

Los artículos
III y IV
del Tratado de Santiago

— DE —

20 de octubre de 1904

— Y —

EL CONTRATO SPEYER

LA PAZ

IMP. VELARDE-YANACOCCHA 95-97

1906

Los artículos
III y IV
del Tratado de Santiago

— DE —

20 de octubre de 1904

— Y —

EL CONTRATO SPEYER

LA PAZ

IMP. VELARDE—YANACOCHA 35-97

1906

LOS ARTICULOS III y IV

DEL

Tratado de Santiago de 20 de octubre de 1904

Y

EL CONTRATO SPEYER

I

Profundamente perturbado durante el primer siglo de su vida independiente, el continente Sudamericano ha tenido, al terminar este período, momentos de serena tranquilidad, de madura reflexión que han marcado el principio de una era nueva de progresos rápidos y de beneficios incalculables; se han extinguido casi por completo los gérmenes revolucionarios, las viejas cuestiones de límites se resuelven por el arbitraje, reducen los presupuestos de guerra y se consagran todas las actividades al desarrollo de las inmensas riquezas que hacen de Sud América, sin duda alguna, la región mas rica de la tierra. Chile y la Argentina desde 1898, entran francamente en la senda de las soluciones pacíficas y llegan á firmar en 1902 los pactos de mayo cuyo resultado inmediato ha sido un engrandecimiento vigoroso y casi espontáneo de la riqueza pública y privada de ambos países. En esos mismos años Bolivia buscaba soluciones á sus viejas cuestiones con el Brasil y con Chile y concurría finalmente á la obra del progreso Sudamericano suscribiendo el Tratado de Petrópolis de

17 de noviembre de 1903 y el Tratado de Santiago de 20 de octubre de 1904. Sólo el trascurso de los años permitirá apreciar los inmensos beneficios de estos pactos internacionales que han permitido á 30 millones de Sudamericanos dedicarse por completo á labrar sus tierras, explotar sus minas, navegar sus ríos, construir ferrocarriles y equipar vapores para llevar sus productos á los grandes mercados del universo.

El ejemplo palpable de las ventajas que producen las soluciones de paz se está haciendo sentir en el resto del continente y ya puede asegurarse que en brevísimo tiempo habrán terminado de este modo todas las viejas rencillas que agotaban nuestras fuerzas y nos habían hecho merecedores del triste apodo de *continente enfermo*.

Los grandes estadistas que iniciaron, discutieron y llevaron á la práctica esos tratados memorables comprendieron que no eran lazo de unión suficientemente fuerte entre los pueblos Sudamericanos las tradiciones de una epopeya grandiosa, cuyas glorias nos eran comunes; estaban convencidos de la necesidad de crearnos relaciones nuevas, mas en conformidad con el espíritu moderno y establecieron en esos pactos obligaciones destinadas á vincularnos por la unidad de intereses comerciales; estimaron que el medio más eficaz para producir este acercamiento era la construcción de ferrocarriles internacionales que, al propio tiempo que iban á permitir el intercambio de nuestros productos y una rápida difusión de capitales, for-

marían la base de las exploraciones en la región aun poco conocida del continente. Bolivia desde los primeros momentos de esta nueva era de progresos comprendió las nuevas ventajas que podría obtener y se apresuró por las convenciones de 30 de junio de 1894 y 11 de diciembre de 1902 con la República Argentina á contratar la prolongación del Central Norte Argentino hasta Tupiza, dejando la administración y explotación de esta vía en manos del Gobierno argentino hasta que Bolivia pueda pagar el precio de costo de la sección boliviana.

Asegurado este elemento de progreso para los departamentos del Sur, Bolivia encuentra en el Tratado de Petrópolis los elementos necesarios para dar un vigoroso impulso á su rica y extensa zona oriental. El artículo III de este pacto dice: « Por no haber equivalencia en las áreas de los territorios permutados entre las dos naciones, los Estados Unidos del Brasil pagarán una indemnización de £ 2.000,000, que la República de Bolivia acepta con el propósito de aplicarla principalmente á la construcción de caminos de hierro ó en otras obras tendentes á mejorar las comunicaciones y desenvolver el comercio entre los dos países ». El artículo VII estipula además que el Brasil se obliga á construir en territorio brasileño, por sí ó por empresa particular un ferrocarril desde el Puerto de San Antonio, en el río Madera, hasta Guajamerin, en el Mamoré, con un ramal á Villa-Bella. Queda constancia en la discusión de es-

te pacto del propósito que tuvieron los negociadores de aplicar los £ 2.000,000 de la indemnización brasilera á la construcción de vías férreas que ligaran á La Paz ó Cochabamba con los puntos en que principia la navegación del Beni ó del Chapare, creando de esta manera una vía fácil y económica entre La Paz y los puertos del Atlántico.

