

## DEPREDANDO BOLIVIA: EL CASO DEL FERROCARRIL DE MEJILLONES A CARACOLES\*

### *PREYING BOLIVIA: THE CASE OF THE RAILWAY FROM MEJILLONES TO CARACOLES*

*Carlos Donoso Rojas\*\**

En enero de 1873 comenzó la construcción de la línea ferroviaria que conectaría el puerto de Mejillones con el mineral de Caracoles. No solo se trataba del primer ferrocarril en Bolivia, sino también de la primera inversión fiscal relevante de carácter no militar realizada por su independencia. Entregada su ejecución a una sociedad de respetados industriales, hacendados y banqueros, un año después las obras habían sido abandonadas. Detrás de una historia que evidencia las agudas tensiones internas bolivianas, nuestra investigación busca demostrar las asimétricas relaciones entre un Estado que aún no integraba su extensa región litoral, con el interés de inversores por consolidar su posición dominante en la región. En ese contexto, creemos que factores generales que explican el prematuro desahucio del ferrocarril, como la decadencia del mineral de Caracoles o la escasez de medios de subsistencia esenciales, son menos relevantes que el interés prioritario de lucrar del negocio a partir de la creación intencionada de una cuantiosa deuda fiscal y la inexistencia en el período analizado de marcos jurídicos adecuados que resguardasen los intereses públicos.

**Palabras claves:** Caracoles, Meiggs, ferrocarriles, Bolivia.

*In January 1873, started the construction of the railway line that would connect the port of Mejillones with the deposits of Caracoles. It was the first railway in Bolivia and the first relevant non-military fiscal investment made for its independence. The government granted its execution to a society of respected industrialists, landowners, and bankers; a year later, the project had been abandoned. Behind a history that reveals the acute internal tensions in Bolivia, our research aims to demonstrate the asymmetric relations between a state that was not yet part of its extensive coastal region, with the interest of investors in consolidating their dominant position in the region. In this context, we believe that the general factors that explain the premature termination of the works, such as the decline of the Caracoles deposits or the scarcity of means of subsistence, are less relevant than the priority interest in profiting from the business through the intentional creation of a large fiscal debt and the inexistence of adequate legal frameworks to protect public interests during the period analyzed.*

**Key words:** Caracoles, Meiggs, railways, Bolivia.

### Introducción

En noviembre de 1880, el ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia informaba al gobierno del fracaso en las negociaciones de paz con Chile, realizadas a bordo de un buque de la Armada norteamericana en la bahía de Arica. La exigencia de ceder la Provincia Litoral como compensación para poner fin al conflicto fue considerada como una pretensión irritante y sin razón alguna, en particular porque la existencia del país dependía de su expansión comercial sobre el Pacífico. El interés chileno por apoderarse de “la única válvula de respiración que alienta a Bolivia”, justificaba la continuidad del país en la guerra (Carrillo, 1880: 4). Las razones presentadas por el ministro,

comprensible por la inminente conversión de Bolivia en país mediterráneo, contrasta con la ausencia, hasta entonces, de políticas públicas sistemáticas orientadas a promover la integración de la región litoral con el resto del país.

Desde su independencia, gran parte del comercio exterior de Bolivia se realizaba por Arica, un tráfico que se acentuó desde 1847, cuando Perú eximió al tráfico boliviano del pago de aranceles. Desde mediados de siglo, la creciente dependencia del comercio por territorio peruano fue percibida como perjudicial por diversos círculos políticos y militares del país, quienes advirtieron de la necesidad de preservar la autonomía comercial y política del país, diversificando los puntos de contacto con el exterior. La libre navegación por los ríos del país,

\* Artículo que registra parte de los avances del proyecto FONDECYT Regular N° 1191920.

\*\* Departamento de Ciencias Históricas y Geográficas, Universidad de Tarapacá, Arica, Chile. Correo electrónico: cdonoso@academicos.uta.cl

decretada en 1853, buscó abrir nuevas rutas de comunicación hacia oriente, alcanzando el Atlántico por puertos brasileños, al tiempo que se proyectaron caminos y vías ferroviarias hacia Argentina, las que empalmarían con Rosario y Buenos Aires.

De las opciones proyectadas, la alternativa de trasladar parte del movimiento comercial a Cobija, el único puerto boliviano, parecía ser la menos atractiva. Mientras Arica se situaba a una distancia menor de La Paz (con jornadas de desplazamiento no superior a los cuatro días), la lejanía de Cobija se agravaba por la falta de caminos al interior, las dificultades derivadas de la travesía por uno de los desiertos más áridos y el cruce una de las cadenas montañosas más altas del planeta. Estos inconvenientes, sumados a la reducida capacidad de carga existente en la provincia, derivaba en que el costo del transporte desde el puerto hacia núcleos urbanos del interior alcanzasen valores insólitos. En 1860, un explorador francés estimaba que el flete de Europa a Cobija, por tonelada, costaba 21 francos, mientras desde ese puerto a Sucre se incrementaba a 256 (citado en Hopkins, 1871: 30).

A mediados del siglo XIX, la decadencia de Cobija distaba de las perspectivas creadas su apertura en 1825, cuando el movimiento comercial fue respaldado con la construcción de almacenes para depósitos de mercancías, una aduana, acopios de animales de carga y una carrera de postas que, desde octubre de 1829, conectaba el puerto con Potosí y La Paz, vía Oruro. En 1833, un militar argentino auguraba que, en un corto plazo, la naciente república boliviana consolidaría una hipotética conexión vial desde Potosí con las provincias del interior de Argentina, fortaleciendo el entonces activo comercio del país (*El Mercurio de Valparaíso*, 27 de octubre de 1829: 3; Arenales, 1833: 279-282).

Cobija, en efecto, tuvo un breve período de apogeo en tiempos de la Confederación Perú-Boliviana, cuando se transformó en el puerto de abastecimiento de las ciudades del sur y de salida para la quina y el cobre, sus principales productos de exportación. Por su continuo tráfico, en 1835, la conservación del aludido camino Cobija-Potosí fue entregado a un concesionario, quien durante tres años mantuvo un servicio de carruajes semanal para el cruce de la cordillera (*El Mercurio de Valparaíso*, 30 de septiembre de 1840: 2).

El fin de la Confederación fue seguido por una guerra entre Perú y Bolivia, que se extendió entre 1840 y 1842, lapso en el que ese último país

comprobó las desventajas de contar con un puerto situado a más de un mes de camino desde La Paz. La ocupación de Arica por parte de las fuerzas bolivianas de José Ballivián fue un acto de presión hacia Lima, buscando negociar la cesión del puerto, o la entrega de garantías para dar continuidad al movimiento portuario. Perú optó por lo segundo y el tratado de paz y comercio de 1847 ratificó a Arica como el principal puerto boliviano.

Cobija, en cambio, comenzó un largo ocaso. Las exportaciones de quina, realizadas desde tiempos coloniales por el camino Oruro-Calama-Cobija fueron suprimidas, mientras el mineral de Corocoro suspendía sus actividades por la reducción del precio del cobre en el mercado. En adelante, el puerto se transformó en un puerto de contrabando, una actividad tolerada por autoridades administrativas, orientado hacia las actividades mineras próximas al litoral (*El Mercurio de Tarapacá*, 28 de marzo de 1861: 3).

### El factor Caracoles

El inicio de la explotación industrial de los yacimientos salitrales bolivianos, en 1866 y, en especial, el descubrimiento del mineral de plata de Caracoles, en 1870, dieron nuevos aires a la Provincia Litoral. La fundación de La Chimba, como punto inicial de salida del nitrato, fue paralelo al surgimiento de otros poblados costeros, como Mejillones y Tocopilla, puertos asociados a la exportación de guano y cobre. Cobija, en contraste, vio diezmada su población tras el terremoto y tsunami de 1868 y una posterior epidemia de fiebre amarilla. Las oficinas públicas de la aún capital departamental dejaron de funcionar, al tiempo que el comercio paralizaba y la actividad portuaria clausurada producto del aislamiento al que fue sometido el poblado.

El descubrimiento de Caracoles se transformó en una genuina revolución en una región orientada a actividades extractivas menores, donde la presencia estatal se reducía a la existencia de una subprefectura. Cargos públicos de importancia vinculados a la minería, como diputados territoriales, jueces de minas y notarios, no habían sido hasta entonces ocupados por la falta de interesados, o por el reducido número de ciudadanos bolivianos residentes en la zona. Funciones específicas, como la administración de los intereses aduaneros, habían sido licitados en favor de comerciantes locales, quedando eximidos de fiscalizaciones rigurosas. Las reiteradas denuncias de complicidad en actividades

de contrabando entre autoridades políticas y las casas comerciales en Cobija, y el avance chileno por el desierto de Atacama durante ese período, no generaron una reacción efectiva en la provincia por parte de las autoridades nacionales, llevando las tensiones a alegatos diplomáticos con Chile, y el afianzamiento de vínculos asimétricos con Perú.

El acercamiento de Bolivia con el país vecino fue motivada por el interés de Chile por las ricas covaderas ubicadas en el litoral al sur del paralelo 24 °S. La declaración de las guaneras existentes en el litoral del desierto como propiedad nacional, en octubre de 1842, y la posterior ocupación militar de Mejillones, en 1846, impulsaron una alianza destinada a persuadir el propósito chileno de expandirse en el desierto de Atacama. Sin recursos para ejercer un dominio efectivo de la región reclamada por Chile, Bolivia optó en 1866 por firmar un tratado que fijaba el límite entre ambos países en el paralelo 24 °S, obligando a Bolivia a habilitar un puerto y una aduana en Mejillones.

