



FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires

A

Por el Pacífico o por el Atlántico (Apuntes para la historia fronteriza Bolivia- Brasil en el siglo XIX)

Autor:

Vargas Mansilla, Stephanie Carola

Revista:

Revista Transporte y Territorio

2014, 10, 145-157



Artículo



FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras

FILODIGITAL
Repositorio Institucional de la Facultad
de Filosofía y Letras, UBA

Por el Pacífico o por el Atlántico (Apuntes para la historia fronteriza Bolivia- Brasil en el siglo XIX)



Stephanie Carola Vargas Mansilla

Carrera de Historia, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación
Universidad Mayor de San Andrés, La Paz, Bolivia

Recibido: 21 de septiembre de 2013. Aceptado: 26 de noviembre de 2013

Resumen

La historia de la frontera amazónica entre Bolivia- Brasil ha provocado investigaciones en entorno a la economía pues, dicho territorio fue disputado por la inexactitud de sus fronteras y la riqueza gomera en medio de un escenario bélico a principios del siglo XX. No obstante, por medio de este adelanto de investigación se propone una nueva visión respecto a los antecedentes de la llamada Guerra del Acre: un problema estructural del Estado boliviano, un país sin puerto. Se plantea que Bolivia no trató de integrar sus regiones para lograr controlar por completo su territorio sino, buscó definir sus fronteras de acuerdo con su necesidad económica de establecer un contacto directo con los mercados europeos. De esta manera, el destino de la frontera del Amazonas, antes de la explotación de la goma, estuvo vinculado a la historia del puerto de Cobija y la búsqueda de una salida efectiva al mar. Este trabajo pretende hacer un breve recuento de los emprendimientos del Estado boliviano en el Amazonas tomando en cuenta el contexto y el objetivo de cada uno ellos.

Palabras clave

Fronteras
Territorio
Bolivia
Brasil
Amazonas

Palavras-chave

Fronteiras
Território
Bolívia
Brasil
Amazonas

Abstract

For the Pacific or the Atlantic. (Notes for the Bolivia-Brazil border history in the nineteenth century). The history of the Amazonian border between Bolivia and Brazil has led to researches around the economy field, because the territory was disputed due to the inaccuracy of its borders and the rubber wealth during a war scenario in the early twentieth century. However, this research advancement proposes a new vision regarding the history of the War of Acre: a structural problem of the Bolivian state, a country with no port. It argues that Bolivia did not try to integrate their regions to achieve full control of its territory but sought to define its borders according to its economic need for direct contact with European markets. Thus, the fate of the Amazon frontier before the exploitation of rubber, was linked to the history of the port of Cobija and finding in effect a way out to the sea. This work aims to make a brief account of the Bolivian state enterprises in the Amazon taking into account the context and purpose of each of them.

Key words

Border
Territory
Bolivia
Brazil
Amazonas

Introducción

El estudio de la región del Acre ha sido tratado desde la historia diplomática y económica; por el problema fronterizo y las inversiones del caucho, respectivamente. Muchos autores mencionan que el problema fundamental para que se desatara la Guerra del Acre (1901- 1903) fueron los intereses económicos sobre la explotación de la goma, la cual ya había llegado a su auge durante los últimos años del siglo XIX. Sin embargo, el presente trabajo pretende demostrar que uno de los antecedentes de la Guerra del Acre, está ligado a los puertos de Bolivia en el Pacífico Sur, desde comienzos de la República y; por lo tanto, es parte de un problema estructural de Bolivia.

Los límites territoriales entre las colonias españolas y portuguesas, a pesar de varios tratados, no estaban definidos. Durante el periodo Colonial se firmaron los tratados de Madrid de 1750, San Ildefonso (Tratado de Permuta) de 1777 y Badajoz en 1801, los cuales trataron de arreglar el problema limítrofe entre ambas coronas pero no se llegó a términos concretos. Por ejemplo el tratado de 1750 estipulaba, en base al Uti Possidetis, el establecimiento de límites claros para los dominios de España y Portugal, forzando la cesión de cada una de las partes de los territorios, colonias, misiones o establecimientos situados en la parte contraria. De acuerdo con el tratado Portugal entregaba a España la Colonia del Sacramento y recibía a cambio los territorios del sur, el nacimiento del río Ibicú, las misiones, el margen derecho del río Guaporé y cedía el territorio occidental del río Japurá al Amazonas y la navegación del río Ica. Por su parte el tratado de San Ildefonso trató de fijar límites naturales señalando la siguiente descripción:

La frontera quedaba delimitada por una línea trazada siguiendo el curso de los siguientes ríos; en las zonas montañosas se fijó en los puntos más altos de las cordilleras que separasen las cabeceras de los ríos: arroyo de Chuy, laguna Merín, la cabecera del río Negro, río Uruguay hacia el norte, río Pepirí Guazú hasta su cabecera y de allí a la del río San Antonio, río Iguazú, Paraná e Iguerey aguas arriba hasta su nacimiento. Desde allí hasta la cabecera del río Corrientes y siguiendo el curso de este por el río Paraguay hasta la desembocadura en el Yaurú. De allí en línea recta hacia el oeste hasta el río Guaporé, bajando el río Madeira; desde el punto equidistante entre la desembocadura del Mamoré en el Madera y el río Amazonas la frontera iría en línea recta hacia el este hasta el Río Yabarí; bajando por el Amazonas hasta el Yapurá, río Negro y Orinoco hasta su desembocadura en el Océano Atlántico.

Paralelamente dicho tratado estipuló la formación de una comisión para fijar sobre el terreno los límites porque, el territorio era difícil y ninguno de los exploradores de ambas coronas lo conocía en profundidad.