Resueltos los problemas que los estadistas bolivianos abordaron en las convenciones con la República Argentina y en el Tratado de Petrópolis, sólo faltaba para realizar el plan de ferrocarriles, larga y concienzudamente estudiado, buscar una salida al Pacífico y terminar el longitudinal boliviano, obra de la cual existía ya construída la importante sección de Uyuni á Oruro. La solución más acertada, la que se imponía por su sólo examen, era la que consistía en ligar La Paz al puerto de Arica y á Oruro, y prolongar la extremidad Sur del longitudinal boliviano desde Uyuni hasta Tupiza á través de las riquísimas provincias de Lípez y Chichas. Esta última parte del problema no ofrecía dificultad de ningún género, ya que había empresas particulares dispuestas á emprender la obra por su cuenta. En efecto la sociedad chilena, organizada bajo el nombre de Compañía Agrícola y Minera de Oploca, para explotar las propiedades de la antigua Compañía Guadalupe, por una parte, y la empresa de Chorolque, por otra, tienen compromisos con la Compañía del Ferrocarril de Antofagasta para la construcción de la línea de Uyuni á Tupiza, sin que esto importe gravamen alguno para el Gobierno de Bolivia.

No ofrecían iguales facilidades las demás líneas cuya construcción importaba enormes desembolsos de dinero. En esta situación se firmó el Tratado de Santiago por el cual Chile se comprometió á construir el Ferrocarril de Arica á La Paz y á garantizar hasta un 5% sobre los capitales que se invirtieran en la línea de Oruro á Viacha, entre otras. Con esto sólo Bolivia tenía ya aseguradas las principales arterias de su sistema ferroviario: la combinación de los tratados con el Brasil y Chile ponía en comunicación el Amazonas con Arica, pasando por las valiosas regiones del Beni y de Yungas y por la ciudad de La Paz; el Tratado con Chile, y las convenciones con la Argentina y los intereses particulares del Sur aseguraban la terminación del longitudinal boliviano, en la forma más rápida y económica, desde el Beni á las fronteras argentinas, por Puerto Pando, La Paz, Oruro, Uyuni y Tupiza. Llevado á la práctica este plan con los abundantes recursos que proporcionaban los Tratados, Bolivia habría poseído el más importante de los ferrocarriles interoceánicos y además una arteria central de explotación muy económica á la cual habían acudido todos los ramales del centro del país para buscar su salida por cualquiera de los dos océanos, según fuera los centros de consumo de los diferentes artículos de la producción boliviana.

En el tratado con Chile se fué aún más lejos, se quiso acentuar con gran fuerza esta idea dominante de los ferrocarriles interoceánicos; he aquí lo que dice el artículo III del pacto referido:

« Con el fin de estrechar las relaciones políticas y comerciales de ambas Repúblicas las altas partes contratantes convienen en unir el puerto de Arica con el Alto de La Paz, por un Ferrocarril cuya construcción contratará á su costo el Gobierno de Chile, dentro del plazo de un año contado desde la ratificación del presente Tratado.

« La propiedad de la sección boliviana de este Ferrocarril, se traspasará á Bolivia á la expiración del plazo de quince años contados desde el día que esté totalmente terminado.

« Con igual fin, Chile contrae el compromiso de pagar las obligaciones en que pudiera incurrir Bolivia, para garantías hasta de cinco por ciento sobre los capitales que se inviertan en los siguientes ferrocarriles, cuya construcción podrá emprenderse dentro del plazo de treinta años: Uyuni á Potosí; Oruro á La Paz; Oruro por Cochabamba á Santa Cruz; de La Paz á la región del Beni; y de Potosí por Sucre y Lagunillas á Santa Cruz.

« Este compromiso no podrá importar para Chile un desembolso mayor de cien mil libras anuales, ni exceder de la cantidad de un millón seiscientas mil libras esterlinas, que se fija como el máximo de lo que Chile destinará á la construcción de la sección boliviana del Ferrocarril de Arica al Alto de La Paz y á las garantías expresadas, y quedará nulo y sin ningún valor al vencimiento de los treinta años antes indicados.

