comisión Pisis - Mujía encargada de fijar límites entre ambos países preparaba su informe final, mientras tanto debían repartirse las ganancias de la explotación del guano descubierto en Mejillones y de los que se descubran, así como también de la recaudación del impuesto de la exportación de minerales.

El 1° de enero de 1867 Mariano Melgarejo fundó. el departamento del Litoral. "Políticamente el Litoral se dividía en dos provincias, La Mar con su capital Cobija y de todo el distrito y Atacama capital de San Pedro de Atacama".

Años después, el 6 de junio de 1873 en la ciudad de La Paz se realizó la conferencia de cancilleres Baptista - Walker Martínez, en esas reuniones Chile planteó el estricto cumplimiento del tratado de 1866 y el reparto de las ganancias por la exportación de los guanos de Mejillones, pero no decía nada, respecto a la división de los derechos fiscales cobrados por la exportación de minerales del sector boliviano. Ante esa situación, la representación nacional sugirió anular ese pacto y concertar uno nuevo donde se suprimían las "medias" y la intervención fiscal chilena en territorio boliviano. Luego de varias reuniones, llegaron a varios acuerdos básicos, para concertar un nuevo tratado, siempre y cuando se conserven los derechos adquiridos en el anterior y, si se cedía en algunos, tendría que ser a cambio de adecuadas compensaciones.<sup>29</sup>

En la década de 1870 la tradicional, colonial y pobre oligarquía chilena, respaldada por el capital industrial vinculado al capital mercantil, alcanzó su apogeo, cuando los mercaderes dispusieron del poder político del Estado y del Legislativo para imponer el modelo librecambista. El capital extranjero actuó como "habilitador" (prestamista) de dinero, insumos y mercancías, controlando el transporte marítimo, terrestre de carretas y en la construcción de ferrocarriles, realizando préstamos a tasas usureras.<sup>30</sup>

El presidente boliviano Adolfo Ballivián y el Ministro de Relaciones Exteriores Mariano Baptista Caserta, convencidos de la necesidad de llegar a un nuevo acuerdo que

---

<sup>27</sup> Jemio Arnez, Kathya R. *A espaldas vueltas, memorias muertas. La Cotidianidad de Cobija, puerto Lamar Tareas de los Prefectos*. Tesis o trabajo de investigación presentado para optar título de Doctora en Historia. Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Departamento de Historia Medellín, Colombia. pág. 90. [http://www.politecnicojic.edu.co/images/stories/medios/revista\\_politecnica/revista\\_15.pdf](http://www.politecnicojic.edu.co/images/stories/medios/revista_politecnica/revista_15.pdf)

<sup>28</sup> Jemio Arnes. Kathia. *Ibidid*. pág. 92

<sup>29</sup> Jemio Kathia *Ibidid*. pág. 93

<sup>30</sup> Salazar, Gabriel. *Mercaderes, empresarios y capitalistas*. (Chile, Siglo XIX). Editorial Sudamericana. 2009

sea claro y definitivo con Chile. Para sustituir el tratado de 1866 y delimitar la soberanía de una y otra república en el desierto de Atacama, el 6 de agosto de 1874 los cancilleres suscribieron un nuevo tratado de límites que dejaba sin efecto el de 1866 y en cinco puntos establecieron:

- Que el paralelo del grado 24, desde el océano hasta el *divortium aquarum* de los Andes, tal como fue fijado por la Comisión Pissis - Mujía, quedaba como línea de separación del territorio y la soberanía de Bolivia y Chile.
- Si surgían dudas sobre la exacta ubicación de Caracoles se la determinaría por medio de una comisión mixta de peritos.
- Los guanos existentes entre los grados 23 y 24 seguirían partiéndose por la mitad para las dos repúblicas.
- Los impuestos sobre exportación de minerales no serían aumentados por Bolivia durante un período de 25 años.
- Las personas, industrias y capitales chilenos que operaban en el litoral boliviano no pagarían mayores impuestos que los que se encontraban vigentes por el lapso de 25 años.

El artículo cuarto de carácter tributario se rigió por los principios del derecho internacional público positivo o consuetudinario, tenía la finalidad de evitar la doble tributación para repartir la potestad tributaria entre ambos Estados, evidentemente esta disposición limitaba el Poder Tributario de Bolivia que impedía aumentar alícuotas (tasas o cuotas) y crear nuevas “contribuciones” en esa zona.<sup>31</sup> Esta cláusula tributaria, no limitaba su aplicación a “personas, industrias y capitales chilenos” que eran los únicos directamente calificados para reclamar los beneficios del artículo Cuarto del Tratado. El término “personas” tiene una acepción concreta como sujeto o entidad con personalidad jurídica reconocida en Chile.<sup>32</sup>

Ante esta situación el pueblo boliviano protestaba en defensa del "*Desierto de Atacama*" y en contra del permiso otorgado a las empresas extranjeras para trabajar los yacimientos de salitre, borax y otras sustancias. La prensa se pronunció en contra de la firma del tratado, pese a la oposición, igual fue aprobado por el congreso boliviano el 6 de agosto de 1874 y se convirtió en una negociación conflictiva, tramposa, coercitiva usada por ambos países, empresas y hombres de negocios. La enormidad de la concesión otorgada por Bolivia, atrajo a otros interesados en la explotación minera, como por ejemplo los empresarios ingleses, de la casa "Gibbs y Cía." y del banquero chileno Agustín Edwards Ossandón.

Este Tratado y su Protocolo, ratificaron la frontera en el paralelo 24 de latitud meridional, desde el mar hacia cordillera de los Andes, mencionando el límite oriental del *divortia aquarum* (*división de aguas*).<sup>33</sup>

---

<sup>31</sup> Villegas Aldasoza, Álvaro. *El Impuesto al Salitre y la Guerra del Pacífico*. En Revista Argumentum.- RA, Marilia/SP, V 16, pág. 379-401, Jan—diz. 2015

<http://ojs.unimar.br/index.php/revistaargumentum/article/view/216>

<sup>32</sup> Villegas Álvaro. *Ibidid*. pág. 390

<sup>33</sup> Ovando Santana, Cristian, González Miranda, Sergio. La relación bilateral chileno-boliviana a partir de las demandas tarapaqueñas: aproximación teórica desde la paradiplomacia como heterología. *Estudios Internacionales* 177. 2014. Chile.

## Transporte Arriero



Caravana de Recuas rumbo a los puertos del Pacífico.

### **LIBERALISMO, EXPLOTACIÓN, EXTORSION Y EXACCIÓN EMPRESARIAL.**

Bolivia se integró al mercado mundial en calidad de proveedor de materias primas, con la misión de modernizar su sistema de transporte. La demanda mundial de materias primas no solo fue un estímulo para desarrollar la producción minera y gomera, sino que hizo necesario la construcción de medios de comunicación rápidos y eficientes para vincular al país con los centros internacionales del comercio y de las finanzas,<sup>34</sup> este proceso se circunscribió al espacio de producción de la minería de la plata y del estaño, dentro de las dos fases claves y peculiares del liberalismo económico: la apertura al libre comercio y la afluencia masiva de capitales,<sup>35</sup> tuvo la peculiaridad de ser uno de los últimos países en implementar políticas de apertura y liberalización.