El territorio conocido como Acre quedó dentro de la soberanía española y, sus límites con la frontera portuguesa fueron fijados a partir del paralelo que corre desde las nacientes del río Yavarí hacia el Este hasta encontrar la vaguada del río Madera.

El advenimiento de las independencias americanas precisó delimitar las fronteras entre las nuevas repúblicas, para tal cometido se usó la figura legal romana del Uti Possidetis, sin embargo, los límites entre las provincias coloniales no eran exactos, lo cual produjo roces y guerras entre distintos Estados americanos.

La nueva República de Bolivia

“(…) adoptó el principio del Uti Possidetis sobre los límites señalados por el gobierno español a sus unidades de administración, en este caso, la Audiencia de Charcas (…)

sin embargo, sus límites quedaron muy desdibujados puesto que, las fronteras se dieron por establecidas allí donde el sistema colonial estuvo bien consolidado; en cambio, las llamadas "zonas de frontera"

quedaron como espacios abiertos sin efectivo control, en particular en la línea o más bien corredor que separaba las posesiones de la Corona española con el Brasil portugués" (López, 2001:575-576).

Los primeros años de la república

Cabe resaltar que la construcción del Estado- Nación en Bolivia fue lenta tanto por razones endógenas como exógenas, consecuentemente el control sobre su territorio fue bastante dificultoso. La República boliviana pretendió durante el gobierno de Bolívar prescindir del tributo indígena, como parte del proyecto liberal. Sin embargo, esta medida fue un fracaso puesto que el Estado no tenía ingresos económicos para poder sostenerse es así, que en 1827 se reinstaura el tributo indigenal, siendo este, la entrada económica más significativa de Bolivia ya que, como efecto de la guerra de la independencia la minería estaba en decadencia, si bien se extraía mineral el mismo no era suficiente para solventar los gastos. Prácticamente el Estado boliviano dependerá de los ingresos del tributo indígena, el comercio y algunos artículos de exportación, como la plata, para poder llevar a cabo proyectos estatales y obras públicas.

Parte del proyecto de Estado era poder tener una vía expedita hacia el Océano y por lo tanto poder comunicarse directamente con los mercados internacionales. Durante la época colonial la Audiencia de Charcas utilizó el puerto de Arica para poder exportar la plata y adquirir productos europeos pero, el nuevo orden territorial había dejado al puerto de Arica dentro del espacio peruano. Por lo tanto, Bolivia nace sin un puerto pero sí con una salida al Océano Pacífico por medio de la provincia de Atacama. La primera vía considerada para poder comunicarse con los mercados europeos fue el puerto de Magdalena de Cobija, gracias al Informe de Burdett O'Connor y sus recomendaciones, este puerto colonial se convirtió en puerto La Mar por medio del Decreto Supremo de 1826.

Sin embargo, la vía para poder acceder a Puerto La Mar era penosa por el terreno, la distancia y los medios de comunicación. Para poder llegar a Cobija se debía cruzar el altiplano, la cordillera y por último el desierto de Atacama, uno de los más áridos del mundo. Se necesitaban alrededor de 25 días para poder llegar desde Potosí al puerto y, el camino no poseía postas para el descanso y el reabastecimiento de agua y alimentos. Se utilizaba la misma ruta empelada en época colonial que constaba de dos partes:

"la primera parte del camino Cobija- Chacance- Guacate- Calama que presentaba serias dificultades. De Calama a Chacance (22 leguas) todo el camino era despoblado y no se encontraba ni agua ni leña ni pastos. De Chacance hasta Guacate seguía el mismo desierto y hacia Calama, si bien ya se encontraba agua, no había lo demás y ni siquiera una cabaña donde abrigarse del sol. La segunda parte del camino era menos penosa, pero no por eso carente de enormes obstáculos. La ruta Calama-ChiuChiu- Santa Bárbara- Polapi- Tapaquilchas- (Luego se entra en el partido de Lipez) Viscachillas- Alota- Río Grande- Amachuma. Agua de Castilla- Porco- Potosí: total de leguas desde el puerto, según sus cálculos basados en viajeros de la época, 177. El camino de Atacama la Alta era el mismo desde Chiuchiu. De San Pedro a Chiuchiu, había 18 leguas con grandes despoblados (...) Desde Topaquilchas, había que atravesar la cordillera y desde Polapi a Río Grande (34 leguas) y hasta Agua de Castilla (22 leguas) no había siquiera una cabaña donde abrigarse (...)" (Cajías, 1975:21).

No obstante, los deseos de salir al mar no están sujetos a un proyecto de integrar todas las regiones del país para su respectiva administración sino, el impulso recibido desde el Estado fue para poder comercializar productos en el mercado europeo y por lo tanto poder dinamizar la economía boliviana. Ante esta afirmación cualquier ruta era viable, pues no importaba por donde salir; “por el Pacífico o por el Atlántico” siempre y cuando sea rápido, efectivo y barato. Fue así que

“el 5 de noviembre de 1833 el Congreso de Bolivia dictó una ley promulgada por el Presidente Santa Cruz concediendo una gratificación de diez a veinte mil pesos a la primera persona que arribe a Bolivia en un vapor del Océano Atlántico, por cualquiera de los ríos de la República que corren de Sud a Norte, y de cinco a diez mil pesos al primero que en un vapor análogo navegue del mismo Océano al territorio de la república, por los ríos que corren del Norte a Sud” (Church, 1869:135).

Es bastante interesante que esta ley haya sido promulgada después que el Mariscal Santa Cruz conozca la difícil situación de Cobija, luego de su viaje en diciembre de 1832. Durante la Confederación Perú-Boliviana, Bolivia volvió a usar el puerto de Arica como salida al Pacífico, dejando de lado a Cobija y sus problemas. En la última cita se encuentra el primer impulso del gobierno republicano por explorar y navegar los ríos amazónicos, y a la vez, la primera vez que se trata de manera indirecta la idea de que se debe tener distintas vías de conexión con el mundo europeo. Esta idea será desarrollada más adelante mediante la identificación de tres regiones y tres vías.