« *La construcción de la sección boliviana del Ferrocarril de Arica al Alto de La Paz, como la de*

los demás ferrocarriles que se construyan con la garantía del Gobierno chileno, será materia de acuerdos especiales de ambos gobiernos y en ellos se consultarán las facilidades que se darán al intercambio comercial de los países.

Las líneas que se indican en el inciso tercero revelan con toda claridad el propósito de los negociadores del Tratado; sin contar con el Ferrocarril de Arica, se estableció la obligación por parte de Chile de otorgar su garantía para la construcción de la línea Oruro-La Paz, esto obedecía al plan de terminar el central de Bolivia. Persiguieron además ambos países el objetivo de dar una salida al Pacífico á toda la región de Bolivia que tiene en esas aguas su mercado natural; con este fin se indicaron dos vías hasta Santa Cruz, por Oruro y Cochabamba la una, por Uyuni, Potosí, Sucre y Lagunillas la otra. Finalmente el tratado menciona el Ferrocarril á Yungas, manifestando así el interés en la realización de la línea interoceánica, de la cual ese Ferrocarril es una sección importantísima. Este análisis pone de relieve las tendencias del Tratado de Santiago que no fueron otras sino la terminación del longitudinal de Bolivia y la cooperación de Chile para la construcción de los ferrocarriles transversales.

Un hecho posterior, la formación del Sindicato « Fomento del Oriente Boliviano », para la construcción del Ferrocarril Santa Cruz—Puerto Suárez, aprobado por ley de 8 de noviembre de 1905, ha venido á manifestar el interés Sudamericano,

por decirlo así, en la construcción de estas líneas interoceánicas llamadas á ser la base de la prosperidad del continente. La aplicación estricta de los tratados con el Brasil y con Chile y el éxito de la Compañía recién nombrada han de producir, sin duda alguna, los inmensos beneficios que buscaron los negociadores de los tratados estableciendo una línea del Pacífico al Amazonas por La Paz, Yungas y el Beni y otra al Plata por Santa Cruz y el río Paraguay. Chile, por su parte, contribuye á esta obra Sudamericana con £ 2.000,000, según los artículos III y IV del Tratado de 20 de octubre de 1904 y con los gastos que exigirá la construcción del Ferrocarril de Arica á La Paz, no inferiores á £ 3.000.000. El Brasil hará un desembolso talvez igual, si no mayor, lo que hará subir á más de £ 10.000,0000, el sacrificio que ambas repúblicas hacen en beneficio del continente. La realización de este bellísimo programa depende en gran parte del concurso de Bolivia para seguir cooperando á esta labor como hasta el presente. Parece, sin embargo, que el Gobierno boliviano tuviera ideas nuevas á este respecto, á juzgar por la red de ferrocarriles contratada con los señores Speyer y C^a y el City Bank de Nueva York. En efecto la citada red difiere sustancialmente de la indicada en el Tratado de Santiago ya que ella presenta como arteria principal una línea longitudinal de Oruro á Tupiza por Potosí, línea no consultada en el Tratado y que es abiertamente contraria al propósito perseguido por sus negociadores, propósito que, como lo hemos demostrado, se manifestó con toda precisión

en el sentido de que Chile otorgaba sus garantías á las líneas transversales, á los ferrocarriles de salida á la costa y destinados á empalmar en lo futuro con las vías que fueran al Atlántico ó á los grandes ríos que desembocan en ese océano.

Construido el Ferrocarril de Uyuni á Potosí desaparece por completo la importancia de la línea Oruro á Potosí; en efecto, las distancias de esta última ciudad á la costa son los siguientes:

Vía Arica

Potosí á Oruro.	325	kilómetros
Oruro á Viacha	205	«
Viacha á Arica.	413	«
—		
Total.	943	kilómetros

Vía Antofágasta

Potosí á Uyuni.	234	kilómetros
Uyuni á Calama	372	«
Calama á Cobija. (1)	140	«
—		
Total.	746	kilómetros

(1) Debemos prevenir que el Ferrocarril Calama - Cobija ha sido recientemente concedido por el Gobierno de Chile y estará terminado talvez antes de 18 meses.