La exportación de capitales sucedida entre los años de 1820 a 1913, la banca extranjera impuso requisitos hipotecarios de préstamos con intereses que iban entre el 6 y el 10% a gobiernos y empresas de Suramérica, Asia, la India y el África, con el objetivo de financiar, la construcción vías férreas y canales de navegación. La hipoteca fue el requisito indispensable para invertir en obras públicas.<sup>36</sup>

En Bolivia la oligarquía minera realizó las transformaciones económicas de la liberación de la economía, la expansión del latifundio, los proyectos para construir

<sup>34</sup>León Enrique Bieber. *Las relaciones económicas de Bolivia con Alemania 1880 – 1920*. Colloquimverlag. Berlin. 1984, pág. 45

<sup>35</sup> Ciro F. S. Cardoso, Héctor Pérez Brignoli. *Historia Económica de América Latina*. Barcelona 1987, págs. 12-13

<sup>36</sup> Ciro F. S. Cardoso, Héctor Pérez Brignoli. *Ibidid*, pág. 22

caminos, ferrocarriles y canales de navegación y el fortalecimiento de la oligarquía minero terrateniente.<sup>37</sup>

Fue un proceso basado en la actividad privada y pública, que involucraba la aparición de grandes corporaciones y oligopolios que explotan recursos naturales y materias primas en las colonias. La era imperialista no sólo fue un fenómeno económico y político, sino también cultural. La conquista del mundo “subdesarrollado” transformando imaginarios, ideas y aspiraciones sociales.<sup>38</sup>

El liberalismo boliviano surgió como una fuerza política y económica contrapropuesta a las trabas proteccionistas del desarrollo económico y al monopolio de la moneda feble, controlado por el antiguo sistema económico. El proyecto político del librecomercio se impuso al proteccionista a mediados del siglo XIX.<sup>39</sup>

El país se desarrollaba a un ritmo lento, pero sostenido, la producción minera y agrícola despegó a partir de la inversión de capitales extranjeros a fines de la década de 1850 y principios de 1860. Internacionalmente, resurgió la demanda de plata que se extendió hasta la década de 1890. Así, se generó un crecimiento económico que mantuvo un bajo nivel de desarrollo industrial. La década de 1870 fue de plena producción minera y desarrollo de la oligarquía exportadora de plata, para viabilizar el proyecto de modernización de los empresarios mineros que dirigieron la política estatal hacia una relación estrecha con la economía de exportación.

El plan de desarrollo del siglo XIX proyectado por los personajes más influyentes de la época, demostró que la clase dominante adquirió, status, confort y riqueza personal en base a la propiedad privada de haciendas y minas que servían de garantía para conseguir capital que los bancos y las casas comerciales ofrecían para industrializar la producción agrícola, ganadera y minera. Sin embargo, el sistema de producción nacional no podía romper con el vetusto estado de la condición material y social de la producción que databa de tiempo colonial.<sup>40</sup>

En Bolivia durante el siglo XIX, no existían medios de transporte alternativo, canales o caminos, la condición del transporte era mala y costosa, la comunicación interna entre las distintas regiones del país no presentaba un mejor escenario. El transporte se hacía con animales de carga por caminos de herradura. El aumento de casi el 80 % del volumen de extracción en las minas,<sup>41</sup> exigía mejorar la comunicación entre las minas y los establecimientos metalúrgicos; con este fin, las empresas mineras emprendieron por cuenta propia la construcción de pequeñas vías adecuadas para transitar con carretas, además, planteaban la posibilidad de construir ferrocarriles para conectar los puertos de exportación, abaratar costos y vincularse con el mercado de ultramar.

Alrededor de 1860 los centros mineros más importantes se encontraban en manos de la pequeña oligarquía minera, la familia Aramayo de Los Chichas fue la gran impulsora para utilizar capitales extranjeros y modernas tecnologías en la industria minera boliviana,

---

<sup>37</sup> Rivera Cusicanqui, Silvia. “La expansión del latifundio en el altiplano boliviano” Elementos para la caracterización de una oligarquía regional. Avances 2. La Paz, 1978; pág. 96

<sup>38</sup> Hobsbawm, Eric. *Historia del siglo XX*. Imprenta de los Buenos Ayres. 1999.  
<https://uhphistoria.files.wordpress.com/2011/02/hobsbawm-historia-del-siglo-xx.pdf>

<sup>39</sup> Mitre, Antonio. *Los Patriarcas de la Plata*. I.E.P. Lima 1981. pág. 45

<sup>40</sup> Condarco Morales, Ramiro. Dice: que Bolivia en los primeros años, no había podido alcanzar prosperidad a pesar de contar con ingentes recursos naturales.

<sup>41</sup> Mitre, Antonio. *Los Patriarcas de la Plata*. I.E.P. 1981, págs. 125 - 131

incursionaron en la explotación del bismuto, otros minerales y la fundición de los mismos, controlaron las empresas de Real Socavón Antequera y Carguaicollo. Avelino Aramayo realizó continuos viajes en representación de Bolivia a Londres en busca de capital, para construir ferrocarriles nacionales e internacionales. Por su parte, Aniceto Arce se encontraba a la cabeza de la Compañía Huanchaca y Gregorio Pacheco poseía las acciones más importantes de Portugaleta.

En el Atacama boliviano se instalaron mineros, políticos, empresarios, exploradores y comerciantes de materias primas, guanos, salitre y otros minerales, interesados en negociar con los gobiernos de la época para obtener concesiones de tierras que pueda ser explotada, la negociación basada en los tratados bilaterales firmados con el Perú y especialmente con Chile. Las compañías extranjeras financiaron la elaboración de estudios de prospección para encontrar minerales, de esa manera se descubrió el cobre de Chuquicamata, la plata de Caracoles, el guano y los salitres de Mejillones, Tocopilla y Antofagasta.<sup>42</sup>

El descubrimiento de Caracoles el yacimiento de plata más grande encontrado en el territorio del Atacama, ocupada por empresas, banqueros, mineros, políticos y aventureros incentivados por la actividad minera para invertir capitales en las minas bolivianas. Y como se describió en el capítulo precedente el gobierno de Chile, impulsaba negociaciones para fijar los hitos fronterizos creando una comisión delimitadora.

La vida en el desierto se caracterizó por la falta de agua, la tierra no es apta para la producción agrícola, es un territorio árido, los valles son secos y las quebradas profundas. Se encuentran a una altura de 3.100 m.s.n.m., concentraba vetas de mineral de plata, cobre y otros minerales encontrados en las rocas, dificultaba la tarea de extraer mineral porque tenían que excavar entre 40 o 50 metros de profundidad.<sup>43</sup>

La nueva elite, estimuló la llegada de banqueros, empresas, empresarios extranjeros, exportadores, importadores de materias primas y manufacturas. rápidamente tomó el control de las áreas más dinámicas de la economía, construyó complejos mineros, infraestructura terrestre, construcción de puertos, centros mineros, bancos y sociedades anónimas, modernizó alguna actividad agrícola, apoyado por la migración extranjera de británicos, alemanes, franceses, españoles, italianos, judíos. Sin embargo, su futuro dependía de la posibilidad de expandir los centros metalúrgicos, mejorar el sistema de comunicación entre las minas y los centros de beneficio además de llegar a los puertos del Norte.

El afán de comunicación caminera y ferroviaria obedece a la necesidad del sector minero para obtener mejores condiciones de exportación de materias primas, los proyectos sobre las rutas principales en la segunda mitad del siglo XIX fueron de vinculación fluvial y caminera.<sup>44</sup> La actividad minera tenía tres puntos de salida al océano Pacífico Arica, Tocopilla y Mejillones de acuerdo a la región productora de La Paz, Cochabamba, Oruro, Chuquisaca y Potosí.

A partir de 1870 estos proyectos encontraron la condición adecuada para que el Estado brinde garantías, como, por ejemplo, varios años de privilegio exclusivo entre 10 y

---

<sup>42</sup> Manriquez Galvez, Nelson. *La mediterraneidad boliviana y la integración Regional*. En Nueva Sociedad 190. 2004. Marzo-abril 2004. <http://nuso.org/articulo/la-mediterraneidad-boliviana-y-la-integracion-regional>.

<sup>43</sup> Bravo Quezada, Carmen Gloria. *La Flor del Desierto. El Mineral de Caracoles y su impacto en la economía chilena*. Ediciones Dibam-Lom: Santiago, 2000, págs. 15, 16r

<sup>44</sup> *Anuario Administrativo de Leyes, Resoluciones y Decretos*. Años de 1860 a 1870. Ramo de Hacienda.

50, hacer uso de carruajes y carreteras en todo el trayecto del camino. Además, tenían la autorización para cobrar peajes “equivalente a los costos de reparación del camino”. El gobierno ofrecía a los empresarios, todos los sitios baldíos necesarios para instalar la vía, que a fin del contrato quedaron en propiedad del empresario. Este procedimiento administrativo conocido como adjudicación y usufructo de propiedad de terrenos baldíos; tuvieron una exención del servicio militar todos los varones en edad de servicio que iban a trabajar en la apertura y mantenimiento de rutas de comunicación<sup>45</sup>.