Además de la ley de Andrés Santa Cruz a lo largo de la primera mitad del siglo XIX se encuentran más referencias que impulsan la exploración del Amazonas, provincia del Acre, para el comercio. “Bajo la Presidencia del General D. José Ballivián se sancionó una ley el 2 de junio de 1843, autorizando al Poder Ejecutivo para tomar las medidas necesarias y hacer los gastos precisos para realizar la navegación de todos los ríos navegables de la República” (Church, 1869:135). Esta iniciativa no impulsó la exploración para poder conocer la geografía y los límites territoriales sino, para encontrar “ríos navegables”, es decir, ríos que conecten a Bolivia con el Océano Atlántico.

De la misma manera “bajo la administración del General Belzu se dictó una última ley de 6 de octubre de 1851 ampliando la de noviembre de 1833, para la navegación del Beni, Mamoré y otros ríos” (Church, 1869:137) e impulsar la ruta amazónica.

Paralelamente a la promoción de encontrar ríos navegables, el gobierno boliviano apostaba como salida inmediata al mar al puerto de Cobija, el cual además de su difícil acceso enfrentaba otras dificultades para su posicionamiento en el Océano Pacífico y como nueva ruta de Bolivia al mar. Inclusive Rafael Bustillo, ex Ministro Plenipotenciario de Bolivia en Chile, ex Secretario de la Legación de Bolivia en Chile y Canciller, mencionó a los ríos como una salida al Océano cuando la empresa portuaria por Cobija empezaba a ser incierta ya que, los problemas eran cada vez más pesados para Bolivia. Parte de los problemas que debía afrontar Cobija era la población escasa, a pesar de los esfuerzos del gobierno de Sucre por promover condiciones propicias para la migración¹ y; los proyectos desde 1829 de trasladar pobladores de Chile y Argentina. Paralelamente hasta 1839 aún no se solucionaba el problema de la escasez de agua, el gobierno boliviano invirtió buenas sumas de dinero para poder construir aguadas pero el clima no ayudaba y las obras se deterioraban rápidamente. Lo mismo ocurría con la arquitectura, el salitre y las inclemencias del clima estropeaban velozmente los edificios estatales que con mucho esfuerzo y dinero se habían logrado poner en pie. Por otro lado los comerciantes, en su mayoría extranjeros, preferían usar la ruta de Arica, por lo tanto no estimularon el crecimiento del puerto. Para finalizar en 1835 el puerto fue destruido por las tropas de Salaverry

1. En 1826 Sucre decretó que se eximía de tributos directos a los indios por tres años, cada jefe de familia boliviana o extranjero recibía 1.000 varas cuadradas, cada familia indígena (que viva hasta 10 leguas del puerto) recibía 4 topos de tierras, 2 mulas, 2 vacas, 10 ovejas y herramientas agrícolas; a los que habitaban las postas se les daría el doble.

“(…) todas aquellas obras públicas construidas con tanto sacrificio fueron destruidas. El capitán Quiroga, comandante de la división invasora, fue muy considerado con los habitantes extranjeros, respetó sus casas y pulperías pero fue implacable con los edificios del gobierno boliviano: los incendió todos y Gaspar Aramayo, gobernador en ese entonces del puerto, murió en defensa del lugar.” (Cajías, 1975:59)

Fue recién en 1839, durante el gobierno de Velasco, que se destinaron 30.000 pesos anuales para la reparación del Cobija.

Es así que en estos primeros años se puede concluir, primeramente, que el impulso recibido por el Estado boliviano para penetrar el Amazonas, así como para crear el puerto de Cobija, fue por la necesidad de poder conectarse con los mercados europeos y dinamizar su economía. Nótese que se está hablando de las materias primas mineras extraídas en occidente, para ese momento el lado amazónico del país aún no producía ningún bien de exportación. No fue hasta la explotación de la quina y posteriormente de la goma, que el oriente tendría productos de exportación y consecuentemente la empresa navegable tomaría más fuerza. Como segunda conclusión se debe tener en cuenta que el impulso mencionado no hubiera sido posible si es que el puerto de Cobija hubiera cobrado fuerza y hubiera logrado posesionarse como puerto boliviano.

El primer acuerdo limítrofe

A partir de 1850 los problemas de la provincia de Atacama crecieron, hacia 1840 se mandó desde la Cancillería de Bolivia a Casimiro Olañeta para reclamar las guaneras de Mejillones, esta se conoció como la primera misión diplomática de Bolivia en Chile para hacer respetar los límites territoriales y defender las materias primas de Bolivia en el Litoral. Como es bien conocido esta misión y las futuras fracasaron en su empresa por distintas razones entre ellas: el decidido expansionismo chileno y la poca presencia estatal de Bolivia sobre su costa, paradójicamente la misma razón endógena se haría presente en la Guerra del Acre y la Guerra del Chaco, con Brasil y Paraguay respectivamente.