El reconocimiento estratégico dado a Mejillones convertía al poblado en el principal punto de embarque al exterior del guano y los minerales explotados entre los paralelos 23 °S y 25 °S. Centrados en la explotación de las covaderas del litoral, el descubrimiento del mineral de Caracoles, en 1870, alteró el orden de un puerto menor que, en menos de dos años, incrementó su población de 200 a más de tres mil habitantes.

Situado fuera de la zona económica compartida con Chile, Caracoles tenían una riqueza tal que el Estado boliviano, cuya legislación minera limitaba sus atribuciones a la cesión de derechos a cambio del cobro de cánones anuales de arriendo, por primera vez optó por ejercer el derecho a la tenencia de estacas en el mineral, equivalente a una cuarta parte de los terrenos explotables (Flores, 1874). Como una señal de la importancia dada al hallazgo, se dispuso la designación de autoridades policiales y judiciales con residencia en el mineral, al igual que notarios y una aduanilla que emitiría las pólizas para ser presentadas en Mejillones, como paso previo a su exportación de plata.

El papel del Estado boliviano adquirió una dimensión inédita en 1871, cuando el gobierno declaró prioridad nacional la construcción de un ferrocarril que conectase Caracoles con un punto de la costa a definir. El mineral se encontraba en un punto equidistante entre Mejillones y Cobija, debiendo iniciar desde alguno de esos puertos.

Aunque más lejano, Tocopilla fue también considerado alternativa por conectar con Caracoles sin sortear accidentes geográficos intermedios y por contar con dos muelles operativos desde mediados de 1860 para la exportación de cobre. La factibilidad de Tocopilla se comprobaba con el establecimiento, en 1869, de un servicio de correos mensual con Cochabamba, el que utilizaba un camino trazado en 1854 por una compañía norteamericana para introducir los carros que sirvieron a esa ciudad como medios de transporte público (Latrille, 1878: 7).

Las primeras exportaciones de plata de Caracoles, no obstante, se realizaron por La Chimba, unido con el mineral por un camino definido por autoridades regionales como largo y dificultoso (Fernández, 1871: 9). La posibilidad de dar continuidad al tráfico por el poblado costero fue, sin embargo, desechada por no reunir las condiciones geográficas adecuadas para la actividad portuaria, a diferencia de Mejillones, lugar que, por la amplitud y profundidad de su rada, tenía condiciones óptimas para el movimiento comercial marítimo.

Las ventajas geográficas de Mejillones fueron confrontadas por vecinos y comerciantes de Cobija. En 1871, la sociedad integrada por Juan José Aguirrezavala, Abdón Ondarza y los hermanos Juan y Pedro Garday, todos residentes en ese puerto, propusieron al gobierno la construcción de un camino carretero hasta Calama, pasando por Caracoles. Por consiguiente, la iniciativa tomaba el trazado que entre 1857 y 1858 diseñó un ingeniero británico que, contratado por el gobierno boliviano, realizó el reconocimiento preliminar de una vía tentativa hasta Calama. La inspección, además de comprobar la factibilidad de la ruta, dio pie a la idea de crear un servicio de “caballos a vapor”, o locomotoras sin rieles, que conectaría el puerto con La Paz (*El Comercio*, 7 de mayo de 1857: 1; Reyes Cardona, 1861: 7-8).

En 1863 la sociedad de Juan Forrestal y Compañía retomó el proyecto, ofreciendo extender el camino de Cobija hasta Ollería, pueblo próximo a Potosí. Forrestal solicitó el derecho a cobro de peajes diferenciados por tipo de carga y el privilegio exclusivo de usufructo del servicio por 25 años, período en el que no se podría trazar un camino semejante o de otra clase conducentes a Bolivia (Muñoz, 1863: 23-25).

La propuesta de Forrestal no logró reunir los 200 mil pesos bolivianos [\$] exigidos como

garantía, probablemente porque las exportaciones de cobre, el principal objetivo del negocio, se paralizaron casi por completo tras la reducción en el valor del mineral.

Con la apertura de Caracoles, Aguirrezavala y Compañía recogió el trazado, contratando esta vez al ingeniero Federico Stuken para trazar la salida del camino desde Cobija hasta Alto de Tames, cuya dificultad topográfica no había sido resuelta y que, una vez diseñado, reducía la gradiente al tres por ciento antes de conectar con la planicie del desierto. Manteniendo la dirección hasta Calama, Aguirrezavala sugirió abrir una vía secundaria desde Alto de Tames a Caracoles, permitiendo la comunicación y el abastecimiento de los valles interiores con el mineral (Aguirrezavala, 1871b). La sociedad solicitó al gobierno la cesión de los derechos recaudados por la exportación de cobre entre el río Loa y el paralelo 23° Sur, el producto de la venta de terrenos baldíos en Cobija, hasta la cancelación de lo invertido en el camino, más el quince por ciento de interés anual. Adicionalmente, solicitaron el derecho a cobrar peajes a carretas, coches y animales de carga, más el pago de una indemnización en caso que alguna compañía o particular obtuviese autorización para tender un ferrocarril desde cualquier punto del litoral hasta Calama o Caracoles (Lucero, 1871: 17-20).

Si bien la habilitación del camino desde Cobija al interior buscaba facilitar las comunicaciones con el mineral, la ruta Caracoles-Mejillones continuó siendo la vía más transitada. De acuerdo con el Delegado Fiscal en la provincia, Ruperto Fernández, esta ruta era la menos conveniente, tanto por la gradiente del cuatro por ciento de la quebrada próxima al pueblo, extensible por doce leguas, agravada por la escasez absoluta de agua en sus inmediaciones. Estas limitaciones incidían en la capacidad de carga de las recuas de animales de transporte considerando que, de sus cuarenta quintales de capacidad movilizable, las carretas debían destinar quince para el transporte de agua para consumo de peones y mulas (Fernández, 1871: 13).

Los inconvenientes para construir un camino carretero desde Mejillones al interior podían ser subsanados con el tendido de una vía ferroviaria, el que debía iniciar en ese puerto, por su bahía extensa, resguardada de los vientos y con una profundidad que permitía fondear simultáneamente a más de doscientas naves.

## Propuestas iniciales

La iniciativa fiscal para construir un ferrocarril a Caracoles con fines principalmente económicos, fue precedida de otros proyectos que priorizaron la conectividad de la provincia con las ciudades transcorderas. En 1856, el gobierno de Jorge Córdoba convocó a la primera licitación pública para construir una vía férrea de Calama a Cobija (Gómez, 2001: 369). En 1863, la reivindicación de las covaderas ubicadas al norte del paralelo 23 °S por parte de la marina chilena expuso la vulnerabilidad del litoral y la importancia de contar con vías de comunicación expeditas (Irigoyen, 1879: 107). Ese año, Enrique Meiggs propuso al régimen de José María Achá mejorar la ruta entre Cobija y Calama para establecer un camino carretero o un ferrocarril, coordinando personalmente los trabajos de nivelación de camino (Jemio, 2015: 107).

El gobierno, convencido de la urgencia de integrar el litoral, descartó la propuesta de Meiggs, optando, en cambio, por respaldar el estudio elaborado por Avelino Aramayo para implementar el servicio desde el litoral. La propuesta, apoyada por completos análisis topográficos de los probables recorridos, realizados por el ingeniero alemán Ernesto Rück entre 1859 y 1861, fueron respaldados por una detallada evaluación financiera que demostraba su rentabilidad.

Autorizado por el gobierno, Aramayo viajó a Inglaterra a contratar un empréstito por dos millones de libras esterlinas para la iniciar la construcción de la vía, cediendo las guaneras de la zona como garantía.

En junio de 1864, Aramayo acordó con los empresarios londinenses Samuel Morton Baronet y Edward Ladd Betts la capitalización de las obras, con dos opciones de trazado. El primero comenzaba en el puerto peruano de Iquique, recorriendo las pampas salitreras de Tarapacá hasta llegar hasta el poblado de Pica, pasando de allí al territorio boliviano por Quillazas hasta el lago Pampa Aullagas, desde donde conectaría a La Paz. La opción secundaria comenzaba en los puertos de Cobija o Mejillones hasta Calama, desde donde, una vez atravesada la cordillera, empalmaba con la capital, siguiendo la ruta sugerida en la primera propuesta (Aramayo, 1864: 37-66).

La construcción del ferrocarril se vio frustrada por la coincidente y cruenta revolución que 1864 llevó al poder a Mariano Melgarejo. El asesinato

del ex-presidente Belzú habría horrorizado a los inversores británicos, de visita en el país, quienes de retorno en Inglaterra anularon la cesión del crédito (Crozier, 1997: 67). El proyecto de Aramayo, no obstante, no fue desechado por el nuevo régimen ni por los inversionistas británicos, sino por una comisión dirigida por Aniceto Arce para estudiar las condiciones del contrato suscrito en Londres. En mayo de 1865, el comité estimó que el costo de £ 12.605 por milla, similar al del ferrocarril Santiago-Valparaíso, era elevado en relación con la complejidad técnica de esta última vía. El propio Arce, además, puso en duda la viabilidad económica del proyecto, en vista del escaso movimiento portuario de Cobija y los elevados costos de desplazamiento de carga hacia el interior (Arce, 1865: 3-11).

La crítica al cálculo errado de los costos de una red ferroviaria terminó por desechar este proyecto, pero no la idea de implementar el servicio ferroviario en la zona. En 1868, Aniceto Vergara Albano contrató en Chile, a nombre del gobierno de Melgarejo, un empréstito de un millón de pesos destinado a la construcción de un ferrocarril fiscal desde la costa al interior, ejecutando uno de los tramos presentados por Rück. La obra finalmente no se realizó al desviarse los fondos a gastos militares (Aramayo, 1871d: 23).