Las empresas tenían el privilegio de recibir indemnizaciones, derecho a explotar y exportar la producción minera de la región, el derecho a importar carros de carga, coches de pasajeros, herramientas o útiles necesarios sin el pago de derecho fiscal, las autoridades locales tenían la obligación de colaborar con la construcción caminera, encomendando las funciones de limpieza de los caminos a las comunidades y a los colonos de las fincas particulares mediante el servicio de Prestación Vial.

La construcción y mantenimiento de los caminos de la zona occidental y oriental se encontraban a cargo de las Prefecturas de Departamento, quienes ponían a disposición de las empresas todas las facilidades que estas requieren; además, ofrecían gratificar a los empresarios que inviertan en obras públicas.<sup>46</sup>

Estos incentivos otorgados por el Estado instrumentalizado por la elite minera, gratificaba a las empresas que realizaban acciones “civilizadoras” en el país, en todos los documentos de concesión caminera, existía un acápite final donde se encontraba el siguiente rotulo: **“El Estado agradece a estas empresas a nombre de la República de Bolivia”**, estas ventajas fueron muy bien utilizadas por las empresas extranjeras especialmente las establecidas en el desierto de Atacama.<sup>47</sup>

Las materias primas halladas en la costa del Pacífico atrajeron a los inversionistas nacionales y extranjeros para financiar e invertir en la explotación de recursos naturales, de esa manera, la construcción de un ferrocarril se justificaba plenamente. José Avelino Aramayo, Ernesto O. Ruck, Aniceto Arce, entre los más destacados, iniciaron el proceso de proselitismo ferrocarrilero a través de discursos, notas de prensa, edición de folletería, lanzaron postulados planteando la urgencia de construir ferrocarriles en un país, que se encontraba incomunicado interna y externamente. Entonces, no había dudas el ferrocarril constituía, un instrumento que ofrecía “industria”, “civilización” y fundamentalmente las “bondades” de la anhelada vinculación con el mercado mundial.<sup>48</sup>

Los primeros antecedentes para la construcción de ferrocarriles en Bolivia, datan del año de 1856, cuando el presidente boliviano General Jorge Córdova, intentó introducir en el país un ferrocarril que “parte del puerto de Cobija a un punto de Calama, ese mismo año, los gobiernos del Perú y Bolivia proyectaron construir un “camino carril”, que era la edificación de una pequeña vía de comunicación encargada de conectar las ciudades de Tacna y La Paz.<sup>49</sup>

---

<sup>45</sup> Gomez Zubieta, Luis Reynaldo. *Ferrocarriles Bolivia. Del anhelo a la frustración. Desarrollo, producción, economía y dependencia*. 1998. La Paz

<sup>46</sup> Estas son normas consignadas en los anuarios administrativos de Bolivia.

<sup>47</sup> Gómez Zubieta, Luis Reynaldo. Ibidid. pág. 120

<sup>48</sup> Gómez Zubieta, Luis Reynaldo. Ibidid. pág. 132

<sup>49</sup> Condarco Morales, Ramiro. Ibidid. pág. 165.

Las décadas de 1860 y 70 fueron mucho más intensas en la preparación y elaboración de propuestas ferroviarias, José Avelino Aramayo y Aniceto Arce fueron los empresarios que más se esforzaron en publicitar los “grandes” beneficios de los ferrocarriles; paralelamente surgieron, empresarios británicos y norteamericanos, que negociaron con los gobiernos de Bolivia, la construcción de ferrocarriles.

José Avelino Aramayo en 1861 publicó un proyecto denominado “*Unión del Océano Pacífico con algún punto de Bolivia*”,<sup>50</sup> presentado al gobierno y a la Asamblea Nacional el año de 1862, el Congreso reunido en sesión extraordinaria en la ciudad de Oruro el año 1863 autorizó al Poder Ejecutivo, llevar a cabo el proyecto de Aramayo, comisionado para negociar en Europa un empréstito de uno o dos millones de libras esterlinas para construir la vía férrea. El 1 de junio de 1864, firmó con The London County Bank un contrato de 1.500.000 libras esterlinas, con un interés del 7% el precio de la emisión de bonos al 80 % y una autorización de capital del 2 %.

La gestión ante el London County Bank fracasó porque en Bolivia la asunción al gobierno de Mariano Melgarejo desestabilizó la negociación, Aramayo volvió a insistir con el nuevo gobierno, que mediante una Suprema Circular de 30 de abril de 1865 constituye una comisión presidida por el Dr. Aniceto Arce, para “dictaminar sobre los contratos nacionales, celebrados en la ciudad de Londres, por Avelino Aramayo y Sir Samuel Morton, Petto Baronet y Edwards Ladolf Betts, contratistas de ferrocarriles”, más conocidos como Petto y Betts, se hicieron famosos construyendo un ferrocarril en la república de la Argentina en 1857, la base de los estudios de construcción había sido elaborada por un ingeniero de origen alemán Hugo Reck.<sup>51</sup>

### **EMPRESAS, FUSIONES, ACCIONES, ACCIONISTAS, IMPUESTOS, INTERESES.**

El desierto de Atacama era considerado un territorio sin valor, pero cuando fue evidente que contenía depósitos de guano, salitre y otros minerales, la situación cambió radicalmente, cuando los chilenos, enviaron expediciones para explorar el área entre Coquimbo y Mejillones.<sup>52</sup>

El comerciante de minerales José Santos Ossa, el ingeniero y político chileno Francisco Puelma, Manuel Antonio Lama, además del abogado boliviano Manuel José Tovar representantes de la empresa que descubrieron los yacimientos salitreros cerca a la costa y construyeron un condensador de agua rústico para transformar el agua del mar en agua dulce. El año de 1865, gestionaron ante el gobierno de Mariano Melgarejo la concesión de terrenos bajo el argumento que sus activos y el desarrollo logrado en la región, le permitía solicitar la adjudicación de los depósitos de salitre en La Chimba futura Antofagasta. El año de 1868 el gobierno boliviano mediante una resolución del 5 de septiembre, le concedió a

---

<sup>50</sup> Aramayo Avelino. *Proyecto de una vía de comunicación entre Bolivia y el océano Pacífico*. Londres: Tipografía de Waud, 60, Piccadilly, 1863

<sup>51</sup> Condarco Morales, Ramiro. *Ibidid.* pág. 166.

<sup>52</sup> Mayo, John. *Compañía de Salitres de Antofagasta y la Guerra del Pacífico*. Historia N° 14. Pontificia Universidad Católica de Chile del Instituto, Santiago 1979. 71-102- Como resultado de los descubrimientos efectuados en esa ocasión, el presidente presentó un proyecto de ley, que fue aprobado por el Congreso, reclamando los depósitos de guano en la región que se extiende hasta la latitud de 23° como bienes nacionales. Mejillones estaba en el territorio reclamado tanto por Chile como por Bolivia; y los ingleses, al menos, consideraban que el negocio valía la pena; Stephen Williamson escribía optimistamente sobre sus posibilidades en enero de 1863 s. Durante los próximos seis meses iba asesorar al Ministro de Hacienda de Chile, Domingo Santa María, sobre la explotación comercial de los yacimientos.

la "*Compañía Explotadora de Antofagasta*"<sup>53</sup> la posibilidad de explotar salitre en el Atacama boliviano, la concesión estableció una extensión de cinco leguas cuadradas equivalente a 12.800 hectáreas, además de cuatro leguas cuadradas en la quebrada de San Mateo para realizar tareas agrícolas.