En medio del problema con Chile y el deseo de Bolivia de tener más entradas para su anémico Tesoro Nacional (es por ello que el gobierno aceptó otorgar concesiones de guano y salitre a empresas anglo-chilenas) llegó la primera carta del Imperio del Brasil para poder llegar a un acuerdo limítrofe en la zona del Acre. A Brasil le interesaba en ese momento construir

“la frontera desde el punto de vista territorial, una forma de defensa y de control, un mecanismo que protege en cuanto domina, y en el que convergen diferentes lógicas de acción, distintos ámbitos de poder que se encuentran en los márgenes del espacio, reglamentado a partir de las normas definidas desde los centros de poder, y desde la propia acción cotidiana de las poblaciones allí asentadas.” (Grupo Frontera, 2009:3)

Para 1850 tanto a Bolivia como al Brasil les convenía sentar los límites, necesitaban empezar a utilizar los ríos navegables. El Canciller boliviano informó para ese momento que

“Ha acreditado un Encargado de Negocios cerca de su Majestad Imperial con la misión de promover preferentemente a otros intereses, el arreglo de límites que por la frontera del Brasil se hallan confundidos, ofreciendo motivos de frecuentes reclamos de las autoridades bolivianas, por las incursiones que los súbditos brasileiros hacen a nuestro territorio.” (Memorias del Ministerio de Relaciones Exteriores, 1850:14)

En la última cita se ve claramente que el impulso de Bolivia como de Brasil para arreglar el tema limítrofe empieza a tomar un rostro diferente a los primeros años republicanos. Las autoridades de Bolivia pertenecientes a esa zona elevan quejas al gobierno sobre la incursión de brasileros al territorio boliviano. Para esos años aún no se explotaba quina ni goma, por lo tanto, las protestas son parte de su trabajo de salvaguardar el territorio que administran en nombre del gobierno. Para entonces aún no se registraban problemas por la tenencia de tierras o explotación de recursos.

Sin embargo, no sería hasta el gobierno de Melgarejo (1866-1870) que se tomarían medidas formales respecto a ambos problemas limítrofes: respecto a la provincia de Atacama y el Acre. En 1866 se firmó el Tratado de Límites Bolivia-Chile, que logró concretar los límites territoriales hasta el paralelo 24° y; en 1867 el Tratado de Amistad, Límites, Navegación. Comercio y Extradición entre Bolivia y el Imperio del Brasil. Entre los artículos relevantes para este trabajo se transcribieron los siguientes:

Artículo 2°. La República de Bolivia y Su Majestad el Emperador del Brasil convienen en reconocer como base para la determinación de la frontera entre sus respectivos territorios el uti possidetis, y de conformidad con este principio, declaran y definen frontera del modo siguiente: La frontera entre la República de Bolivia y el Imperio del Brasil partirá del río Paraguay y en la latitud 20° 10', en donde desagua la Bahía Negra: seguirá por medio de ésta hasta el fondo de ella y de ahí en línea recta á la laguna de Cáceres, cortándola por su mitad; irá de aquí á la Laguna Mandioré y la cortará por su mitad, como también por las lagunas Gaiba y Uberaba, en tantas rectas cuantas sean necesarias, de modo que pueden del lado del Brasil las tierras altas de las Piedras de Amolar y de la Insua.

Del extremo Norte de la laguna Uberaba irá en línea recta extremo Sud de Corixa Grande, salvando las poblaciones bolivianas y brasileras, que quedarán respectivamente del lado de Bolivia ó del Brasil; del extremo Sud de Corixa Grande irá en líneas rectas al morro de Buena- Vista (Boa Vista) y a los cuatro Hermanos (Quatro Irmaos); de éstos también en línea recta hasta las nacientes del río Verde, bajará por este río hasta su confluencia con el Guaporé y por el medio de éste y del Mamoré hasta el Beni, donde principia el río Madera.

De este río para el Oeste seguirá la frontera por una paralela tirada de su margen izquierda en la latitud Sud 10° 20', hasta encontrar el río Yavary. Si el Yavary tuviese su nacientes al Norte de aquella línea Este Oeste, seguirá la frontera desde la misma latitud, por una recta hasta encontrar el origen principal de dicho Yavary."

Se dejó en duda la exactitud de los límites en los artículos 4° y 5°, donde especifican que en un futuro se podrá renegociar los límites, de manera amigable, si es que "ocurriesen dudas graves a la hora de demarcación de límites" o si es que "conveniente a una u otra Nación límites que sean más naturales o fuese ventajoso el cambio de territorios." Con todo, no hay duda que dicho tratado mejoró el panorama fronterizo y coadyuvó de una manera práctica a delimitar el territorio. Otro artículo relevante es el siguiente:

Artículo 7°: Su Majestad el Emperador del Brasil permite, como concesión especial, que sean libres para el comercio y navegación mercante de la República de Bolivia, las aguas de los ríos navegables, que corriendo por el territorio brasileros vayan a desembocar en el Océano. En reciprocidad, también permite la República de Bolivia que sean libres para el comercio y navegación mercante del Brasil, las aguas de todos sus ríos navegables. (Salinas, 1904:207-308)

El artículo 7° fue una gran ventaja comercial para ambos gobiernos, el uso libre de las aguas de los ríos navegables. El tratado de 1867 concretó la vía de salida al Océano

Atlántico por el Amazonas, en ese momento se pensó que sería menos costoso, en términos monetarios, llegar al Atlántico ya que se usarían los ríos. Sin embargo, en el fondo la Nación más privilegiada era el Brasil, Bolivia vivía una ilusión, las dos ciudades que ejercían el poder político y económico se encontraban en el lado Occidental y Sur del país: La Paz y Sucre, respectivamente, ambas se encontraban muy lejos de la zona oriental, el acceso a la región del Acre era igual o más dificultoso que la ruta a Cobija. Clara López (2001:584- 585) señala que las rutas de acceso a la región del Amazonas eran tres:

“Las corrientes de penetración utilizaron tres vías dependiendo del punto de origen. Desde La Paz se trazaron varias rutas iniciales por Sorata o por Yungas. Ambas se descuelgan por los contrafuertes de las montañas andinas hasta encontrar el río Beni. Esta fue la ruta usada oficialmente por los enviados y representantes del gobierno y los interesados que llegaban desde la zona andina. La de Santa Cruz usó el río Grande hasta desembocar en el río Mamoré y continuar hacia el norte, abasteciéndose en Trinidad y en Riberalta. Esta corriente de penetración fue la que llevó mayor empuje empresarial y la que tuvo mayor éxito económico. Los que llegaban desde Cochabamba, hacían su entrada por los ríos San Mateo y Chapare hasta encontrar el Mamorecillo y el Mamoré por donde podían continuar hasta los espacios que querían explorar. Por aquí penetró una gran parte de la mano de obra indígena y mestiza traída desde esos valles altos.”