Ese mismo año, el estadounidense Roberto Brown propuso implementar el servicio entre Cobija y Potosí, para ello intentó formar una sociedad en Valparaíso para captar capitales necesarios. La iniciativa de Brown ofrecía una ruta que, junto con potenciar el tráfico en el sur, le daba autonomía a la región de circuito comercial respecto del flujo Arica-La Paz (Velarde, 1869: 132). El objetivo de potenciar el comercio en territorios despoblados y con centros urbanos distantes confrontó a la Sociedad Exploradora del Desierto de Atacama, compañía de capitales chilenos que, en septiembre de 1868, estaba autorizada para elaborar y exportar salitre, comprometiéndose a construir un camino carretero entre La Chimba y esos yacimientos, con derecho de preferencia para establecer un ferrocarril de vapor o de sangre sobre el mismo trazado.

En un período en que la demanda mundial por salitre aumentaba de forma exponencial, el ferrocarril se transformó en el complemento indispensable para su explotación a gran escala. En la vecina región peruana de Tarapacá, el tema ferroviario había tomado fuerza desde inicios de la década, cuando fue otorgada la primera concesión para tender una línea

entre Iquique y La Noria (*El Peruano*, 17.11.1860: 652). Luego de años de cuestionadas licitaciones que derivaban en la suspensión de obras y el traspaso de derechos, en 1868 el gobierno cedió la construcción de la vía La Noria-Iquique a la sociedad Montero Hermanos, quienes culminaron el trazado en 1871. En sus primeras dos semanas en funciones, el servicio ferroviario bajó desde la oficina La Noria a Iquique el equivalente al transporte realizado en tres meses por recuas de animales.

Iniciada la explotación de Caracoles, la importancia del ferrocarril recobró fuerza ante la evidente capacidad de carga demostrada por el ferrocarril salitrero peruano por sobre un transporte animal ineficiente y de alto costo (Aramayo, 1871a: 73). Mientras en Tarapacá el salitre iniciaba una etapa de expansión con el ferrocarril y los capitales necesarios para iniciar faenas a escala industrial, la explotación del mineral de plata iniciaba de forma precaria, con limitaciones logísticas esenciales asociadas a la falta de abastecimiento de insumos básicos y una aguda escasez de medios de transporte de la plata hasta la costa. A menos de un año del comienzo de su explotación, el tráfico desde el mineral era sostenido por solo 200 recuas de animales, lo que obligaba a detener los trabajos por semanas por falta de medios de porteo (*El Mercurio de Valparaíso*, 6 de junio de 1872: 4). En opinión de José Victorino Lastarria, el alto costo derivado de la restringida oferta de transporte provocaría, antes del término de 1871, el cese de actividades en las minas de menor valor, quedando operativas solo quince o veinte de ellas, ocupando a no más de 800 trabajadores (Aramayo, 1871b: 58-59).

Aunque, en efecto, algunos yacimientos fueron abandonados por su baja rentabilidad en relación con los costos de producción y transporte, la actividad general no cesó, pasando de ser un poblado disperso en 1870 a ser un núcleo urbano medianamente organizado, dos años después. Incluso en ciclos de baja producción, la actividad desde y hacia el mineral se proyectaba como un negocio tan lucrativo como la propia extracción de la plata, considerando la alta demanda por movilidad y de bienes de consumo en un poblado que en 1873 registraba más de cinco mil residentes.

En marzo de 1871, el gobierno boliviano rechazó la solicitud de Carlos von der Heyde para introducir un ferrocarril desde Cobija a Caracoles, utilizando locomotoras a vapor Thompson, una innovación técnica que, al utilizar de modo simultáneo petróleo

y carbón, aumentaba la eficiencia energética en distancias cortas. Von der Heyde ofrecía construir la línea con recursos propios, a cambio de una concesión de usufructo por cinco años. El rechazo se argumentó en no existir razones que justificasen la entrega de privilegios exclusivos en un mineral cuya riqueza crearía, en poco tiempo, capitales suficientes para estimular la implementación de nuevas propuestas (Reyes, 1872: 86).

La idea del gobierno no apuntaba a la multiplicación de vías de transporte desde la costa al interior, sino a la elección de una propuesta que conciliase de mejor forma los intereses fiscales en la zona con la rentabilidad esperable del servicio. En agosto de 1871, la Asamblea Legislativa autorizó al gobierno la construcción de un ferrocarril desde algún punto del litoral hasta Caracoles, para ello se llamó a un concurso público para tender la vía y explotar el servicio, ofreciendo una garantía del 7% sobre el costo real del ferrocarril. El objetivo del proyectado ferrocarril se restringía a su llegada al mineral, sin perjuicio que la política ferroviaria buscara expandirlo hasta la región central del país para facilitar la expansión del comercio y desconcentrar el tráfico por Arica (Bravo, 2000: 56-57).

Como una evidencia de las perspectivas creadas, fueron recibidos 27 proyectos. La mayor parte de ellos fueron presentados por chilenos destacando las propuestas de Rafael Bazararte (Antofagasta-Caracoles), Gustavo Bordes, Francisco Risopatrón (con José María Espejo), Emilio Keller, Antonio Ferreira y José Victorino Lastarria, todos iniciando en Mejillones. Los franceses Arnaus de Riviere y Carlos d'Orgigny ofrecieron extender el ferrocarril hasta Potosí, con el privilegio de explotación por quince años y la posibilidad de extender ramales hasta el lago Poopo. De capitales bolivianos eran los proyectos de José Manuel Braun, Avelino Aramayo, Artola & Ferès, Sociedad Dorado Hermanos y Aguirrezavala y Compañía. Todas iniciaban en Cobija y, en el caso de Artola, no exigía más garantías que la cesión de setenta leguas lineales de los terrenos ubicados a cada lado de la vía (Aguirrezavala, 1871a: 5).

La propuesta de Aramayo, que iniciaba en Mejillones, incluía la construcción de un trazado corto en dirección noreste para acercarse al ferrocarril a los yacimientos de cobre de Cerro Gordo y Punta Negra, empalmado hacia Caracoles y continuando hasta Chiuchiu, donde existían depósitos de agua apta para el uso de las locomotoras. El costo del trazado era de \$ 3,7 millones, una inversión que,

descontado el gasto de explotación del producto tentativo anual, generaría utilidades a partir del séptimo año de explotación. Aramayo no solicitaba más que la garantía ofrecida del 7% sobre el costo real del ferrocarril y diez años de privilegio exclusivo.

El proyecto de Aguirrezavala y Compañía, en cambio, proponía constituir una sociedad anónima que, partiendo desde Cobija, tendería dos ramales, uno a Calama y otro a Caracoles, además de la construcción de un muelle de primer orden. El capital requerido era de \$ 4,3 millones, exigiendo la garantía fiscal de 7% y el privilegio exclusivo de uso por veinte años (Lucero, 1872: 46-50).

La inminente realización del proyecto ferroviario dio pauta a un acalorado debate respecto del lugar donde debía comenzar la vía, una discusión que confrontó justificaciones técnicas y geográficas, con otras políticas y emocionales. La defensa de Cobija consensuó en tres elementos de juicio. El primero refería al carácter administrativo de Mejillones como un puerto común con Chile, habitado mayoritariamente por personas de ese origen, y que dependía del intercambio comercial con ese país. Al predominar en el Departamento Litoral residentes y capitales chilenos, aceptar que el ferrocarril partiese desde ese punto era validar una anexión de hecho (Lucero, 1871: 3-4).

Un segundo factor aludía a las ventajas de su ubicación. Se sostenía que Cobija era el punto más cercano para llegar a Caracoles. Como complemento a ello, su bahía era tranquila durante gran parte del año, con un buen fondo y vertientes de agua en sus alrededores. Aunque se reconocían las dificultades técnicas de superar la barrera montañosa que separaba la costa de la planicie interior, la llanura desértica hacia el oriente era ideal para el trazado de un camino ferroviario. Al estar también próximo al río Loa, era factible utilizar sus aguas para la operación de sus locomotoras, evitando el alto costo de trasladarla vía marítima hasta Mejillones (Aguirrezavala, 1871a: 7-10).

Finalmente, se adujo el derecho preferente del pueblo de Cobija de ser elegido. Optar por Mejillones llevaría a la ruina a muchas familias que, residentes en el poblado durante décadas, se establecieron allí bajo garantías del Estado boliviano. No ceder el ferrocarril a Cobija rompería la ya frágil organización administrativa del Departamento Litoral, sostenida solo por convicciones patrióticas de sus habitantes y que el gobierno tenía el deber moral de reconocer. Trazar el ferrocarril por Mejillones, en último caso,

sería un desprecio a la historia y trascendencia de un puerto esencial en la evolución política y económica de la república (Lucero, 1872: 5-7).

Los argumentos de quienes apoyaban el ferrocarril vía Mejillones eran concretos, refiriendo en todos los casos a la profundidad y amplitud de una bahía protegida de oleajes y marejadas, favoreciendo las labores de embarque durante todo el año por sobre limitaciones vinculadas a la topografía y la escasez de agua (Aramayo, 1871d: 9).

En abril de 1872, la propuesta de Gustavo Bordes fue elegida por una comisión de gobierno. Bordes, un reconocido agente de aduanas de Valparaíso, proyectaba la obra desde Mejillones hasta Chiuchiu, pasando por Caracoles, con un presupuesto de \$ 3 millones, obteniendo el privilegio exclusivo de explotación de la vía por quince años.

Previo a la firma del contrato, Bordes presentó como garantía letras de cambio que, al ser giradas en Valparaíso, fueron protestadas y declaradas fraudulentas.