- **La compañía explotadora del desierto.**

Las continuas visitas a la región del político boliviano Mariano Donato Muñoz, fueron aprovechadas por Ossa y Puelma quienes solicitaron la concesión de salitreras y otras autorizaciones para trabajar el salitre. Los resultados fueron muy beneficiosos para la empresa porque obtuvieron los terrenos deseados ubicados en la desembocadura de La Chimba.<sup>54</sup> Paralelamente el gobierno negociaba con empresas y empresarios británicos ubicados en Valparaíso para explotar las salitreras otorgadas por el gobierno de Melgarejo en septiembre de 1868.<sup>55</sup>

De acuerdo al compromiso adquirido la empresa rápidamente construyó el puerto, la casa de empleados y de los trabajadores, las bodegas, las canchas para almacenar mineral, una pequeña farmacia y la planta condensadora de agua con cuatro calderos con una capacidad de destilar diariamente cinco mil galones de agua dulce, un corral para bueyes y mulas de arrastre en el muelle, el embarque de mineral se realizaba usando lanchas y botes.<sup>56</sup>

- **Melbourne Clark & Company.**

Con una nueva razón social la empresa impulso el trabajo de los técnicos británicos para realizar exploraciones en la región en todas las direcciones, encontraron los depósitos de Caliche de Carmen Alto a 122 km y a 128 km en Las Salinas. La ambición por descubrir materias primas les llevo a organizar expediciones de todo tipo, desde las iniciativas personales hasta la organización de comisiones constituidas por expertos en la materia. Si bien los nuevos descubrimientos no eran de lo mejor, la fiebre minera influyo en la vida social y económica de la región; el puerto de Antofagasta adquirió importancia por ser la ruta más directa, con el uso de carretas llegaban al Salar del Carmen. Paralelamente construían caminos, edificios, oficinas, el ingenio y los talleres en la caleta de La Chimba, era el puerto con mayor facilidad de embarque y desembarque más próximo al Salar del Carmen.<sup>57</sup>

El año 1869, Mariano Melgarejo fundó la caleta de Antofagasta con categoría de puerto, en virtud de las disposiciones dictadas por su gobierno. La Melbourne Clark y Cía., "dueña" de la concesión estaba autorizada a construir el muelle conocido como "*Muelle Histórico Melbourne Clark de Antofagasta*", los cateadores descubrieron los ricos terrenos

---

<sup>53</sup>Vasallo Rojas, Emilio y Carlos Matus Gutiérrez. *Ferrocarriles de Chile Historia y Organización*. Santiago de Chile. 1943 pág. 125.

<sup>54</sup> Bermúdez Miral, Oscar. *Orígenes Históricos de Antofagasta*. Editorial Universitaria. Santiago de Chile. 1966.

<sup>55</sup> Mayo, John. *Compañía de salitres de Antofagasta y la Guerra del Pacífico*.  
<http://revistahistoria.uc.cl/estudios/3716/>

En mayo de 1862, el presidente boliviano envió un mensaje al Congreso declarando que si Chile continuaba la explotación de los yacimientos de guano mientras el problema limítrofe permanecía sin solución "Bolivia mantendrá sus derechos aun al precio de la guerra"

<sup>56</sup> Bermúdez Miral, Oscar. *Orígenes Históricos de Antofagasta*, Editorial Universitaria S.A. Santiago de Chile. 1966

<sup>57</sup> Mayo John. *Ibidid*. Se formó una nueva sociedad, Melbourne, Clark & Co., controlaba alrededor de un 43.3 por ciento de las acciones y los chilenos (los antiguos intereses de Ossa y Puelma) aproximadamente un 56.6 por ciento., Gibbs quedaba como administrador de la compañía, sería su agente exclusivo en tanto la costa del Pacífico como en Europa y Estados Unidos.

salitrosos de la región de Las Salinas, ubicadas a una decena de kilómetros del Salar del Carmen en dirección a la mina de Caracoles.

La explotación del Salar del Carmen y Las Salinas requirió de mayor inversión de capital que la Compañía no tenía, por esta razón fue reemplazada, por otra, con capacidad de emitir acciones, de esa manera, las empresas se fusionaron, con el nombre de *Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta*,<sup>58</sup> los accionistas seguían siendo los mismos, sin embargo, algunos socios perdieron privilegios en favor de los nuevos que poseían mayor capital de inversión.

- **Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta.**

Esta compañía realizó la medición del terreno y verifico que sus dominios habían sido ampliados, aplicaron una estrategia de acercamiento con el gobierno boliviano, enviando a un representante a la ciudad de La Paz. La empresa constato que una parte de Las Salinas habían quedado fuera del límite otorgado, para subsanar esta situación, enviaron al abogado chileno Belisario Peró, con la misión de ofrecer una participación del diez por ciento sobre las utilidades generadas. El presidente de la República, Adolfo Ballivián, consideró que no era digno hacerse socio de la empresa extranjera y prefirió atender la solicitud de ampliación de los terrenos concedidos mediante el pago del impuesto legal de: “40 bolivianos anuales por estaca, o sea, solamente pagaron por cada milla cuadrada”. Pese a que la oferta parecía muy beneficiosa, fue desechada y prefirieron cobrar el insignificante impuesto de 40 bolivianos que, en el mejor de los casos, no podía producir más de 2.000 bolivianos anuales.<sup>59</sup>

Belisario Peró, en su informe de gestión a Agustín Edwards presidente del directorio de la compañía, expresaba: "Rechazada mi oferta de participación del 10 por ciento debí conformarme con el decreto de 13 de abril que concedió algunas estacas adicionales fuera de dicha zona". El resultado obtenido decía- ...”me dejó completamente satisfecho y no dudo que igual sucederá con usted y los otros miembros del directorio”,... El único interés para la compañía, fue esa inmensa zona de 1.125 millas cuadradas, que a todos espantaba por su magnitud, estas eran las salitreras del Salar del Carmen y de Las Palmas también conocido por los chilenos como cantón Bolivia. Pues bien, en el arreglo efectuado, no sólo conservaron la posesión de esas salitreras, sino que además se adjudicaron Las Salinas, una superficie explotable de 50 millas cuadradas: "Total: muchas leguas, cuadradas capaces de dar alimento a una activa explotación minera por algunas decenas de años"... (Querejazu Calvo: 1960)

Belisario Peró se relacionó con las altas esferas de la sociedad y del gobierno de Bolivia, de esa manera, solicitó el: "Derecho de explotar libremente los depósitos de salitre del Salar del Carmen y de 40 estacas en Las Salinas, por el término de 15 años, computables a partir del 1° de enero de 1874". Además, “del derecho de exportar salitre por el puerto de

---

<sup>58</sup> Mayo, John. Ibidid. La reorganización de Melbourne Clark & Co. en 1872 dio origen a la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta ya citada. El capital era ahora 2,5 millones de pesos -en vez de 450.000 pesos- dividido en acciones de \$ 1.000 cada una, de las cuales Gibbs era dueña de 804, Puelma de 848 y Edwards de 848 25. Edwards era el presidente de la compañía, cargo que detentó hasta su muerte y un miembro de la casa Gibbs ocupaba la vicepresidencia

<sup>59</sup> Querejazu Calvo, Roberto. *Aclaraciones históricas sobre la Guerra del Pacífico*. Librería Editorial “Juventud” 1960.

Antofagasta, libre de todo impuesto y de cualquier otro gravamen municipal y fiscal, tenían el derecho exclusivo de construir un ferrocarril desde Antofagasta hasta Las Salinas".<sup>60</sup>

El gobierno boliviano respondió a la solicitud de la empresa el 27 de noviembre de 1873 mediante una Resolución Suprema, que señalaba:

"Artículo único. — Se aceptan, por vía de transacción y en uso de la autorización que la ley de 22 de noviembre de 1872, confiere al Poder Ejecutivo, las bases contenidas en la anterior proposición de la empresa".