Por lo tanto, los fletes de transporte encarecían aún más que los de la ruta del Pacífico puesto que no existían caminos que unieran el lado occidente y sur con el oriente boliviano de una manera efectiva. Por otro lado, todas las importaciones que hacía Bolivia para ese momento lo realizaba a través del puerto de Arica o Valparaíso, las mercaderías debían cruzar todo el lado occidental y oriental, a lomo de bestia, para poder ser transportadas a Santa Cruz y Chiquitos. El épico recorrido aumentaba más los ya encarecidos precios de los artículos, por lo tanto, el Brasil vio como un potencial mercado el lado oriental de Bolivia. El tratado de 1867 abría la oportunidad de ingreso, por los ríos navegables, a los comerciantes brasileiros.

Es por todo ello que durante el gobierno de Melgarejo se llevó a cabo una de las empresas más ambiciosas de Bolivia llamada el: “Gran Proyecto”. Se planeaba integrar todas las regiones del país por medio de nuevas rutas para poder llegar al Acre y, luego hacia el Atlántico. Se contrató al inglés, George Earl Church, para construir un ferrocarril en pleno Amazonas. La idea no suena tan descabellada si es que se toma en cuenta que desde hace años Bolivia erogaba dinero tratando de construir un ferrocarril que uniera La Paz, Oruro o Potosí con la costa del Pacífico además; que el ferrocarril en sí era parte del proyecto liberal, el ferrocarril significaba *progreso*.

En el “Informe a los gobiernos de Bolivia i Brasil”, presentado por Church, hace una relación de los hechos y justifica la construcción del ferrocarril y el empréstito que consigue para poder realizarlo. Pero también hace un balance de las alternativas de Bolivia para poder conectarse con el mundo, la idea del Mariscal Santa Cruz de encontrar distintas vías de comunicación, se plasmaba en el trabajo de Church quien claramente distinguía tres regiones de Bolivia: la Occidental Andina, la Amazónica y, la del Sur y: cada una de ellas cuenta con su propia salida al mar. La primera región batallaba por obtener una salida propia al mar del Pacífico. En ese entonces se contemplaba como una opción la ruta Cobija- Potosí. Church dirá:

“No cabe duda que el camino de Cobija á Potosí atraviesa uno de los más ricos distritos mineros de todo el mundo. A pesar de estas riquezas, pasarán todavía muchos años antes de que la condición política de Bolivia pueda ofrecer suficientes garantías al capital para emprender la construcción de un ferro- carril (...)” (Church, 1869:164).

y observó que el proyecto Oruro- Tacna era más accesible por el tipo de terreno. A pesar de los altos fletes que significará usar el ferrocarril Arica- Tacna- La Paz “la construcción de esta línea habilitaría a las casas comerciales de Tacna, principalmente interesados en el plan, para exportar 6.500 toneladas de barrilla de cobre al año, de las minas de este metal situadas en la frontera occidental de Bolivia (...)” (Church, 1869:165).

La segunda ruta que contempló es la que él planeaba abrir por el Amazonas, la cataloga como la *ruta natural* de Bolivia (la misma justificación que se usó para unir el Pacífico con el Occidente de Bolivia) y la más beneficiosa ya que, calculaba unas 400 millas de distancia entre el río Madera, del lado boliviano, con el Atlántico y; alrededor de 3.000 millas de ríos navegables. Persuadió al Gobierno boliviano de que esta era la mejor opción, para salir al Océano, al mencionar los beneficios a corto plazo, Church argumentó:

“El término medio del costo del transporte de Europa a los centros comerciales de Bolivia, por la vía de Cabo de Hornos y de los Andes, es de £. 55 – (\$ 275 fuertes) por tonelada, con una demora de cinco a doce meses de término (...) con las mejoras proyectadas para la apertura de una fácil y directa comunicación, a cuyo objeto se dedica el presente empréstito, los fletes del tráfico entre los centros de población y Europa se reducirán a £ 15 (\$75 fuertes) la tonelada y cerca de 30 días de término (...)” (Church, 1869:24-25).

Las ventajas comerciales proyectadas eran maravillosas, Bolivia podría vincularse con los mercados europeos a bajo costo y poca cantidad de tiempo. El gobierno estaba maravillado con la idea, en 1870 el Canciller decía:

“El tratado de amistad, límites, navegación, comercio y extradición con el Brasil va produciendo hasta aquí los más felices resultados. Las franquicias la navegación y comercio que acuerda a Bolivia, son un verdadero aliciente para los negociantes del Pará; y cuando la vía del Madera esté expedita, por la próxima navegación a Vapor de nuestros ríos y por el ferro-carril que salve las cachuelas, entonces nuestro grandioso porvenir estará realizado; y podrán convencerse los enemigos de aquel tratado (...)” (Memoria MRREE, 1870:16).

La tercera región, identificada por Church, fue la del Sur *la del Chaco boliviano* y, reconocía en ese momento como su vía de *escape* al río Bermejo y el río Paraguay, hacia el puerto de Buenos Aires y por lo tanto, al Atlántico. Este tercer proyecto no fue nada nuevo, ya a mediados del siglo XVIII el Intendente de Potosí Manrique de Pinedo había elaborado un proyecto para que la plata de Potosí salga por el puerto de Buenos Aires, *su puerto natural*. Sin embargo, para finales de la década de los años sesenta Bolivia veía posibilidades más viables por la región amazónica, no solo por los ríos navegables sino también por la explotación de quina, que ya pasaba por su momento de auge. Esta ruta será nuevamente considerada con buenos ojos luego de la Guerra del Pacífico.