El engaño de Bordes, denunciado judicialmente por el gobierno, tiene matices a considerar. La ejecución del proyecto requería del pago de un aval de \$ 250 mil, cantidad que Bordes solicitó al Banco Boliviano, cuyo gerente, Lorenzo Claro, accedió a otorgar en préstamo antes de conocer el veredicto de la licitación. Informado del resultado, Claro, según Bordes, desconoció el acuerdo previo cuando este ya había emitido las letras de pago a Valparaíso (*El Mercurio de Valparaíso*, 6 de abril de 1872: 3).

Bordes acusó a Enrique Meiggs de intervenir en la concreción del proyecto. Meiggs era el accionista principal del Banco, y Claro había sido su representante en la gestión del empréstito al gobierno boliviano con garantía sobre el guano, además de conservar negocios prendarios e hipotecarios en La Paz (De la Cueva, 1983: 200). Las sospechas de Bordes parecieron corroborarse tras la decisión del gobierno de reasignar las obras solo a quienes presentasen pruebas concretas de probidad, “a fin de que las esperanzas del país no sean burladas con proposiciones de aventureros que, sin capitales ni garantías, han podido obtener una concesión para convertirla en mercancía de especulación” (Sanjinés, 1873: 100-101).

No fue sorpresa el que, una vez que anulada la concesión de Bordes, en julio de 1872, el gobierno optó por entregar la construcción del ferrocarril a José Manuel Braun, representante de una sociedad

integrada además por Marcial Martínez, Carlos Watson y Enrique Meiggs, manteniendo el trazado sugerido por Bordes (Imagen 1).

La concesión se realizó bajo condiciones especiales, lo que sí generó dudas y avaló la acusación de Bordes. A diferencia de la totalidad de los proyectos presentados en la licitación inicial, la sociedad solo ejercería el rol de contratista, sin solicitar concesiones posteriores o privilegios de ningún tipo. La rentabilidad del ferrocarril sería complementaria a la recaudación aduanera por exportación de plata, cobre y guano, facilitada con la construcción de un muelle fiscal, almacenes y otras edificaciones públicas incluidas en la propuesta.

La credibilidad de los contratistas, sumado al depósito de la garantía de \$ 200 mil fuertes, fue recibida con incredulidad, al asignar al gobierno un papel empresarial que contrastaba con la endémica desorganización política y financiera del país. La absoluta inexperiencia de un servicio nuevo en el país fue visto, sin embargo, como una oportunidad única para contactar el interior con su salida natural al Pacífico. En 1871, el cónsul boliviano en Valparaíso, Tomás Frías, en carta al ingeniero Aurelio Lastarria, justificaba la decisión en importancia de afrontar, desde el Estado, las urgencias creadas por el descubrimiento de Caracoles y el desarrollo urbano de Mejillones y Caracoles:

El gobierno se halla en una situación nueva e imprevista, rodeada de lo desconocido y confundida por las tradiciones y errores del fiscalismo antiguo, y aun por las necesidades, por los vicios y por los intereses que ha engendrado el despotismo estrafalario y las arbitrariedades del militarismo. Se necesita ciencia, valor y más que todo patriotismo para romper de frente este círculo que parece de hierro... Si el Presidente Morales y nuestro docto ministro de Hacienda parten aboliendo los impuestos de exportación de la plata y cobre, y asegurando una vía ferrea que abra a Bolivia su salida por Mejillones, no tiene más que hacer para segurar su gloria, la ventura y el porvenir de su patria (Aramayo, 1877: 77-78).

La construcción del ferrocarril fue acompañada de una completa reforma a la organización judicial y administrativa del Departamento, con el objetivo de

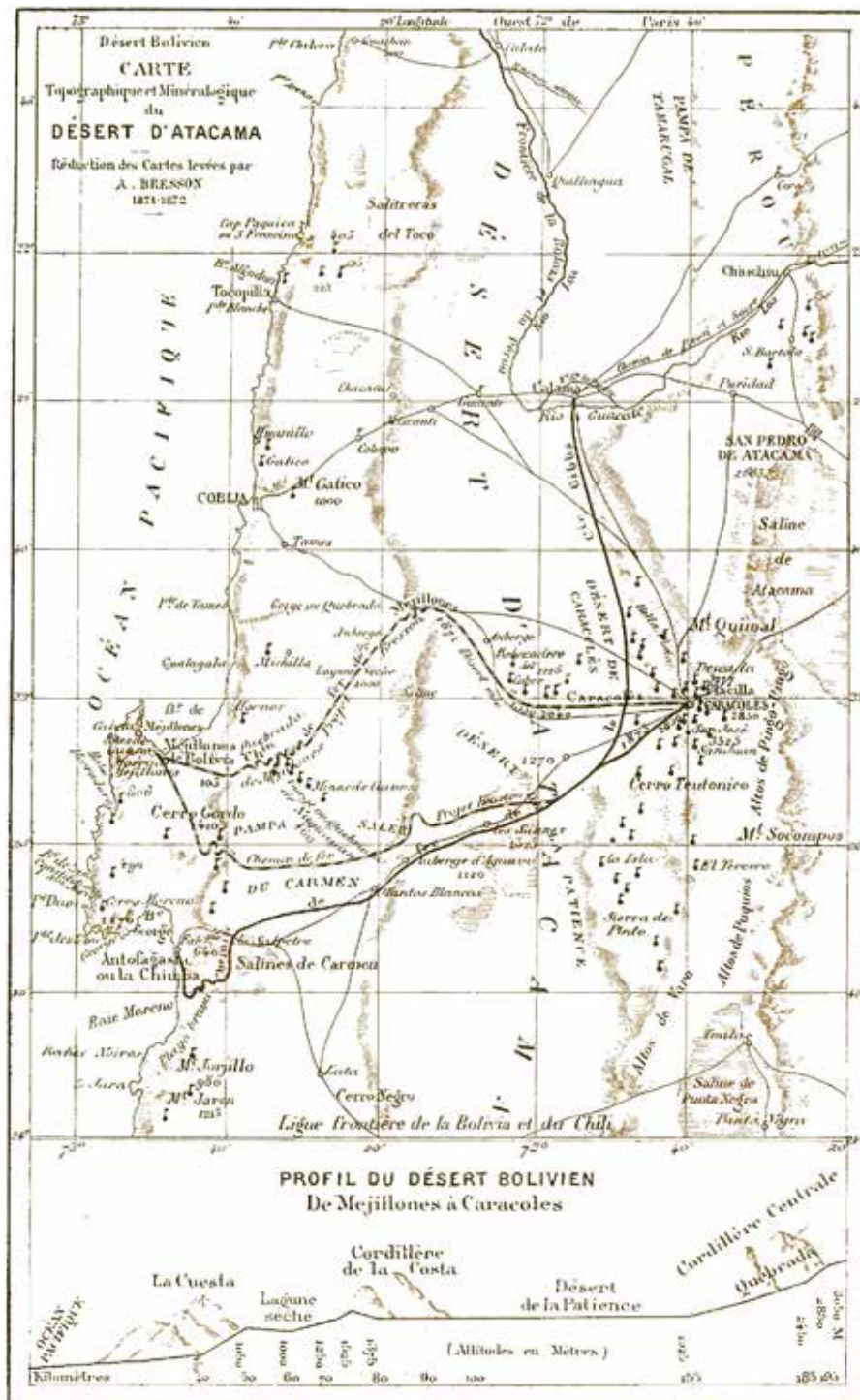


Imagen 1. Trazado original del Ferrocarril Mejillones Caracoles.

Fuente: André Bresson, *Bolivia. Sept années d'explorations, de voyages et de séjours dans l'Amérique Australe*. Paris: Librairie Coloniale, 1886, p. 312. Nótese cómo destaca la línea septentrional propuesta por el propio Bresson en la primera licitación, en contraste con la que denomina *Project Houston*, aludiendo a uno de los ingenieros responsables del trazado de Bordes. El ferrocarril de la CSFA, aunque no se construía, se presenta finalizado y con ramales a Caracoles y Calama.



centralizar en Mejillones las operaciones mercantiles de Bolivia por el Pacífico. En 1871, administración de la aduana de Mejillones fue separada de la de Cobija, y a fines del mismo año, la región fue dividida en cuatro distritos, creando los de Mejillones y Caracoles, escindidos del anterior distrito litoral de Cobija (Corral, 1871: 146-147).

En abril de 1873, Mejillones recibió el rango de ciudad, quedando dividida en manzanas distribuidas en subasta pública. Aunque la capital se mantuvo en Cobija, el gobierno ofreció terrenos a los vecinos de ese poblado que desearan trasladarse a ese puerto, otorgando una subvención para ayudar a las familias que no tenían medios para financiar el traslado (*Terrenos*, 1873). En octubre del mismo año, el gobierno concedió libertad para la apertura de nuevos caminos en toda la región, limitando los beneficios de quienes los trazasen al cobro de derechos de peaje hasta reembolsar los gastos realizados más los interés legales sobre el capital invertido (Sanjinés, 1875: 6-9, 16-17 y 54).

En el contrato con José Manuel Braun y Compañía, firmado en julio de 1872, el gobierno se comprometió a pagar \$ 40 mil por milla, pago que se haría en obligaciones al Estado ganando un interés del 7½ % y 2% de amortización acumulativa. La sociedad se obligaba a recibir dichos bonos por el 80% de su valor nominal, siendo de su cuenta y riesgo las condiciones de negociación que estableciese con sus posibles tenedores (Dalence, 1876: 4). El costo total de la obra se estimó en \$ 6,8 millones, de estos los primeros dos millones serían pagados en bonos, cubriendo la diferencia en proporción al número de millas trabajadas hasta completar la inversión.