La resolución dictada para proteger los derechos de las empresas y de las personas que durante el gobierno de Mariano Melgarejo habían obtenido concesiones y quedaron en situación incierta cuando fue derrocado su gobierno<sup>61</sup> y el Congreso Nacional anuló todos los actos de su administración señalando: "Se autoriza al Ejecutivo para transar indemnizaciones y otros reclamos pendientes para acordar con las partes interesadas la forma más conveniente de cubrir sus obligaciones; sólo en caso de no avenimiento se acudirá a la decisión de la Corte Suprema".<sup>62</sup>

El control de las empresas y negocios se realizaba en la oficina central de "la casa Gibbs en Londres", donde administraban movimiento de acciones, accionistas y las políticas empresariales de las oficinas regionales de Valparaíso y del puerto de Antofagasta y otros negocios que tenían en el Perú. En las "oficinas" dispersas en el desierto de Atacama, invirtieron en la construcción de obras civiles y del ferrocarril, generando ganancias; por su parte, el gobierno boliviano garantizaba la liberación del cobro de nuevos impuestos tal como mandaba el artículo cuarto del Tratado de 1874. Entre otros beneficios "adquiridos" se hallaba la libre importación de maquinaria, herramientas y el uso de terrenos fiscales, sin efectuar ningún pago o alquiler.<sup>63</sup>

Los cargos ejecutivos de la compañía estaban ocupados por ingleses, los puestos de nivel medio como los encargados de los yacimientos de salitre o de los jefes de máquinas o los encargados de recolectar caliche eran de origen chileno, los peones eran de origen aimara, quechua, cochabambinos, potosinos, chuquisaqueños y pobladores de la región: sin embargo, la empresa se quejaba por la falta de trabajadores especializados que solo se los encontraba en Inglaterra y era muy cara su contratación.<sup>64</sup>

Después de la firma del Tratado de 1874 el gobierno boliviano y la compañía se encontraban susceptibles de cualquier alteración considerada "transgresión" a su "derecho legal". Enterada la empresa que el gobierno boliviano, la Prefectura del Departamento del Litoral y la Municipalidad de Antofagasta pretendían cobrar impuestos a la exportación del

---

<sup>60</sup> Mayo, John. Ibidid. "La compañía tenía el derecho de exportar su producción a través de Antofagasta libre de derechos "y cualquier otro gravamen" por un período de quince años a contar del 1° de enero de 1874 y de importar libre de derechos la maquinaria y herramientas necesarias para su trabajo. Podía utilizar sin cargo cualquier terreno fiscal que necesitara y se reconocían sus derechos sobre cinco leguas cuadradas en el Salar del Carmen y cincuenta millas cuadradas en Salinas, y sobre el salitre que allí hubiera".

<sup>61</sup> La historiografía chilena hace esfuerzos para estigmatizar al gobierno de Mariano Melgarejo como un gobierno tirano, subyugado por el capital extranjero.

<sup>62</sup> Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta. *Tercera Memoria*. Ibidid. pág. 4.

<sup>63</sup> Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta. *Tercera Memoria*. Ibidid. pág. 6.

<sup>64</sup> Mayo, John. Ibidid. En agosto de 1877 llegó al puerto de Antofagasta Thomas Comber socio de la casa Gibbs, para informar sobre la administración de las operaciones y el papel que jugaba George Hicks en el problema con el gobierno de Bolivia. Comber redactó un informe confidencial sobre el gerente, George Hicks que había estado casi diez años en Antofagasta y anteriormente había vivido en las salitreras de Tarapacá. Hicks iba a estar al centro del conflicto con las autoridades bolivianas, antes de jubilarse en 1879.

salitre, al uso de electricidad y lastres a los cuales la administración de la empresa los consideraba escandalosos.

Ante esta situación los empresarios ingleses y chilenos señalaban que se encontraban bajo la presión del Ejecutivo y del Congreso de Bolivia, la Municipalidad de Antofagasta y de la Prefectura del Litoral. Porque los bolivianos consideran que “la compañía ganaba mucho dinero en un país pobre, sin embargo, los derechos asumidos con la firma de los Tratados de 1866 y 1874, hacían parecer ilegal el cobro de cualquier impuesto. La empresa sostuvo que había que mantener una posición inflexible sobre sus derechos, cualquier usurpación era inaceptable.<sup>65</sup>

Hay quienes creen que la reacción de los empresarios ingleses a las presiones a las que era sometida, eran lógicas y razonables, pero estigmatizaron a los bolivianos a quienes se les debía enseñar a respetar derechos y en el caso de que no lo hagan, estarían actuando unilateralmente y tratarían de negociar un nuevo acuerdo que debían incluir a la compañía como al gobierno de Chile.<sup>66</sup>

Entre países vecinos los vientos de guerra se aproximaban rápidamente, argumentaron que el cobro de impuestos debía ser abordado de manera urgente porque: “la situación había cambiado completamente y aconsejaban una resistencia diplomática, si no se admitía un punto dudoso, la imposición incondicional de la voluntad y del capricho del contendor”. La aplicación del impuesto puso en tela de juicio los derechos adquiridos por Chile, que consideraba los tratados como un contrato solemne, sagrado de impacto internacional apelando al fallo supremo de las armas.

El administrador de la empresa en Antofagasta George Hicks participó activamente desde que fue notificado por deudas a la administración boliviana. La compañía y el gobierno de Chile muy seguros de sus derechos, protestaban contra el “violento” proceder del gobierno de Bolivia y del intendente de Antofagasta, argumentando que los ataques contra sus derechos legítimamente adquiridos les obligaban a suspender operaciones ocasionando gran perjuicio.

El Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, solicitó al gobierno boliviano, suspender la ley de impuestos, como requisito esencial para reanudar las negociaciones o ir a juicio. La empresa, por su parte, señalaba que, si las autoridades bolivianas persistían en el remate de los bienes de la compañía en cumplimiento de las instrucciones recibidas desde La Paz, aconsejaban actuar de acuerdo a lo acordado con el gobierno de Chile, en ese sentido, el 8 de febrero de manera oficial la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, planteó la invasión de Antofagasta para impedir el remate de los bienes de la compañía, que paralelamente celebraba reuniones con los ministerios de Guerra, Justicia y de Hacienda, para evitar el famoso remate de bienes de la empresa.<sup>67</sup>

## **FIN DE LA GUERRA, CONSECUENCIAS ECONÓMICAS.**

Terminada la guerra y anexo el litoral boliviano, la Compañía de Salitres afrontó una nueva realidad y obligaciones, alegando ante el gobierno de Chile, que se debían respetar los contratos celebrados con Bolivia y no podían, en estricto derecho, exigir el pago de ningún impuesto mientras estén vigentes sus privilegios. En cambio, Chile sostuvo que

---

<sup>65</sup> Querejazu Calvo, Roberto. *Ibidid.* pág. 83.

<sup>66</sup> Querejazu Calvo, Roberto. *Ibidid.* pág. 84.

<sup>67</sup> Ravest Mora, Manuel. *La Casa Gibbs y el Monopolio Salitrero Peruano: 1876.*

1878. *Historia* (Santiago), 41(1), 63-77. (2008) <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-719420080001000030>

todos debían aportar con recursos para la guerra, porque la compañía, era considerada por muchos, la causante o responsable del conflicto, con mayor razón debía contribuir a financiarla. /.../ “La guerra fue una guerra por el salitre a consecuencia de la misma la empresa ha visto duplicar y triplicar sus utilidades, razón por la cual debió contribuir como las demás industrias” señaló el historiador chileno Manuel Ravest Mora.

El cobro del impuesto se hizo efectivo luego de que emitieron el decreto que imponía una tasa del 12 % sobre las utilidades y un 10 % como amortización de capital. La compañía asumió defensa ante el senado chileno, invocando la exención emanada de los tratados y transacciones firmadas con el gobierno de Bolivia que se encontraban vigentes.

La oficina de Valparaíso calificó de “monstruoso” el impuesto de 440 % de las utilidades, posteriormente el gobierno chileno mediante ley impone 40 centavos, al quintal métrico de salitre exportado, exceptuando el producido al sur del paralelo 24 luego lo sustituyeron, por otro impuesto de 1.60 por cada cien kilos exportados, también cobraron impuestos a la exportación de yodo producido con bastante éxito desde 1879.<sup>68</sup>

Los altos impuestos cobrados repercutieron en las utilidades, el precio por quintal y los fletes del ferrocarril hicieron que el balance anual sea peor, los dividendos se redujeron ostensiblemente durante los años de 1879 y 1880, sintieron el rigor de los pagos millonarios al fisco chileno. La empresa prefería perder las salitreras en el Tarapacá y quedarse con las de Antofagasta porque tenía mayor proyección hacia la cordillera de los Andes, a los recursos naturales, a las materias primas, a la minería, agua y a la agricultura de Bolivia<sup>69</sup>. Solicita al gobierno chileno una autorización para prolongar la línea del ferrocarril hasta la frontera y de allí llegar a las instalaciones de empresa minera Huanchaca, en el departamento de Potosí.