Es visible a través de lo expuesto que Bolivia, a finales de los sesenta y a comienzos de los sesenta, aún necesitaba una salida al Océano. Las importaciones de Bolivia eran aún muy bajas y a elevado costo, Church informaba: “el término medio de las importaciones de todo los Estados latino-americanos es muy aproximada de £ 2 (\$ 10 fuertes) por cada habitante. Bolivia, por su actuales caminos inaccesibles, puede solo importar 10 chelines (2 fuertes 50 centavos) por habitante” (Church, 1869:25). La diferencia de importaciones era de 75% y, lo poco que llegaba (vía Arica o Valparaíso) encarecía pues “todo este comercio se hacía a lomo de mulas, llamas y burros”. El mismo decía que “no se puede importar maquinaria de última tecnología a Bolivia, la única que llegó fue en 1870 para la Casa de Moneda en Potosí”. Los principales mercados de importación y exportación de productos eran Inglaterra, Francia y Alemania; Bolivia les vendía

Cascarilla (quina), cobre, plata, cacao y oro. Paralelamente se debe tomar en cuenta que el consumo de mercaderías europeas en Bolivia era muy bajo por razones sociales, los indígenas estaban marginados de la economía de consumo, aún vivían dentro de una economía de subsistencia, y eran aproximadamente el 80% de la población boliviana para ese entonces, las apreciaciones de Church olvidaron el problema demográfico-social y se concentró en las élites pudientes.

El empréstito Church y el proyecto del ferrocarril fueron un rotundo fracaso. El empréstito solo aumentó la deuda externa de Bolivia y bajó el nivel de credibilidad del país ante banqueros y prestamistas internacionales. Por su parte el proyecto del ferrocarril fue un chasco que no logró abrir una ruta hacia el Océano Atlántico por la distancia con las ciudades más desarrolladas y, sobre todo por el clima. La maquinaria se arruinó por la humedad y el calor abrazador y; los trabajadores se enfermaron y murieron sin algún socorro. Pero lo más importante, para la ruta, fue que luego del gobierno de Melgarejo, se tuvo que esperar hasta finales de siglo XIX para que otro gobierno emprendiese un proyecto de integración de la zona amazónica del Acre. Esto fue por la pésima propaganda que había hecho el gobierno de la Restauración, liderado por Morales, para desaprobar todo los emprendimientos, tratados y pactos del llamado tirano Melgarejo y también, porque la relación chileno-boliviana empeoraba, se avecinaba la Guerra del Pacífico y el gobierno boliviano nuevamente olvidó sus otras fronteras.

El nuevo rostro: la goma

La posterior penetración de exploradores a la zona del Amazonas fue gracias a la explotación de la goma.

“A partir de 1870, pequeños empresarios independientes se aventuraron en tímidos avances hacia el norte; algunos llegados de la menos floreciente explotación de la cascarilla o quina Calisaya. Empujados por el creciente interés en la goma elástica, estos empresarios/ exploradores se aventuraron a nuevos espacios –hacia el norte y al noroeste- recorriendo las riberas de los ríos hasta encontrar los ansiados siringales, que serían los espacios en los cuales asentarían su derecho de explotación (...)” (López, 2001:583).

Cachuela Esperanza fue el punto estratégico de uno de los mayores empresarios de la goma: Nicolás Suárez,

“se convirtió en un punto estratégico desde donde se controlaba el flujo mercantil y de pasajeros que arribaban desde el río Mamoré por un lado, y por el otro desde el río Madre de Dios, el río Beni y el río Orton, cuenca de posterior incorporación a la dinámica gomera” (López, 2001:581).

Junto a éstos capitalistas llegaron empresas mercantiles como la Casa Braillard y Zeller & Roesler.

Las vías de acceso seguían siendo las mismas desde antes del empréstito Church y, el motivo para encontrar salidas más económicas también: poder exportar sus productos a mercados europeos. Ahora el oriente tenía sus propios productos de exportación, primero el momentáneo boom de la quina y luego la exportación de goma. Las condiciones habían variado pues la explotación de estos productos, en especial de la goma, había atraído trabajadores.

“El poblamiento fue promovido por los mismos empresarios. Ellos, muchas veces en primera persona, llevaban trabajadores desde otras regiones bolivianas contratados

por “enganche” es decir, por endeudamiento; sistema utilizado para controlar a la escasísima mano de obra, cuya permanencia era dificultosa por lo insano del ambiente y las múltiples enfermedades infecciones, parasitarias y micóticas” (López, 2001:585).

En las fuentes consultadas para este trabajo, no se encontró ningún dato sobre nuevas vías y exploraciones, impulsadas desde el gobierno a la ruta del Amazonas, desde 1870 hasta 1885 (un año después del Pacto de Tregua entre Bolivia y Chile), las Memorias del Ministerio de Relaciones Exteriores no vuelven a mencionar esta región. Excepto el año de 1877 cuando el Canciller Mariano Baptista hace un análisis del Tratado de 1867 firmado por Melgarejo. Es así que recién en 1885, cuando Bolivia ya había perdido su costa y su salida al Océano Pacífico, es que el gobierno retoma las otras dos rutas (la del Acre y la del Chaco) como opciones para comunicarse el Océano Atlántico. El canciller informó que se le concedió al Sr. Miguel Suarez Arana concesiones en el Chaco y un préstamo de 50 mil bolivianos