El contrato también autorizaba a Braun y socios a costear la compra de útiles y herramientas necesarias para ejecutar las obras, con el importe de la exportación de pastas y metales extraídos desde estacas fiscales en Caracoles. Los montos debían ser proporcionales al de las adquisiciones informadas, lo que debía ser verificado por la administración aduanera de Mejillones, cotejando semestralmente las guías de despacho del metal con las facturas de respaldo entregadas (Sanjinés, 1875: 91; *El Mercurio de Valparaíso*, 4 de agosto de 1872: 4).

### Una obra improbable

La construcción del ferrocarril experimentó problemas insalvables. La concesión no obligaba a

entregar una planificación detallada de los trabajos, los detalles de los costos de inversión, ni contempló mecanismos para afrontar gastos no advertidos en la propuesta aprobada (Braun, 1874: 4).

La adquisición de las primeras dos locomotoras, durmientes, e insumos mayores supuso una logística menor que las dificultades de impulsar un proyecto de alta complejidad alejado de núcleos urbanos donde proveerse de bienes o recursos esenciales. Una de las mayores dificultades fue la nula disponibilidad de agua en las cercanías de Mejillones. El proyecto original, que contemplaba la construcción de un canal que desviase parte de las aguas del Loa hasta algún punto intermedio de la vía, era irrealizable, tanto porque su costo era similar al del trazado de toda la línea férrea, como por el alto contenido de sulfatos del río, lo que hacía inviable su uso en las calderas de las locomotoras.

Hasta la habilitación de una máquina resacadora, a inicios de 1873, el agua de consumo humano fue suplida con el envío regular de agua desde Cobija e Iquique. Para las operaciones del ferrocarril, en cambio, el problema era insalvable, teniendo en cuenta que la disponibilidad continua para la movilidad de las ocho locomotoras proyectadas significaba una inversión de \$ 600 mil anuales, monto no contemplado en la planificación presupuestaria. El incremento en el costo operativo del ferrocarril producto de la importación de agua de bajo contenido mineral debía ser incorporado a la tarifa estimada por milla una vez que el ferrocarril entrase en funciones, elevando su valor por sobre el cobrado por el transporte de carretas hacia Cobija o Tocopilla (Du Bisson, 1874: 2).

La reevaluación financiera de la concesión encareció el valor del servicio, impactando en la continuidad de las obras y en el número de obreros, el que se redujo entre mayo y julio de 1873, de 1.300 a 600 operarios (*El Caracolino*, 18 de julio de 1873: 2) Para los concesionarios, sin embargo, la demora en la continuidad de las obras era de responsabilidad exclusiva del gobierno, el que realizó solo una emisión de bonos, en agosto de 1872, los que tardaron en colocarse en el mercado chileno por la falta de garantías sobre documentos de valor oficiales emitidos en Bolivia. El financiamiento, finalmente obtenido a inicios de 1873, fue parcial al ser recibidos a un valor muy inferior al nominal, afectando el cronograma de trabajo previsto (*El Mercurio de Valparaíso*, 9 de febrero de 1873: 4).

La depreciación de los bonos de un país que en 1871 había declarado en bancarota su hacienda pública, llevó a que el presupuesto ejecutable el primer año fuese, en efecto, equivalente a la mitad del monto nominal de los bonos. El incumplimiento en el pago de los intereses de los bonos emitidos, sumado al retardo de la segunda emisión, llevó a Braun a informar la suspensión temporal de los trabajos. El gobierno, en respuesta, argumentó que los bonos entregados a los contratistas representaba un valor nominal muy superior al de las obras materiales ejecutadas, sin considerar que parte de los costos habían sido cubiertos con la exportación de plata aún no declarada. Si la sociedad no mostraba avances en los trabajos, no se realizarían nuevas emisiones.

El fin de las obras fue calificado como la consecuencia esperable de entregar el diseño y la construcción de una obra estratégica por cuenta del Estado. El propio prefecto del Departamento señaló que iniciativas de esa envergadura debían ser siempre dejadas a la libre iniciativa particular, pues con inversiones privadas el servicio ferroviario habría llegado a Caracoles en los plazos acordados y a un menor costo. De haber fracasado en el intento, el perjuicio fiscal de su no implementación seguía siendo nulo (citado en Braun, 1874: 2).

La insolvencia financiera del gobierno boliviano, siendo un favor relevante para explicar el escaso avance de las obras, tuvo una variable a considerar en las presiones ejercidas por la entonces denominada Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta [CSFA] para frenar los trabajos en Mejillones. De acuerdo con lo señalado por uno de los socios contratistas, la imposibilidad de recurrir a créditos externos para dar continuidad a las obras respondió a una “cruzada sin cuartel” de los accionistas de la CSFA contra el ferrocarril. Se señaló, por ejemplo, que el número de trabajadores jamás superó el número de doscientos, distribuidos en cinco secciones que no llegaron a conectarse. En 1872, los trabajos habían avanzado diez millas, las que aumentaron a 31 al año siguiente. Al paralizar las obras en 1873, se reconoció un avance en los trabajos de 42 millas de vía, distante de las 52 declaradas por la sociedad. Para entonces, se denunció que las dos primeras locomotoras Fairlie importadas desde Inglaterra, tenían una potencia inadecuada para gradiente casi continua de 4½%, un detalle técnico no menor agravado por el uso de rieles

inapropiados para máquinas de primera fuerza (Watson, 1875: 16-18; Du Bisson, 1874a: 6-9).

Superado el *impasse* derivado de la anulación de las concesiones mineras otorgadas durante el régimen de Melgarejo a la Sociedad Exploradora del Desierto de Atacama, en abril de 1872 Milbourne Clark & Compañía, sucesora de los derechos de la Sociedad, fue autorizada para construir todos los ferrocarriles que estimase necesarios en la superficie que, con base en el paralelo 24 °Sur, formaba un paralelogramo con una altura de quince leguas a cinco kilómetros al norte y 25 de latitud al este, partiendo desde la orilla del mar (Sanjinés, 1873: 116-117).

Presionada por la inminente implementación del estanco salitrero en Tarapacá, en septiembre de 1872 la CSFA inició la construcción de una vía proyectada hasta el Salar del Carmen y cuyo tendido era paralelo a la línea fiscal recientemente adjudicada a Braun. Finalizado a inicios de 1873, el gobierno fue notificado por el prefecto de Cobija de la continuidad de las obras al interior, conminándola a paralizar los trabajos de extensión de la línea (*El Mercurio de Valparaíso*, 8 de noviembre de 1872: 3 y 29 de enero de 1873: 3; Bermúdez, 1963: 222-223).

Por consiguiente, la CSFA había negociado la extensión de la línea hasta Mantos Blancos, un punto en donde coincidiría con el trazado desde el ferrocarril fiscal. El derecho de preferencia obligaba a la Compañía a negociar con los contratistas del ferrocarril de Mejillones la instalación de un tercer riel desde ese punto, considerando las diferencias de sus trochas (3,5 pies el fiscal y 2,5 el privado). La extensión del trazado también debía ajustarse a los requerimientos técnicos indicados por el concesionario, debiendo pagar un canon de cinco centavos por quintal de cien libras en cada viaje. En ningún caso las obras de la CFSA debían extenderse hasta Caracoles, restringiendo su ampliación al transporte de salitre (Braun, 1874: 6; Sanjinés, 1876: 77-79).

Lejos de disponerse a un enfrentamiento judicial para validar sus derechos para tender la vía hacia el interior, Meiggs optó por negociar la continuidad de las obras, haciendo uso de sus vínculos con los propietarios de la CSFA. En 1872, el pago de intereses sobre los bonos emitidos había sido asignado al Banco Nacional de Bolivia, cuyos principales accionistas, Guillermo Gibbs y Agustín Edwards, también lo eran de la CFSA (*Banco*: 1871: 24).

En agosto de 1873, el préstamo de £ 8.714,11 en letras emitidas por el Banco de Tacna, donde Meiggs tenía parte de la propiedad, cedidas a José Manuel Braun para dar continuidad a las obras y evitar el amotinamiento de los trabajadores, fueron canjeados en la sucursal del Banco Nacional en Cobija al 44% de su valor nominal, un valor superior al 30% estimado (Urioste, 1979: 135).

En tiempos en que el retardo de las obras era interpretada por el presidente boliviano, Tomás Frías, como una maniobra elaborada desde Santiago para desestabilizar la creciente importancia de Mejillones (citado en Urioste, 1979: 107), para otros resultaba evidente que el verdadero negocio de Meiggs estaba en no cumplir su rol como constructor. El contrato de la concesión, en uno de sus artículos, establecía que, en caso que las obras debieran paralizar por el no cumplimiento de los pagos comprometidos por el gobierno, el concesionario tenía el derecho de suspender indefinitivamente los trabajos, sin renunciar por ello a su derecho a exigir el cobro de lo debido, más los montos por daños y perjuicios que estimase oportunos (*El Mercurio de Valparaíso*, 4 de agosto de 1872).

Al denunciar la falta de recursos financieros para continuar las obras, en diciembre de 1873 Braun informó al gobierno la decisión de la sociedad de suspender indefinidamente los trabajos. Carlos Watson, a su vez, demandaba al Banco Nacional de Bolivia por incumplir el pago de intereses sobre los bonos del ferrocarril, incumpliendo el mandato del gobierno de destinar parte del impuesto sobre la exportación de metales depositados a la amortización de la deuda (Watson, 1875: 23-28).

Braun, como representante legal de la sociedad, intentó reactivar las obras del ferrocarril gestionando el respaldo financiero de sus socios, haciendo énfasis en que el inminente broce de Caracoles permitía concentrar el interés en minerales, principalmente cobre, abundante en los cerros próximos al trazado. Diversificando sus funciones al transporte de pasajeros y de todo tipo de carga, el ferrocarril crearía una rentabilidad suficiente para cubrir el servicio de bonos, más sus amortizaciones y los gastos de explotación (Braun, 1874: 18-19).