Esta concesión, exclusiva y excluyente, solicitada por el lapso 20 años, fue enviada al congreso de Chile para que se pronuncie, se inició un debate parlamentario, para construir el ferrocarril entre Mejillones y la frontera. El 22 de enero de 1884 se emitió la ley otorgando el permiso a la compañía, bajo una modalidad diferente y menos beneficiosa que la planteada en la solicitud.<sup>70</sup> El presidente Santa María remitió los antecedentes a la Cámara de Diputados para que el Congreso se pronunciara acerca de esa propuesta y solicitud. Luego de un largo debate parlamentario, se dictó la ley otorgando la concesión a la compañía, pero bajo modalidades diferentes y menos beneficiosas que las planteadas en la solicitud.

Firmado el Pacto de Tregua en abril de 1884 y la llegada del empresario minero Aniceto Arce a Santiago como representante diplomático de Bolivia, reanudaron las negociaciones ferrocarrileras del año de 1878, la compañía ya estaba preparada para prolongar su línea férrea, “base de su gran porvenir”.

Las reuniones realizadas el 11 y 26 de mayo de 1885, el directorio de la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta y la Compañía Minera Huanchaca acordaron

---

<sup>68</sup> Ravest Mora, Manuel. Ibidid. pág. 36

<sup>69</sup> Ravest Mora, Manuel. Ibidid. Señala, la paradoja de todo este proceso, es que los impuestos salitreros chilenos permitirían a Bolivia ver materializar su ancestral aspiración de unirse al océano Pacífico mediante ferrocarril. La empresa basada en informes emitidos por sus abogados, sostiene que es acreedora de una indemnización equivalente al monto de los impuestos que debería pagar durante el lapso faltante para la expiración de las franquicias contempladas en la transacción de 1873, es decir, hasta el primero de enero de 1889. Sin embargo, agregar al comentario que después de 126 años los intereses transnacionales británicos y chilenos siguen controlando el monopolio de los transportes de ferrocarriles en Bolivia.

<sup>70</sup> Lei N° 2,033 *Prolongación del Ferrocarril de Antofagasta con dirección a Bolivia*. [www.leychile.cl](http://www.leychile.cl)

prolongar la línea del ferrocarril entre Antofagasta y Pampa Alta hacia Pulacayo a la empresa minera Huanchaca.<sup>71</sup>

Después de celebrar el Pacto de Tregua de 1884, Aniceto Arce en Santiago negocia la construcción de la línea férrea, “*base de su gran porvenir*”, desde la oficina salitrera de Pampa Alta en el kilómetro 151 de Antofagasta. En mayo de 1885 ambas empresas firmaron un “Contrato de Asociación” o “Cuenta en Participación”, para construir los rieles hasta el complejo minero.<sup>72</sup> Dificultades entre los socios obligo a la compañía Huanchaca a proponer la compra del ferrocarril el año de 1887 al precio de 3.000.000 de pesos chilenos. La enrielladura llegaba a Añil (km 295) y debía levantarse la colosal obra de ingeniería sobre el lecho del Loa, pasando por Calama.<sup>73</sup>

El capital real de la empresa de ferrocarriles de Antofagasta calculado en 5.200.000 libras esterlinas, establecida por las acciones y los bienes inmuebles de las dos empresas, en 1886, el ferrocarril funciona sobre 151 kilómetros, rindiendo sus primeras utilidades. De acuerdo con la administración de la empresa eran demasiado bajas y hasta se las puede calificar de ridículas<sup>74</sup>; esta situación, no permite tener fondos económicos para adquirir maquinaria, equipos y materiales.

La compañía se desligó de su conflictivo ferrocarril, inscrito el año de 1868, en la concesión otorgada por Melgarejo a los chilenos José Santos Ossa y a Francisco Puelma. El nuevo contrato contemplaba tarifas privilegiadas para el flete del salitre y otros insumos además rebajo el capital a 2.000.000 pesos chilenos y el cambio de nombre a solo “Compañía de Salitres de Antofagasta”.

La Compañía de Salitres de Antofagasta y la Compañía Minera Huanchaca formaron la Empresa del Ferrocarril de Antofagasta, ambas compartieron el total de las acciones, el directorio estuvo conformado por las figuras más representativas de las dos compañías haciendo partes iguales.

- **La Empresa del Ferrocarril de Antofagasta**

La Compañía de Salitres y ferrocarril tenía el año de 1888, 25 locomotoras que habían sido bautizadas con nombres como, “Aniceto Arce”, la “Melchor Concha y Toro”, la “Belisario Perú”. De manera irónica las fuentes chilenas señalan que faltaron los nombres de Francisco Puelma, Agustín Edwards Ossadon, Guillermo Gibbs y Cia. Opositores de Bolivia y de la Compañía Huanchaca el año de 1879.

La compañía de Salitres sabía que la Huanchaca, era la más interesada, para empalmar con la vía, la estrategia consistió en ahorrarle el trabajo de construir un tren

---

<sup>71</sup> Condarco Morales, *Ibidid.* pág. 842 - 843

<sup>72</sup> Negocio en Participación en las Compañías de Salitre y de la Huanchaca de Bolivia, Valparaíso, 1885, Imprenta la Patria.

<sup>73</sup> *XVI Memoria de la Compañía Huanchaca de Bolivia*, Valparaíso, 1887, Imprenta del Universo.

<sup>74</sup> Condarco Morales, *Ibidid.* pág. 167-168. Señala que el año de 1887, la compañía Huanchaca adquiere “todos los derechos y acciones del ferrocarril de Antofagasta a la frontera, por la considerable suma de 3.000-000 de pesos chilenos cancelable en cuatro años y en bonos otorgados al 7% de interés, pág. 582. Por su parte, Antonio Mitre señala que la compañía Huanchaca había pagado la suma de 2.000.000 de pesos. Y una vez, que el ferrocarril llegue a la frontera se formaría una sociedad independiente a la Huanchaca y Salitres Antofagasta, ambas empresas gozarían de tarifas preferenciales

rumbo a la nueva población de Uyuni y de allí a Pulacayo. Mientras tanto, la empresa Huanchaca negociaba, con el gobierno realizar los estudios de construcción.<sup>75</sup>

En 1888 en Londres, se constituyó la sociedad anónima “The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company Limited”, con un capital de 1.450.000 libras esterlinas para comprar a la compañía Huanchaca, el ferrocarril y las concesiones otorgadas por Chile y Bolivia para su explotación. Por acuerdos complementarios la Compañía Huanchaca estaba obligada a administrar el ferrocarril y telégrafo durante 15 años y a construir la línea férrea entre la frontera y la población de Uyuni. El alma de la negociación fue Melchor Concha y Toro. Cuando en mayo de 1892 Aniceto Arce, presidente de Bolivia, martilló un clavo de oro en el último durmiente, en la estación de Oruro, dicen que exclamó: “Muera yo o mátenme. Mi tarea está concluida”.

## **LA EMPRESA MINERA HUANCHACA DE BOLIVIA**

En la década de 1870, **Aniceto Arce Ruiz**, viajaba a Chile buscando capital para invertir en la empresa y en la producción de plata de la mina del cual no era el dueño, pero era accionista menor, sin embargo, no podía encontrar socios entre la pequeña burguesía boliviana, por esa razón, busco conquistar a los industriales chilenos como Melchor y Enrique Concha y Toro, Gregorio Donoso, Javier Huidrobo a quienes los invitó a visitar la región de Pulacayo para verificar el potencial y su explotación de la mina.

Organizo una comisión técnica encabezada por el ingeniero Luis Eich, para estudiar el mineral, la topografía, geología, vetas, así como las condiciones de trabajo, la cantidad de agua, hornos, toneles y fondos, la línea del telégrafo, el acarreo de mineral, la reserva en relaves y otros residuos además de conocer cuál era la situación del ingenio.