Hay pues á favor de la línea Potosí-Cobija una economía de cerca de 200 kilómetros para la carga que buscará como punto de partida la ciudad de Potosí. Ahora bien estimando esta carga sólo en 150,000 toneladas, en conformidad á los cálculos de Sisson, y computando el flete mínimo de 10 centavos por tonelada kilómetro, resulta una economía para la industria boliviana de B.^s 3.000,000, por lo menos.

Por otra parte, la construcción de la línea Uyuni-Tupiza deja á esta ciudad á la siguiente distancia de la costa:

Tupiza-Uyuni	185 kilómetros	
Uyuni-Cobija	512	◀
	<hr/>	
Total	697 kilómetros	

Por la vía Potosí-Uyuni las distancias serían :

Tupiza-Potosí	240 kilómetros	
Potosí-Cobija	746	◀
	<hr/>	
Total	986 kilómetros	

La diferencia á favor de la vía Uyuni-Tupiza es de cerca de 300 kilómetros, ó sea, en las 100,000 toneladas de carga que dan los cálculos de Sisson, una economía de B.^s 3.000,000.

Agreguemos aun que la supresión de la línea Oruro-Tupiza, calculado su costo solo en

£ 2.000,000, importa para el Gobierno de Bolivia una economía anual de £ 100,000, ó sea B. ^s 1.250,000, equivalentes á la garantía de 5% y tendremos, en último análisis, sumando las cifras anteriores, que la construcción de la expresada arteria, á la cual se atribuye una importancia de primer orden, importa para Bolivia un gravámen innecesario de B. ^s 7.250,000 anuales.

Sobre esta misma vía es preciso, anotar su carácter especialismo, su trazado por las nacientes de los valles orientales, lo que hace obligatorio un desarrollo desproporcionado para obtener inclinaciones de 3%; sus pendientes y contra pendientes: sus curvas de corto radio, en fin, un cúmulo de circunstancias que harán costosa su construcción y muy onerosa su explotación. Como sección del longitudinal boliviano de Viacha á Tupiza, la línea Oruro-Tupiza, por Potosí, importa un recargo de 70 kilómetros más ó menos como lo demuestran las cifras siguientes:

Tupiza á Uyuni....	185	kilómetros
Uyuni á Oruro.....	314	«
Oruro á Viacha....	205	«

Total.... 704 kilómetros

Tupiza á Potosí....	240	kilómetros
Potosí á Oruro.....	325	«
Oruro á Viacha....	205	«

Total.... 770 kilómetros

Las condiciones inferiores de la línea que impugnamos, permiten estimar que la diferencia real indicada equivale á un largo virtual mucho mayor, que puede estimarse, en virtud de cálculos prolijos que omitimos, en cerca de 170 kilómetros.

Como razón fundamental á favor de la línea Oruro-Potosí-Tupiza, se aduce la existencia en esa zona de inmensas riquezas mineras; para destruir este argumento basta tener presente que una región minera, tan estensa como la que atraviesa esa línea, no se desarrolla con una sola vía férrea: necesita una verdadera red de ferrocarriles económicos de sesenta centímetros á un pié de trocha, que puedan llegar en poco tiempo y á poco costo desde el Central boliviano hasta las grandes alturas en que se encuentran las minas. Los ferrocarriles mineros deben concebirse y ejecutarse con este criterio, cuando no hay razones de otro orden que obliguen á darles una importancia duradera en lugar del interés transitorio, por decirlo así, que es su característica. Tal es el caso del Ferrocarril Oruro-Potosí-Tupiza al cual no puede atribuírsele la importancia de una arteria de primer orden en Bolivia ya que puede trazarse otra Oruro-Uyuni-Tupiza que ofrece la ventaja *de ser más corta, más económica, de no ocasionar gravamen alguno al erario nacional y de estar ya construída en sus dos terceras partes.*

A las consideraciones anteriores agregaremos la situación especial de la industria minera; los precios elevadísimos de los diferentes metales

que produce esa zona han hecho acudir grandes capitales que no necesitan el auxilio fiscal para construir ferrocarriles, como lo prueba el caso citado de las empresas de Oplaca y Chorolque. Por otra parte la construcción de las líneas Uyuni - Tupiza y Uyuni - Potosí, economiza á los productores B.º 6.000,000 anuales como lo hemos demostrado, suma que ellos podrían emplear en facilitar el transporte de los productos de una industria brillante de por sí. Mas aún, si el propósito fuera enriquecer á los mineros de esa zona privilegiada, ahorrándoles la inversión de esas sumas, la nación invertiría con mayor provecho para ellos la economía de £ 100,000 anuales que importa, por lo menos, el servicio de la garantía de la línea Oruro - Potosí - Tupiza, en la construcción de una red de ferrocarriles económicos que ligará todos los centros mineros á la arteria Central.