Las optimistas expectativas de Braun fueron refutadas en 1874 por Raoul du Bisson, exmilitar francés residente en Cobija, para quien el agotamiento de Caracoles quita al ferrocarril toda la funcionalidad económica que justificaba su construcción. Du

Bisson, quien decía ser representante de un grupo de inversionistas nacionales, proponía reasignar el diseño de las obras para unir Cobija con Potosí y Sucre e impulsar obras portuarias en Cobija y Tocopilla, ofreciendo incluso la extensión de una red telegráfica años antes de su implementación en el país (Du Bisson, 1874a: 9-12 y 1874b: 6).

El proyecto de Du Bisson puso por primera vez en el debate público el vínculo entre el servicio ferroviario y los depósitos salitrales bolivianos situados en los llanos de Tocopilla, cuya explotación solicitaba en concesión y cuya venta permitiría financiar la totalidad de las obras, sin requerir aportes adicionales del gobierno. Uno de los financistas de Du Bisson era Aniceto Arce, en su momento principal detractor del proyecto ferroviario de Avelino Aramayo y quien personalmente defendió el proyecto de Du Bisson ante la Asamblea Nacional, en momentos en que la nacionalización del salitre en Perú abría la interrogante de qué hacer con los depósitos en el país.

Enfrentado a una reactivación cada vez más improbable de las obras hasta Caracoles e instalado el tema salitrero como un asunto de interés público, en febrero de 1875, José Manuel Braun transfirió los contratos de construcción del ferrocarril de Mejillones a Caracoles a Enrique Meiggs, lo que incluía los compromisos financieros de la obra (*El Mercurio de Valparaíso*, 24 de diciembre de 1875: 3).

La inserción de Meiggs, como tenedor único de los derechos de construcción del ferrocarril, debe analizarse considerando la dependencia financiera de Bolivia con el especulador e industrial. El vínculo comenzó en 1869, con el préstamo de \$ 4 millones fuertes, monto por el que el gobierno emitió bonos por igual valor, con un interés de ocho por ciento, pagados de la subvención que recibía el país del gobierno peruano por derechos aduaneros percibidos en Arica. Las continuas crisis políticas de Bolivia, sumado a los retrasos en el cumplimiento de sus obligaciones financieras, derivaron en el traspaso a Meiggs de los derechos sobre la explotación de guano en el litoral por tiempo ilimitado y el privilegio exclusivo para explotar los minerales en la región adyacente a las covaderas de Mejillones.

Tras el término del régimen de Melgarejo, las nuevas autoridades políticas repactaron las concesiones otorgadas, recibiendo a inicios de 1871 una compensación de alrededor de \$ 1,8 millones

fuerzas, con un interés del 8 por ciento, pagado en anualidades de 300 mil provenientes de la explotación del guano. Al acordar la cesión de las obras para continuar los trabajos hasta Caracoles, Meiggs fue autorizado por el gobierno para percibir la totalidad de los derechos de exportación y pastas, y cuyo importe sería destinado al servicio de la deuda (Sanjinés, 1876: 77-79).

En julio de 1875, Meiggs llegó a un arreglo con la CSFA por el uso compartido de la vía, financiando por su cuenta el tercer riel de la vía que se aproximaba a Caracoles, a cambio de una tarifa por su uso (Imagen 2). El arreglo, que debía ser autorizado por el gobierno, fue interpretado por este como un asunto de interés privado, aduciendo que “si el empresario del ferrocarril de Mejillones no ha hecho los arreglos que a él solo le correspondía hacer, el Estado jamás puede ser responsable de lo que el empresario deje de hacer, por omisión o porque no quiera” (*La Democracia*, 5 de julio de 1877).

El reinicio de los trabajos del ferrocarril estaba supeditado a la recaudación de los derechos de pastas y minerales del litoral, labor que comenzó el 1 de enero de 1876. Los avances en la construcción, sin embargo, fueron nulos. Meiggs adujo que el gobierno boliviano actuó con perjuicio deliberado al autorizar a la CSFA, en octubre de 1872, para tender una vía, en circunstancias que el privilegio exclusivo de carga había sido entregado al ferrocarril fiscal en julio del mismo año. Al permitir la extensión del servicio particular hasta Las Salinas, la línea fiscal no podía rentar lo suficiente para garantizar el servicio íntegro de los bonos.

Aunque extemporánea, los fundamentos jurídicos de la demanda de Meiggs tenía asidero, teniendo en vista la proximidad de la vía de Mejillones a la de la CSFA, con un trazado que se aprobó en conocimiento de todas las propuestas que iniciaban el servicio en Mejillones. Como una alternativa a un posible juicio contra el Estado, y con el objetivo separar “áreas de influencia” con la CSFA, Meiggs

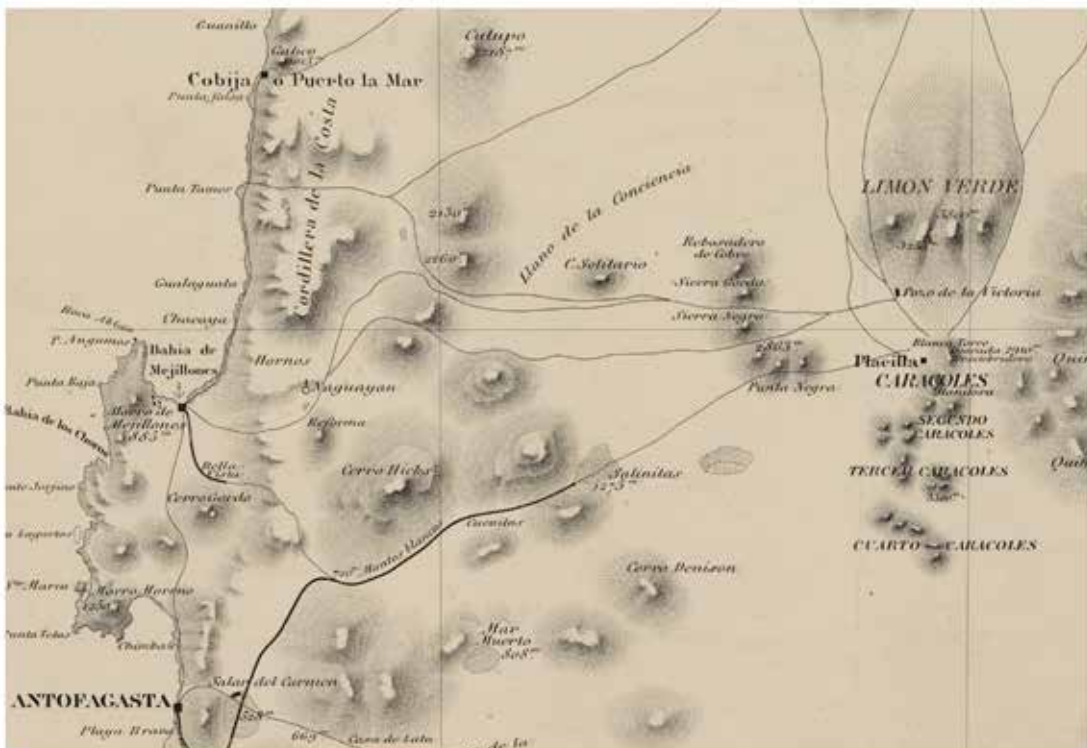


Imagen 2. Avances del Ferrocarril Mejillones-Caracoles en 1875.

Fuente: Desierto de Atacama (extracto), grabado de V. Ravillon, 1875. Original en Bibliothèque Nationale de France. Nótese los exiguos avances de la línea en contraste con el ferrocarril de la CSFA. Para entonces, las vías no eran paralelas y debía ser la proveniente de Mejillones la que intersectase el tendido privado.

solicitó rescindir el contrato de construcción de la línea Mejillones-Caracoles, pero mantuvo el compromiso de tender una vía, solicitando trasladar los materiales disponibles hasta Tocopilla, donde el ferrocarril conectaría ese puerto con las salitreras del Toco, arrendadas por el gobierno boliviano a su hermano Juan, cedidas posteriormente al gobierno peruano.

En 1877, Meiggs, finalmente, propuso al gobierno boliviano una nueva transacción, que anulaba los contratos vigentes sobre la ruta a Caracoles. El gobierno reconocería adeudar a Meiggs \$ 2.190.000 por los bonos provisionales que recibió la empresa contratista, monto al que sumados los intereses y otros cargos, aumentaba a \$ 2.539.866,45. En adelante, los \$ 120 mil anuales que recibía del Perú por el arriendo de las salitreras del Toco serían destinados al servicio de amortización de la deuda, más la mitad de la recaudación de los minerales y pasta de plata cedida a Meiggs en 1875. En caso de rechazar la propuesta, Meiggs se comprometía a terminar la construcción del ferrocarril de Mejillones en un plazo no superior a los seis meses, reservándose el derecho de hacer efectivo el total de la deuda que la hacienda pública mantenía con su persona, que a la fecha superaba los \$ 4,5 millones, con un servicio anual de \$ 617.500 (*La Democracia*, 5 de julio de 1877: 2).

El gobierno calificó la propuesta como inaceptable y rescindió el contrato, dos meses después que un *tsunami* destruyese todas las instalaciones ferroviarias y portuarias de Mejillones. Tiempo antes de la catástrofe, y a pocos meses para que se cumpliera el plazo legal para la conclusión del ferrocarril fiscal, un residente en Mejillones denunciaba que no solo no había progreso alguno en las obras, sino que el nuevo concesionario había puesto en venta los materiales depositados en el puerto y los ya instalados hacia el interior, mientras continuaba recaudando el derecho de exportación de metales. Para entonces, de los \$ 2 millones en bonos de la deuda pública, se estimaba que no más de 250 mil correspondían a inversiones tangibles (González, 1877: 11).