En Valparaíso, reunió a los socios para determinar el capital nominal de la empresa que alcanzo a 6.000.000.00 de pesos chilenos, repartidos en 6.000 acciones. Sin embargo, funciono con sólo 3.000.000 distribuidos en 3.000 acciones, así se constituyó la Compañía Huanchaca de Bolivia como una sociedad anónima en Bolivia, incorporando a socios capitalistas, el 77% del fondo social quedo en manos de los bolivianos, el control el 33% del capital y de las acciones, la administración estuvo bajo el control de un directorio radicado en Valparaíso.

El año de 1878 presento un proyecto denominado “**El proyecto ferrocarrilero andino de Arce**”. solicitando autorización para construir el ferrocarril de Mejillones a la Huanchaca, La Paz, Potosí y Sucre.<sup>76</sup> El 12 de agosto de 1878 el gobierno boliviano autorizo realizar el estudio de construcción del ferrocarril del Litoral de Bolivia hacia la ciudad de La Paz, la iniciativa fue acogida con mucho entusiasmo por los paceños, el proyecto era atractivo debido al auge de la compañía Huanchaca en un momento en que la producción de plata era bastante prometedor y permitiría afrontar la inversión de los tres o cuatro millones de bolivianos posible costo de la construcción en tres o cuatro años del ferrocarril desde el puerto al altiplano. El equipo técnico liderizada por el ingeniero Manuel Jentschik encargado de realizar el estudio y el diseño de la línea férrea proyectada por la población de Sevaruyo rumbo a la Huanchaca.<sup>77</sup>

---

<sup>75</sup> Aramayo Avila, Cesáreo. *Ferrocarriles Bolivianos*. La Paz, 1959. pág. 50

<sup>76</sup> Condarco Morales, Ramiro. *Ibidid*. pág. 276.

<sup>77</sup> Condarco Morales, Ramiro. *Ibidid* pág. 280.

## El Directorio de la Huanchaca.



Directorio y Gerentes de la Huanchaca

Las empresas de Salitres y la Huanchaca, solicitaron autorización para la construcción de la línea férrea desde la frontera hasta la Huanchaca. Paralelamente en Bolivia se inició una campaña de oposición señalando que era un ferrocarril estratégico, fomentado por el gobierno chileno, para invadir Bolivia en una actitud “vende patria” para satisfacer su lucro personal y de los “achilenados”. La construcción del ferrocarril hasta la mina había salvado el problema de la movilización de los metales de la mina y del transporte de maquinaria y mercaderías. Aniceto Arce Ruiz, sabía que tendría una fuerte oposición, pero nunca imagino que sus propios partidarios y el partido liberal iban a realizar una propaganda nefasta en contra de su proyecto. En los departamentos del occidente boliviano la oposición a los planes del “tirano de la Florida” fueron formidables incluso en los municipios, en las reuniones familiares, en los partidos políticos y fundamentalmente en el Parlamento.

Aniceto Arce Ruiz considero que su plan “era un proyecto grandioso, porque no comprometía dineros de la nación ni territorios patrios”, el ferrocarril construido con dinero aportado por la Compañía Huanchaca gasto 750.000 libras esterlinas, es decir, 2.340 libras esterlinas por kilómetro lineal en una distancia de 319 kilómetros.

El 15 de mayo de 1892 llegó la primera locomotora a la plaza principal de Oruro, Arce fungía como Presidente de la República y dio el último golpe de martillo a un “clavo de oro”, exclamando emocionado y conmovido, “ahora podéis matarme, he terminado mi misión”. Sabía muy bien que la punta de riel no se quedaría en Oruro, sin embargo, el primer esfuerzo estaba realizado y la prolongación de la línea a los demás centros poblados

llegaría próximamente, pretendió construir una obra nacional, hecha por empresarios nacionales, brindando al país un ferrocarril de Antofagasta a Oruro sin costo alguno.

En Londres la Huanchaca transfiere el derecho de construcción del Ferrocarril de Antofagasta a Oruro a la empresa The Antofagasta (Chili) & Bolivia Railway Company Limited, el 28 de noviembre de 1888 aprobado el 21 de marzo de 1889 por el gobierno de Arce. Así como un contrato posterior de arrendamiento vigente hasta el año de 1903, la política de previsión nacional de Arce, ante la necesidad de recurrir a la participación de la empresa extranjera en la construcción de ferrocarril, no perdió de vista la someter al interés nacional.

La minería de la plata con Huanchaca y Arce al construir el Ferrocarril de Antofagasta Oruro, hizo posible el desarrollo de la minería del estaño en Bolivia.

### **Ingenieros y Trabajadores**



Ingenieros y Trabajadores de la Huanchaca interior mina.

### **EL PACTO DE TREGUA DE ENTRE BOLIVIA Y CHILE DE 1884**

Bolivia se retiró del conflicto bélico el año de 1880, la guerra tuvo diferentes repercusiones impidiendo el libre accionar de derrotados. El avance chileno conquistó

puertos, ciudades y regiones, invadió el altiplano y la ciudad de La Paz, asediada por las tropas chilenas apostadas en Arequipa, Moquegua, Puno, Arica y Tacna, las consecuencias fueron desastrosas quedando los dos países en la ruina. A Bolivia se le arrebató un territorio estratégico y la única salida natural al mar, derrumbó su economía afectada por la abrupta caída de la plata.

Pactada la paz entre Chile y el Perú en octubre de 1883, Bolivia no tenía motivo ni fuerza para continuar la guerra con Chile, pese al hostigamiento y amenaza constante de reactivar las acciones bélicas y llevar el teatro de operaciones al Altiplano y a la ciudad de La Paz. El presidente Narciso Campero envió a Valparaíso a dos representantes plenipotenciarios, junto al Ministro de Relaciones Exteriores, políticos y empresarios chilenos, redactaron y suscribieron a nombre de la nación el 4 de abril de 1884, un Pacto de Tregua, “mientras llega la oportunidad de celebrar un Tratado definitivo de Paz”.

El Pacto de Tregua declaró que la guerra había concluido el contenido se mantuvo en reserva hasta después de ser aprobados y ratificados. El gobierno de Bolivia una vez más había firmado una negociación contraria al interés nacional, sometiéndose a la decisión del invasor que ocupó territorio boliviano, sirvió para justificar la invasión y apoderarse de una franja de más de 800.000 kilómetros cuadrados, sus recursos naturales, materias primas, infraestructura civil y militar, puertos y territorio del Departamento de Potosí. Además, Chile asumió la administración de las aduanas utilizadas por el Estado boliviano, se apropió de sus recaudaciones como tributo de guerra y de toda la estructura legal y civil de la prefectura del Departamento del Litoral, de los municipios de Calama y de Antofagasta y puso en conflicto al clero que dependía del vicariato de Sucre.<sup>78</sup>

Fue la antesala de los convenios de 1895 que no tuvo efectos jurídicos y técnicos, con el Tratado de 1904 selló el futuro boliviano de un país sin una salida Soberana al Mar, se limitó a describir amenazantes generalidades a nombrar puntos geográficos y volcanes como si el territorio fuera un desierto sin habitantes, no se menciona nada del territorio al sur del paralelo 23°, los Tratados de 1866 y 1874 que religiosamente eran acatados, determinaron que la frontera boliviana en el paralelo 24 rápidamente quedo en el olvido, no fueron considerados porque eran territorio chileno.

El Pacto de Tregua tuvo la misma característica de los otros tratados firmados con Chile, es un documento extremadamente genérico, ambiguo, llenos de fallas jurídicas, técnicas y administrativas, es uno más de los flagrantes errores de los políticos-empresarios bolivianos ansiosos de financiar sus negocios y riqueza a expensas de una nación y un pueblo, representa además un peligroso antecedente por los temas que aborda y permiten a Chile apropiarse de territorios que estaban mucho más allá de sus pretensiones, las huestes militares chilenas avanzaron más allá de su disquete supuesto territorio del Departamento del Litoral cruzaron la cordillera y se adueñaron del territorio potosino, llegando al altiplano que jamás estuvo en sus manos, es decir ni conocían los territorios sobre los que avanzaron.