Este último criterio no puede ser ciertamente aplicable ya que el deber de los hombres de Estado los obliga, en este orden de ideas, á aplicar los recursos comunes á la protección de aquellas industrias que sin ella no pueden nacer; entre estos se cuenta, en primer lugar, la agricultura cuyo desarrollo fué el objetivo perseguido por los negociadores del Tratado de Santiago al pactar la garantía para un Ferrocarril que, llegando hasta Santa Cruz, diera fácil salida á los ricos valles de Tarija, Chuquisaca y Santa Cruz. El cumplimiento de esta estipulación, de beneficios recíprocos para ambos países, al mismo tiempo que importaba para la región agrícola el comienzo de una

era de progreso, era para la región minera una ventaja enorme, que se traducía por grandes economías en los consumos. Todas estas ventajas, calculadas al firmar el Tratado de 20 de octubre de 1904, se perderán por la introducción en la red Ferroviaria de una línea no estipulada allí, contraria á los intereses generales del país y que, en todo caso, ha debido dejarse entregada á los intereses particulares, suficientemente fuertes para acometer su construcción, sin gravamen para el país como lo han demostrado las iniciativas de las empresas más arriba mencionadas.

Las observaciones anteriores revelan un desacuerdo fundamental entre el Tratado de Santiago y el contrato para la construcción de ferrocarriles celebrado entre el Supremo Gobierno de Bolivia y los señores Speyer y C^{as}; la opinión pública chilena, interpretando el pacto internacional como lo acabamos de hacer, ha juzgado que no eran aplicables las garantías de Chile al contrato mencionado y así lo ha hecho sentir en la prensa y en el seno del parlamento. Penetrados de estas mismas ideas y temerosos de la seria y fundada resistencia que ha de encontrar en Chile el otorgamiento de la garantía estipulada en el artículo III del Tratado de octubre, nuestra propuesta solo ha podido referirse á las líneas allí consultadas, creyendo que esta solución era la más adecuada para evitar entorpecimientos como los que ya se divisan. Hemos creído que sólo existiendo un perfecto acuerdo entre la red ferroviaria propuesta y las estipulaciones

internacionales se podía solicitar de Chile el pago de las garantías estipuladas.

Las dificultades que hará nacer la disconformidad entre la red del Tratado y la del contrato Speyer se harán aún mayores si consideramos las disposiciones de este documento en lo que se refiere á las obligaciones de Chile; en efecto, no hay posibilidad de armonizar el pacto internacional con el contrato de construcción como trataremos de demostrarlo, lo más brevemente posible.

II

El artículo III del Tratado de 20 de octubre de 1904 establece por parte de Chile la obligación de garantizar hasta un 5% de interés sobre los capitales que Bolivia invierta en la construcción de ciertas líneas, debiendo ejecutarse las obras señaladas en virtud de acuerdos especiales, como lo dispone expresamente el inciso final del referido artículo, que dice:

«La construcción de la sección boliviana del Ferrocarril de Arica al Alto de La Paz, como la de los demás ferrocarriles que se construyan con la garantía del Gobierno chileno, será materia de acuerdos especiales de ambos gobiernos y en ellos se consultarán las facilidades que se darán al intercambio comercial de los países.»

Esta idea fundamental del acuerdo previo para la construcción de los ferrocarriles con la garantía de Chile está ampliamente confirmada en las notas reversales cambiadas entre el Plenipo-

tencionario de Bolivia y el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, y en el acta suscrita en Santiago el mismo día de la firma del Tratado. No cabe, por tanto, la menor duda acerca de la interpretación del inciso final del artículo III que establece la necesidad del acuerdo para invertir en garantías de los ferrocarriles bolivianos el saldo que resulte después de rebajado del millón y setecientas mil libras, en que se fijó como máximo el compromiso de Chile, el valor de la sección boliviana del Ferrocarril de Arica á La Paz.

No sucede igual cosa con las trescientas mil libras de que habla el artículo IV que dice:

« El Gobierno de Chile se obliga á entregar al Gobierno de Bolivia la cantidad de £ 300,000, en dinero efectivo, en dos parcialidades de £ 150,000; debiendo entregarse la primera parcialidad seis meses después de canjeadas las ratificaciones de este Tratado y la segunda un año después de la primera entrega ».