En agosto de 1877, el chileno Francisco Bascuñán Álvarez licitó el uso de la vía por \$ 800, prestando hasta noviembre de ese año servicios de transporte a las faenas mineras informales de la zona. Abandonada esta concesión, en los años siguientes el tendido fue completamente desmantelado, y al

inicio de la guerra con Chile, en 1879, no quedaban vestigios materiales de su existencia.

## Conclusiones

En marzo de 1873, en pleno avance de las obras, un periódico del mineral manifestó sus dudas respecto de la rentabilidad de contar en la región con dos servicios de ferrocarril paralelos. La duda del editorialista al señalar que “Caracoles no podrá alimentar uno solo y, por consiguiente, mucho menos dos” (*El Caracolino*, 20 de febrero de 1873, citado en *El Mercurio de Valparaíso*, 30 de marzo de 1873: 4).

La observación daba cuenta del escepticismo en la región por la rentabilidad de servicios complementarios, en momentos en que la industria salitrera adquiría importancia y la producción del yacimiento comenzaba a decaer. El problema implícito en el cuestionamiento era, finalmente, si las inversiones proyectadas podían llegar a ser proporcionales a las utilidades esperadas.

El liberalismo económico del período asociaba la idea de progreso a la inversión tecnológica como factor excluyente para alcanzar el desarrollo. En América Latina, el modelo fue aceptado aunque no pasó de la implementación de ferrocarriles en áreas productoras de materias primas, y tampoco consideró los elementos éticos implícitos en la doctrina. A partir de la segunda mitad del siglo XIX, la expansión industrial en la región resultaba inconcebible sin el ferrocarril, transformándose en un paradigma que llevó a los gobiernos a otorgar concesiones a privados para trazar líneas donde existiesen recursos con una demanda proporcional a su valor de mercado. En la mayor parte de los casos se trató de un negocio de gasto público y rentabilidad privada, altamente lucrativo, que denotaba el estrecha relación entre políticos, industriales y especuladores, que no alteró las relaciones de producción e intercambio ni incidió en una mejoría sustancial en la calidad de vida de la población (Horna, 1994).

El ferrocarril tuvo una importancia estratégica indiscutible, transformándose en el medio con el que los Estados lograron expandirse hacia territorios apartados, integrándolos, para bien o mal, a los procesos políticos, económicos y sociales del país. No tenerlos, o no impulsar su implementación, era dar la espalda al progreso y a la civilización. En su clásico estudio de la historia política boliviana,

J. Valerie Fifer reafirma esta hipótesis al vincular el atraso económico y social del país a la incapacidad de sus autoridades de consolidar oportunamente su condición marítima (sea por territorio propio o negociando nuevas rutas oceánicas) y, en especial, a la tardía introducción de los ferrocarriles. En ambos casos, el confinamiento geográfico marginó a Bolivia de avances tecnológicos fundamentales en la organización de los Estados durante el siglo XIX (Fifer, 1972: 34-41).

Bolivia fue el último país sudamericano en integrar ferrocarriles en su territorio, pero, a diferencia de lo planteado por Fifer, creemos que su tardía conexión con el exterior no se explica solo por su conocida inestabilidad política, ni mucho menos por el retraso en la adopción de nuevas tecnologías. En un país sin vías expeditas de comunicación interna, y con una alta concentración demográfica en la región occidental, la construcción de un Estado (o la consolidación del existente) avanzó a paso lento, lo que explica, desde una perspectiva general, el devenir del país hasta tiempos recientes.

En ese contexto, es lógico suponer que, previo a consolidar la integración de su extenso territorio, las iniciativas relacionadas con una mejoría económica estructural de Bolivia se centrasen en la cuantificación de sus recursos naturales y, paralelo a ello, a la búsqueda de vías que facilitasen su exportación. Desde la expedición de José Agustín Palacios, ingeniero boliviano que en 1844 fue comisionado para recorrer la región del Beni y explorar los afluentes del río Madeira, tanto los gobiernos bolivianos como potencias extranjeras promovieron viajes de naturalistas y de expedicionarios con el fin de encontrar una salida al Atlántico.

Durante décadas, la prioridad de Bolivia por romper su aislamiento se reflejó en dos políticas definidas: la consolidación de Arica como principal puerto abastecedor del país, y la búsqueda en las regiones orientales de rutas fluviales que posibilitasen el despacho de materias primas de alta demanda mundial, principalmente quina y goma (caucho). En igual lapso, la percepción del territorio de Atacama como una tierra de nadie no varió mayormente. En 1861, un reconocido político definía al entonces Distrito del Litoral como “nuestra Siberia”, “un arenal muerto que atraviesa la civilización hace tres siglos, sin que haya logrado dejar estampada su huella” (Reyes Cardona, 1861: 2).

El desconocimiento de una región sinónimo de desiertos, miseria y abandono, sin embargo, la convertía en un lugar propicio para realizar inversiones con algún grado de estabilidad que garantizase retornos. El endeble orden político boliviano, que condicionaba cualquier intento por establecer negocios de cualquier índole en el resto del país, no tenía mayor incidencia en la costa, donde tanto el abastecimiento como la moneda circulante, la mano de obra e incluso los núcleos de poder era mayoritariamente extranjero.

Como tierra de nadie, las negociaciones con un poder central que valoraba la provincia litoral a base de su reducido aporte fiscal (nunca superior al 3% de las entradas nacionales), quedaban supeditadas a cuán influenciable pudiese ser el gobierno de turno y las autoridades locales. Como señaló sin ambages en 1872 Lorenzo Claro, el gerente del Banco Nacional de Bolivia, la viabilidad de una inversión en territorio boliviano dependía más del prestigio personal de quien lo proponía, que la calidad de la propuesta y su capacidad de avalar las garantías otorgadas (*El Mercurio de Valparaíso*, 6 de abril de 1872: 4).

Los avatares del ferrocarril de Mejillones a Caracoles responden a una diversidad de variables: a nivel local, por el interés de privados por controlar el transporte de minerales, un negocio de alta rentabilidad en una región caracterizada, precisamente, por la precariedad de sus rutas carreteras. Desde un prisma general, por la nula regulación fiscal sobre compromisos surgidos de negociaciones espúreas que derivaban en acuerdos inconcretables. Por razones nunca bien explicitadas, las autoridades bolivianas siempre optaron por dar continuidad a las inversiones realizadas en la región, en lugar de exigir el respeto por los compromisos adquiridos. El caso del ferrocarril Mejillones-Caracoles es aún más complejo, al asumir el Estado la responsabilidad financiera de una obra que no fue ejecutada, convirtiéndose en un insospechado deudor de quien incumplió las responsabilidades contratadas.

El principal personaje de la trama, Enrique Meiggs, al momento de manifestar su interés en la construcción de la vía arrastraba el rótulo de industrial emprendedor por su participación en el desarrollo de infraestructura ferroviaria en Chile y Perú, pasando por alto detalles de negociaciones que derivaron en el pago de sobrepagos y en la

especulación con bonos en obras que no serían concluidas (Quiroz, 2013: 167-168). No es extraño, por tanto, que el papel de Enrique Meiggs en las actividades industriales desarrolladas en el desierto de Atacama hasta la guerra contra Chile fuese tan decisivo como improductivo. Utilizando a su hermano Juan como testaferro, logró obtener en arriendo las salitreras del Toco y Soronal, para luego cederlas al Perú, con el objetivo de evitar que su explotación afectase la continuidad del proceso de nacionalización de la industria en Tarapacá. En Bolivia, la entrega de préstamos en condiciones arbitrarias, le permitieron ser el principal exportador de guano del litoral boliviano.

Posiblemente nadie mejor que Meiggs conocía el estado de las finanzas públicas bolivianas, la vulnerabilidad de sus autoridades políticas y el enorme riesgo de emprender un negocio mayor garantizado solo con bonos fiscales, sin tener la seguridad de poder responder por sus pagos. Meiggs tenía la habilidad de crear deuda donde no la había, y por ello, la enorme riqueza de Caracoles, que impulsó al gobierno boliviano a involucrarse comprometiendo recursos equivalentes a la mitad de la recaudación fiscal, no era más importante que el beneficio implícito en no concluir las obras.

El “vulgar explotador del abatido erario nacional”, como fue señalado por la prensa boliviana (*La Democracia*, 5 de julio de 1877: 2), no dudó en sostener teorías conspirativas elaboradas por la CSFA, obviando el hecho que el tendido de la vía ferroviaria de esa sociedad, un negocio menos lucrativo de la exportación del salitre, tuvo un costo de \$ 27 mil menos por milla que el valor estimado en el proyecto de Braun, y que en el período 1872-1876 generase utilidades por \$ 679.699. En igual período, su capitalización aumentó en la misma moneda, de 2.050.000 a 3.300.000. En 1875, en cambio,

la deuda reclamada por Meiggs por el frustrado proyecto era de \$ 2.539.866,45 (*El Nacional*, 7 de febrero de 1873: 3; O’Brian, 1980: 11).

Meiggs, más que un industrial era un especulador, y su interés en el ferrocarril se remitía a ese papel. Manuel Ravest Mora, en una muy interesante investigación publicada en 2008, lo dejaba en claro al estudiar la participación de la Casa Gibbs en el negocio del arriendo de las salitreras bolivianas al Perú de parte de Juan Meiggs, quien había recibido la concesión de Bolivia en 1876. El interés de la CSFA por comprar la producción salitrera de esos depósitos, cuyos derechos pertenecían a Meiggs, derivó en que finalmente fuese Gibbs quien pagaba la subvención anual a Bolivia, en desmedro del proyectado monopolio peruano (Ravest, 2008: 67-69). El acuerdo Meiggs-Gibbs, de ser efectiva la teoría de Ravest, comprueba que la presión “deliberadamente perjudicial” de la CSFA, denunciada en 1877, no era sino parte de un mecanismo orientado a deslindar responsabilidades, una estrategia empleada con éxito por el norteamericano en anteriores negocios.