“(…) para que mande efectuar el estudio de la región más inmediata de la costa boliviana del río Paraguay, para la fundación de un puerto. Este, que tiene por nombre “Puerto Pacheco”, se ha fundado ya, en 13 de julio de último (1884), en unos de los puntos más adecuados, y en un radio de tres leguas, entre los grados 20 y 21 de latitud sur, á orillas del majestuoso Paraguay. Esta primera población litoral, mediante la que nos pondremos en contacto inmediato con los grandes mercados europeos, será el punto de partida de donde podremos principiar los trabajos de colonización de las extensas regiones, ocupadas hoy solo por hordas salvajes. A los brazos que nos brindan desde España su laborioso concurso, sin sernos posible por ahora, presentarles fácil ingreso al país, podremos ofrecerles territorios fértiles, en la actualidad improductivos, para que los transformen con el trabajo inteligente que están dispuestos á emplear; en valiosas y pintorescas propiedades. Las mismas hordas- valla humana de todo progreso- serán en el provenir un elemento de prosperidad, cuando podamos someterlas al régimen de la vida civilizada. (...) La obra no puede ser ni más grande, ni más fecunda en proficuas consecuencias; pero para llevarla a feliz término, es de indeclinable urgencia (...)” (Memorias MRREE. 1885:19)

Es bastante clara la necesidad de Bolivia de conectarse con los mercados europeos la ruta del Chaco, décadas previas vista como inviable, luego de la Guerra del Pacífico fue la vía “mediante la que nos pondremos en contacto inmediato con los grandes mercados europeos”. Esta cita del Canciller Juan C. Carrillo deja ver otro cambio en la política de Bolivia: una colonización real y productiva en la zona. Como se mencionó anteriormente, los primeros gobiernos se preocuparon por promover la migración a Cobija, la cual fue muy difícil como también se indicó. Los puertos de Mejillones y Antofagasta no habían tenido la misma suerte, existía una población bastante considerable en ambas pero, con el auge del guano y salitre esta población, en un número importante, era chilena y, las grandes empresas eran de asociados chilenos, ingleses y bolivianos. Esta experiencia hizo que el gobierno se diera cuenta que no solo era *importante* tener esas tierras *colonizadas* sino, que era trascendental.

El mismo año también se preocuparon por la zona del Acre, se nombró a Juan Francisco Velarde Ministro Residente de Bolivia ante el gobierno del Imperio del Brasil, para revalidar los tratados (1867) que para esa época ya estaban caducos. Bolivia no podía perder esas dos posibilidades de poder exportar sus productos, si bien el Occidente seguía despachando sus minerales vía Perú y Chile, los costos de aduana y derechos de puerto eran un gran gasto para la maltrecha economía de Bolivia, que ya desde la Guerra del Pacífico había prescindido del tributo indígena. Es por ello que sus gestiones diplomáticas fueron mucho más rápidas que en años anteriores y solo dos años después de haber impulsado nuevamente los arreglos por las rutas del Amazonas y del Chaco es que en 1887 el gobierno boliviano confesó que:

“En 1879, comprometida ya la república en la contienda del Pacífico, se promovió el arreglo de la delicada cuestión de límites con la nación paraguaya, habiéndose concluido en 13 de octubre del mismo años, el tratado que fijó el límite divisorio en el paralelo 22° 5´ al frente de la desembocadura del río Apa. El gobierno, en el curso de la guerra, no pudo prestar sostenida atención a este grave negocio para zanjarlo conforme al voto de las Cámaras Legislativas que, en términos deferentes al acuerdo y con equitativas modificaciones, habían autorizado su ratificación y canje (...) Finalizada la lucha internacional del Pacífico, los poderes del Estado, en su anhelo de abrir una fecunda corriente animada por el comercio y la industria, entre el Oriente de Bolivia y la República vecina en bien de ambos países, y de estrechar así, con vínculos permanentes de amistad que los liga, considera necesario y urgente procurar una solución definitiva y conciliadora (...)” (Memoria del MRREE, 1887:19).

El Gobierno de Bolivia reconoció que la suerte de las otras vías de salida al Océano estuvieron condicionadas a la suerte de su costa al Pacífico. Luego de la guerra y zanjado el Pacto de Tregua es que buscaron desesperadamente arreglar los asuntos pendientes. El mismo año se informó que luego de haber sido llevadas a cabo las gestiones pertinentes con el Imperio del Brasil, se llevó a término un nuevo Pacto de Amistad, Navegación y Comercio el cual no pudo firmarse por el viaje a Europa del Emperador Pedro Segundo. Pero también “la Legación en el vecino Imperio protege el embrionario comercio de las poblaciones, limítrofes, y ampara, mediante reclamaciones oportunas, el derecho de los industriales bolivianos (...)” (Memorias MRREE 1887:21) la correspondencia enviada abunda en útiles indicaciones sobre el arreglo de las aduanas de oriente, vías férreas, inmigración y otros asuntos de interés nacional.

Como ya se dijo más arriba en esta década muchos empresarios invirtieron en la explotación de cascarilla y en la de goma. El gobierno además de promover la salida al océano Atlántico vía el Amazonas sintió la presión de estos capitalistas para fijar límites territoriales con Brasil y consecuentemente proteger su inversión. Por lo tanto, en la última década del siglo XIX, la región del Acre adquirió un nuevo motivo para ser colonizada y delimitar límites con Brasil: el caucho y la quina. Es aquí donde la historia del Amazonas cambió, dando un giro de ruta potencial para la exportación a una zona disputada por Brasil y Bolivia por los recursos naturales existentes. A pesar que el problema con las vías de acceso y las rutas de exportación acompañaron a la goma en su vida productiva. Es así, que hacia 1894 tanto Nicolás Suárez y Antonio Vaca Díez manejaban la economía gomera boliviana.