El gobierno, los políticos, los diplomáticos actuaron con tal irresponsabilidad, que la sociedad boliviana reaccionó protestando contra las medidas abusivas y arbitrarias de Chile y por las concesiones cedidas por el gobierno, no pudieron impedir la anexión de un

---

<sup>78</sup> Velázquez Elizarrás, Juan Carlos. *El problema de los estados Mediterráneos o sin Litoral en el Derecho Internacional marítimo, un estudio de caso el Diferendo Bolivia-Perú-Chile*. En Anuario Mexicano de Derecho Internacional, Vol. VII 2007, pág. 379 – 430.

territorio que no se sabía en qué condición se anexo. Es decir, fue un “trofeo de guerra”, de “dominio” simple o de “dominio perpetuo” o de “reivindicación” de territorios perdidos, sea cual fuere la situación, Chile, estaba en la obligación de mostrar documentos de “derecho propietario”.

Por esta razón, no cabe duda que el Pacto de Tregua fue una amenaza directa de agresión militar que Bolivia no podía afrontar, fue también un anuncio oficial de que Chile expandió su dominio de territorio, para imponer un régimen jurídico, político y administrativo sobre territorio boliviano, trazaron una línea recta que se convirtió en la línea divisoria entre el Tarapacá y Bolivia.

El tercer artículo del Pacto de Tregua obliga a devolver a todos chilenos de manera inmediata los bienes y productos que hubiesen sido denunciados de secuestro por las autoridades bolivianas.

El artículo cuarto señaló que en caso de no llegar a ningún acuerdo, para resolver los problemas, montos o posibles perjuicios a chilenos se recurrirá al arbitraje, pero no se dice nada sobre los perjuicios causados a los bolivianos, en clara actitud revanchista y discriminatoria.

Los artículos 5° 6° y 7° establecieron la relación comercial y de libre tránsito de mercaderías por el nuevo territorio chileno además regularon el funcionamiento de las aduanas. Finalmente, el artículo 8° dejó constancia de la voluntad de que ambas partes debían firmar la paz definitiva tan pronto sea posible. Situación que recién se daría veinte años después el año de 1904.

La firma del Pacto de Tregua entre Chile y Bolivia permitió la inversión de capitales privados, la construcción de la línea férrea desde Antofagasta al altiplano boliviano, provocó, una demanda de recursos naturales, cubierta mediante concesiones y derechos de uso a las empresas mineras. La necesidad de forraje fomentó la producción agrícola y la concentración de tierras en manos de pocos propietarios.<sup>79</sup>

## **Referencias Bibliográficas.**

### **Publicaciones Oficiales.**

- Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre la República de Chile y la República de Bolivia, firmado el 18 de octubre de 1833
- Tratado de Límites entre Chile y Bolivia de 10 de agosto de 1866.
- Pacto de Tregua de 1884.
- Leyes.

### **Fuentes bibliográficas.**

Aramayo Avelino. *Proyecto de una vía de comunicación entre Bolivia y el océano Pacífico*. Londres: Tipografía de Waud, 60, Piccadilly, 1863

Arze Aguirre, René Danilo. *Participación Popular en la Independencia de Bolivia*. Fundación Cultural Quipus. La Paz, 1987.

---

<sup>79</sup> M. Cecilia Sanhueza T. Hans Gundermann K. *Estado, expansión capitalista y sujetos sociales en Atacama*. En Estudios Atacameños: Arqueología y Antropología Surandinas N° 34 pág. 113-136. Scielo.Conicyt.cl

- Ayllón, Esther. *Del peso de 8 reales al peso boliviano: la producción y circulación de moneda en Bolivia (1825 – 1875)*. En Historia Monetaria de Bolivia. Tomo I Pre Colonia a 1875
- Bravo Quezada, Carmen Gloria. *La Flor del Desierto. El Mineral de Caracoles y su impacto en la economía chilena*. Ediciones Dibam-Lom: Santiago, 2000
- Bonilla, Heraclio. *Notas en Torno a la Historia Económica y Social de Bolivia*. En Boletín Historia. N° 12. Carrera de Historia UMSA. La Paz, 1987
- Bórquez Galleguillos Rodolfo A. Sáez Moraga Javier Hernán. *Los Convenios de mayo de 1895 entre Chile y Bolivia*. Estudio histórico – Jurídico. Facultad de Derecho Universidad de Chile.
- Cajias de la Vega, Fernando. *La Provincia de Atacama 1825 - 1842*. Instituto Boliviano de Cultura. 1975
- Condarco M. Ramiro. *Aniceto Arce. Artífice de la extensión de la revolución industrial y forjador de la República, en Bolivia*. La Paz, 1985
- Correa Vera, Loreto. *El Poder de los Tratados Desarrollo y Ferrocarriles en Bolivia, 1870 – 1904*. Historia (Santiago) vol. 46 N° 2. diciembre 2013.
- Godoy O, Milton. *Donde el Cóndor de los Andes apenas se posa tímido. El puerto de Cobija y el Litoral de Atacama en el Informe del coronel Quintín Quevedo*, Julio de 1867
- Gunder Frank, Andre. *Capitalismo y subdesarrollo en América Latina*. CEME – Centro de Estudios Miguel Enriquez- Archivo Chile.
- Hernán Ortiz Sergio. *La innovación ferroviaria en el México del siglo XIX*, México 1985, pág. 64.
- Hobsbawm, Eric. *Historia del siglo XX*. Imprenta de los Buenos Ayres. 1999.
- Jemio Arnez, Kathya R. *A espaldas vueltas, memorias muertas. La Cotidianidad de Cobija, puerto Lamar Tareas de los Prefectos*. Tesis o trabajo de investigación presentado para optar título de Doctora en Historia. Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Ciencias Humanas y Económicas, Departamento de Historia Medellín, Colombia.
- León Enrique Bieber. *Las relaciones económicas de Bolivia con Alemania 1880 – 1920*. Colloquimverlag. Berlin. 1984
- Manriquez Galvez, Nelson. *La mediterraneidad boliviana y la integración Regional*. En Nueva Sociedad 190. 2004. Marzo abril 2004
- Marín Vicuña, Santiago. *El Salitre de Chile 1830- 1930*. Santiago. Editorial Nacimiento. 1931.
- Mayo, John. *Compañía de Salitres de Antofagasta y la Guerra del Historia Pacífico*. N° 14. Pontificia Universidad Católica de Chile del Instituto, Santiago 1979
- Mitre, Antonio. *Los Patriarcas de la Plata. Estructura socio económica de la minería boliviana en el siglo XIX*. Lima. I. E. P, 1981
- Oscar Bermúdez Miral. *Orígenes Históricas de Antofagasta*. Editorial Universitaria S.A. Santiago 1966.
- Pérez, Aléxis. *El Estado Oligárquico y los Empresarios de Atacama, 1871-1878*. La Paz. 1986.
- Querejazu Calvo, Roberto. *Aclaraciones históricas sobre la Guerra del Pacífico*. Librería Editorial “Juventud” 1960.
- Ravest Mora, Manuel. (2008). *La Casa Gibbs y el monopolio salitrero peruano: 1876-1878: Historia (Santiago)*, 41(1), págs 63-77. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942008000100003>
- Rivera Cusicanqui, Silvia. *“La expansión del latifundio en el altiplano boliviano”* Elementos para la caracterización de una oligarquía regional. Avances 2. La Paz, 1978

Salazar, Gabriel. *Mercaderes, empresarios y capitalistas*. (Chile, Siglo XIX). Editorial Sudamericana. 2009

Vasallo Rojas, Emilio y Carlos Matus Gutiérrez. *Ferrocarriles de Chile Historia y Organización*. Santiago de Chile. 1943

Villegas Aldasoza, Álvaro. *El Impuesto al Salitre y la Guerra del Pacífico*. En Revista Argumentum.-RA, Marilia/SP, V 16, pag. 379-401, Jan—diz. 2015