La influencia de la CSFA, respaldada tanto por sus vínculos con la política chilena como por su enorme capacidad productiva, logró transformar la continuidad de sus faneas productivas en un elemento regulador de las relaciones diplomáticas entre Bolivia y Chile. Meiggs no vivió para verlo (falleció en 1877). Sus negocios, sin embargo, trascendieron su muerte: el Tratado de Paz y Amistad entre ambos países, de octubre de 1904, estipuló el pago, por parte de Chile, de dos millones de pesos oro, destinados a financiar créditos y obligaciones bolivianas pendientes de pago. Entre los acreedores, estaban los herederos de Meiggs, quienes pudieron canjear los bonos emitidos en 1872 para la construcción del ferrocarril entre Mejillones y Caracoles.

## Referencias Citadas

Aguirrezavala J.J.

1871a Ferrocarril de Cobija a Calama y Caracoles. Sucre: Tipografía El Progreso.

Aguirrezavala, J.J.

1871b Litoral boliviano. Proyecto para la construcción de un camino entre Cobija y Alto de Tames en la dirección de Calama y Caracoles. Imprenta del Mercurio de Torner y Letelier, Valparaíso.

Aramayo, A.

1864 Alcance al proyecto de una nueva vía de comunicación entre la República de Bolivia y el Océano Pacífico. Imprenta del Siglo, Cochabamba.

Aramayo, A.

1871c Bolivia. Apuntes sobre el Congreso de 1870. Tipografía del Progreso, Sucre.

- Aramayo, A.  
1871d Ferrocarriles en Bolivia: Contestación por Ernesto O. Ruck. Sin información Editorial Sucre.
- Aramayo, A.  
1871a Ferrocarriles en Bolivia. Imprenta de la Libertad, La Paz.
- Aramayo, A.  
1871b Ferrocarril de Mejillones a Caracoles y al interior. Tipografía del Progreso, Sucre.
- Aramayo, A.  
1877 Informe sobre los asuntos de Bolivia en Europa (1876). Imprimerie et Lithographie Veronose, Pau.
- Arce, A.  
1865 Informe presentado al supremo gobierno por la Comisión creada en la ciudad de Potosí para que dictamine sobre los contratos celebrados por D. Avelino Aramayo en la ciudad de Londres. Tipografía del Progreso, Chuquisaca.
- Arenales, J.  
1833 Noticias históricas y descriptivas sobre el gran país del Chaco y río Bermejo. Imprenta de Hallet y Cía, Buenos Aires.
- Arenales, J.  
1871 Banco Nacional de Bolivia con domicilio en Cobija i Valparaíso. Tipografía del Progreso, Sucre.
- Bermúdez, O.  
1963 Historia del salitre desde sus orígenes hasta la Guerra del Pacífico. Ediciones de la Universidad de Chile, Santiago.
- Braun, J. M.  
1874 Ferro-carril del Estado de Mejillones a Caracoles. Imprenta de Pedro España, Sucre, 1874.
- Bresson, A.  
1886 Bolivia. Sept annés d'explorations, de voyages et de séjours das L'Amérique Australe. Librairie Coloniale, Paris.
- Bravo, C. G.  
2000 La flor del desierto. El Mineral de Caracoles y su impacto en la economía chilena. Fondo Editorial Diego Barros Arana, Santiago.
- Bisson, R. du  
1874a Ferrocarril de Cobija. Lijeras observaciones contra el ferrocarril de Mejillones por el general R. du Bisson delegado del litoral. Imprenta de Pedro España, Sucre.
- Bisson, R. du  
1874b El ferrocarril de Cobija ante la Asamblea Nacional por el general R. du Bisson delegado del Litoral. Imprenta de la Libertad, Sucre.
- Carrillo, J. C.  
1880 Circular diplomática. Imprenta Unión Americana, La Paz.
- Corral, C.  
1871 Actos administrativos del Gobierno Provisorio durante la Secretaría General dirigida por el Doctor Casimiro Corral, 1870-1871. Imprenta de "La Libertad", La Paz.
- Crozier, R.  
1997 "El salitre hasta la Guerra del Pacífico: una revisión". *Historia*, N° 30: 53-126.
- Dalence, P.  
187 La Hacienda de Bolivia. Sus obligaciones y recursos. Tipografía del Progreso, Potosí.
- De la Cueva, J. M.  
1983 Bolivia, imperio y oligarquía. Ediciones Roalva, La Paz.
- De la Cueva, J. M.  
1876 Estatutos del Crédito Hipotecario de Bolivia. Imprenta de la Unión Americana, La Paz.
- Fernández, R.  
1871 Informe del delegado del gobierno del Departamento Litoral. Tipografía del Progreso, Sucre.
- Fifer, J. V.  
1972 Bolivia: Land, Location and Politics since 1825. Cambridge University Press, Cambridge.
- Flores, Z.  
1874 Cuestión arbitral sobre estaca-minas del Estado en Caracoles. Tipografía del Caracolino", Antofagasta.
- Gómez, L.  
2001 "Políticas de transporte ferroviario en Bolivia 1860-1940". En Cajías D. & Johnson (et.al.), Visiones de fin de siglo. Proyectos, estructuras y modelos económicos en Bolivia y América Latina. Institut Français d'Études Andines: 363-387.
- González, G.  
1877 Situación del litoral. Ruina de sus intereses. Imprenta de "El Litoral", Antofagasta.
- Hopkins, E.  
1871 Memorial al Honorable Congreso argentino sobre el mejor modo de abrir relaciones comerciales entre la República Argentina y la de Bolivia por Buenos Aires. Imprenta de Pablo E. Coni, Buenos Aires.
- Horna, H.  
1994 "Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo diecinueve y los casos del Perú y Colombia". *Ibero Americana*, *Nordic Journal of Latin American Studies*, 24: 2: 19-41.
- Irigoyen, M.  
1879 Memoria que el ministro de Relaciones Exteriores presenta al Congreso Extraordinario de 1879 sobre el conflicto suscitado por Chile contra las Repúblicas del Perú y Bolivia. Imprenta del Estado, Lima.
- Jemio, K.  
2015 "A espaldas vueltas, memorias muertas. La cotidianidad de Cobija, puerto Lamar y las tareas de los prefectos (1864-1871). Tesis Doctorado en Historia, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.
- Lastarria, J. V.  
1871 Caracoles. Cartas descriptivas sobre este importante mineral dirigidas al Sr. D. Tomás Frías. Imprenta de "La Patria", Valparaíso.
- Latrille, M.  
1878 Camino carretero a Oruro i La Paz partiendo del puerto de Tocopilla. Nuevo distrito del Loa. Informe de la Municipalidad. Imprenta de "El Caracolino", Antofagasta.
- Lopez Beltrán, Clara  
2001 "La exploración y ocupación del Acre (1850-1900)". *Revista de Indias*, LXI: 23: 573-590.
- Lucero, J.  
1872 Apuntes sobre la cuestión del litoral. Imprenta de la Libertad de Ezequiel Arzadum, La Paz.,
- Lucero, J.  
1871 Cuestiones del litoral boliviano ante la opinión pública. Imprenta Boliviana, Sucre.



- Muñoz, J. R.  
1863 El camino carretero de Cobija a Potosí. Imprenta del Estado, Oruro.
- O'Brian, T.  
1980 "The Antofagasta Company: a case study of peripheral capitalism". *The Hispanic American Historical Review*, 60: 1: 1-31.
- Quiroz, A.  
2013 Historia de la corrupción en el Perú. Instituto de Estudios Públicos, Lima.
- Ravest, M.  
2008 "La Casa Gibbs y el monopolio salitrero peruano", *Historia*, 41: 1: 63-77.
- Reyes Cardona, M.  
1861 Esposición dirigida al Presidente de la República. Imprenta de Beeche, Sucre.
- Reyes, F. (comp.)  
1872 Anuario de supremas disposiciones de 1871. Imprenta de "La Unión Americana", La Paz.
- Sanjinés, J. (comp.)  
1873 Anuario de leyes y supremas disposiciones de 1872. Imprenta de "La Libertad", La Paz.
- Sanjinés, J. (comp.)  
1875 Anuario de leyes y supremas disposiciones de 1874. Imprenta de la Unión Americana, La Paz.
- Sanjinés, J. (comp.)  
1876 Anuario de leyes y supremas disposiciones de 1875. Imprenta de la Unión Americana, La Paz.
- Schelchkov, A.  
2016 "'Todos somos iguales'. La Revolución de la Igualdad en Santa Cruz, Bolivia. 1876-1877". *Revista de Indias*, 75: 266: 259-286
- Sotomayor, R.  
1872 La Legación de Chile en Bolivia, desde setiembre de 1867 hasta fines de 1870. Imprenta Chilena Santiago.
- Sotomayor, R.  
1906 Terrenos vendidos en Mejillones por las autoridades bolivianas. Sociedad Imprenta y Litografía Universo, Valparaíso.
- Urioste de Aguirre, M.  
1979 "Zoilo Flores y el Ferrocarril de Mejillones". Tesis carrera de Historia, Universidad Mayor de San Andrés.
- Velarde, J. (comp.)  
1869 Anuario Administrativo de 1868. Imprenta Paceaña, La Paz.
- Watson, C.  
1875 Documentos relativos al Ferro-carril de Mejillones a Caracoles. Tipografía de "La Patria", Lima.