“Exportaban por la ruta del río Madeira, sin embargo, se asociaron con el peruano Carlos Fermín Fitzcarrald (cauchero) que había ‘descubierto’ tres istmos que le permitieron reducir las distancias y bajar sustancialmente los costos de transporte, introduciendo mercancías en territorio boliviano por la mitad del precio (...)” (Grupo Frontera, 2009:44).

Sin embargo, todo había cambiado, ahora el problema ya no era estructural: buscar una vía de exportación a Bolivia, el problema era alrededor de la goma y los capitales de los reyes de la goma.

Conclusiones

En suma a lo largo del siglo XIX la preocupación de Bolivia por integrar los espacios nacionales fue por la necesidad de exportar e importar productos del mercado europeo. El primer proyecto fue la creación del puerto La Mar en Cobija, para poder salir al Océano Pacífico sin embargo, los problemas de la geografía que se debía atravesar y las limitaciones del gobierno boliviano para poder sentar presencia en su costa. Es por ello que se planea salir por otra ruta: la del Amazonas. En realidad la expedición

y penetración de la zona del Acre, patrocinada por el Estado boliviano, durante la primera mitad del siglo XIX, estuvo condicionada por la suerte de la costa de la provincia de Atacama.

Es oportuno aclarar que Bolivia nunca tuvo la intención de expandir su comercio tanto por el Pacífico como por el Atlántico, sus acciones tenían otra raíz: la necesidad de dinamizar su economía.

A finales de la década de los sesenta y a comienzos de los setenta, la región del Acre, será el escenario de uno de los proyectos más importantes del gobierno boliviano; se pretenderá construir un ferrocarril que una el Amazonas con el Imperio del Brasil utilizando los ríos navegables según lo estipulado en el Tratado de Paz, Comercio y Navegabilidad de 1867. Es durante el gobierno de Melgarejo que el Amazonas tuvo más impulso para poder conectarse con el resto de Bolivia.

Los emprendimientos posteriores serán caracterizados por ser llevados por empresarios privados, explotadores de cascarilla y, posteriormente, por explotadores de goma, materias propias de la región. Buscarán nuevas rutas entre los ríos navegables para poder transportar sus productos y, sus esfuerzos darán como el resultado el poblamiento de ciertas áreas. El gobierno boliviano no prestará mucha atención al crecimiento de esta zona, porque el occidente está atravesando problemas con uno de sus vecinos: Chile.

Recordemos que la Guerra del Pacífico se produjo en 1879 y que uno de los últimos tratados importantes con este país en el siglo XIX fue en 1895. Así, estas regiones amazónicas adquirieron una autonomía del Estado, los llamados reyes de la goma se auto adjudicaron territorios y lograron penetrar el territorio antes *desconocido* y supuestamente *vacío*.

La retoma del interés hacia el Amazonas, por parte del Estado boliviano, se dará posteriormente al Pacto de Tregua de 1884, entre Bolivia y Chile, cuando Bolivia perdió su costa al Pacífico. Se retomarán viejos proyectos para poder acceder a los mercados europeos: la ruta del Amazonas y la del Chaco. Es notorio que durante esos años el Estado promoviera la colonización y el arreglo diplomático de fronteras tanto con el Brasil como con Paraguay. Sin embargo, la última década del s. XIX se caracterizó por un cambio, pasó a segundo plano el objetivo de acceder al Atlántico por el Amazonas y, se posicionó el objetivo de respaldar a los empresarios gomeros y defender un territorio rico en materias primas.

Agradecimiento

Agradecimiento al Dr. Fernando Cajías, docente de la Universidad Mayor de San Andrés y de la Universidad Católica Boliviana, por sus comentarios y su apoyo.

Bibliografía

- » ARRUDA, Rinaldo y otros (GRUPO FRONTERA). (2009). *Historia y Memorias de las tres Fronteras Brasil, Perú y Bolivia*, Cuzco, Grupo Frontera.
- » CAJIAS DE LA VEGA, Fernando. (1975). *La provincia de Atacama (1825- 1842)*. La Paz, Instituto Boliviano de Cultura.
- » CHURCH, George Earl. (1869). *La ruta a Bolivia por la vía del río Amazonas. Informe a los gobiernos de Bolivia i el Brasil*.
- » GAMARRA TÉLLEZ, María P. (1990). Orígenes históricos de la goma elástica en Bolivia: La colonización de la Amazonía y el primer auge gomero, 1870-1910. *Historia* n° 20, La Paz, Universidad Mayor San Andrés, pp. 41-80.
- » JOHNSON LEMA, Carmen. (1998). La creación de Cobija. Puerto La Mar. *Historia* n° 23, La Paz, Universidad Mayor San Andrés, pp. 122- 126.
- » LÓPEZ BELTRÁN, Clara. (2001). La exploración y ocupación del Acre (1850-1900). *Revista de Indias* n° 223, España, Instituto de Historia del Concejo Superior de Investigaciones Científicas, p. 573- 590.

Biblioteca y Archivo de la Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia:

- » MEMORIAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO Y COLONIZACIÓN. Años: 1850, 1860, 1865, 1866, 1867, 1868, 1869, 1870, 1872, 1885, 1888, 1890.
- » MEMORIAS DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES (RREE). Años: 1850, 1851, 1863, 1868, 1870, 1874, 1878, 1883, 1885, 1887, 1888, 1893.

Stephanie Carola Vargas Mansilla / scvargasm@gmail.com

Alumna de último año de la Carrera de Historia y egresada de la carrera de Turismo de la Universidad Mayor de San Andrés La Paz, Bolivia. Ha publicado en la revista del Ministerio de Culturas *Identidades* y en la revista especializada en historia *Retornos*.