Esta cláusula es absolutamente incondicional y como tal se ha cumplido en los plazos indicados, quedando Bolivia en la más absoluta y amplia libertad para invertir ese dinero. Muy diferente es la situación de las sumas destinadas al pago de garantías; las disposiciones que á este punto se refieren exigen que se llenen ciertas condiciones, entre las cuales las principales son: que haya capitales invertidos, que la red ferroviaria obedezca á las normas señaladas en el pacto y que ambos gobiernos procedan de acuerdo. Esta cláusula

sula condicional no importa una limitación de soberanía para Bolivia, como se ha pretendido, es solamente la expresión de un convenio bilateral, en que hay obligaciones recíprocas, en que hay altos intereses que resguardar, intereses que tienen toda la magnitud que hemos expresado en las páginas anteriores, en una palabra es un negocio en que los países asociados cifran grandes expectativas de progreso y que solo puede llevarse á cabo sobre la base de la más perfecta armonía entre los contratantes; de otro modo, roto el equilibrio, entre las ventajas que uno y otro país se propusieron obtener y que dejaron perfectamente establecidas, desaparece la razón fundamental de las obligaciones contraídas y con ella los beneficios que eran una gran expectativa para Bolivia y para Chile. Para evitar este peligro los negociadores estipularon el acuerdo previo y fueron más allá aún en sus medidas de seguridad, lo confirmaron en el acta y en las notas aludidas.

El acuerdo prescrito en el Tratado tiene particular importancia para el Gobierno de Chile á quien afecta aún una responsabilidad de un millón de libras aproximadamente ⁽¹⁾, y que desea invertirlas en la forma que con más eficacia asegure el desarrollo de las relaciones comerciales de ambos

(1) La sección boliviana del Ferrocarril de Arica á La Paz ha sido contratada por £ 720,000, para completar £ 1.700,000, máximo del desembolso de Chile, según el inciso 4º del artículo III del Tratado, hay pues un saldo disponible para garantías de £ 980,000.

países. En conformidad con estas ideas ambos Gobiernos han debido estudiar conjuntamente la red de ferrocarriles que Chile debe garantizar y escoger de todo el sistema propuesto aquellas líneas que mejor consulten sus intereses recíprocos.

Si las sumas que Chile está obligado á pagar no bastaran para garantía de toda la red estipulada, la discusión de este punto primordial habría tenido por resultado el dar la preferencia á los ferrocarriles transversales que llegan á la región agrícola de Bolivia cuya importancia preponderante, según lo hemos demostrado en las páginas anteriores, hace más urgente su construcción.

Si para el estudio de la red definitiva ó para la elección de ciertas líneas era necesario, en conformidad con el Tratado, el concurso de Chile, no era menos necesario el acuerdo de este país para la formación de los presupuestos de estas obras. El interés común estaba en proceder á la construcción rápida de esas líneas, sin olvidar por esto el interés primordial de ejecutarlas sólo después de estudios definitivos que permitieran calcular con exactitud su valor é introducir el máximo de economías compatible con las buenas condiciones de explotación y conservación. Chile, dados los antecedentes que en Bolivia obraban sobre esta materia, no ha podido creer que se procedería de otra manera; los estadistas de ese país recordaban que la convención ferroviaria con la República Argentina de 11 de diciembre de 1902 disponía en su artículo I que el Gobierno de esa Na-

ción procedería á la construcción del Ferrocarril de La Quiaca á Tupiza *sólo después de aprobados los estudios definitivos*; recordaban igualmente la ley de 1905 que ordenaba pedir propuestas públicas para la construcción de los ferrocarriles bolivianos y, por lo tanto, jamás dudaron que el Gobierno de Bolivia adoptara otros procedimientos para la ejecución de la red á la cual iba á ligarse el crédito de Chile. La petición de propuestas públicas en virtud de estudios definitivos para la construcción de los ferrocarriles, ha llegado á ser en Chile un axioma y allí se creía, interpretando las leyes bolivianas recién citadas, que principio de tan alta conveniencia administrativa estaba ya incorporado definitivamente en la legislación de este país. La aplicación de esta máxima habría sido, sin duda alguna, una de las bases del acuerdo; en efecto, sólo de esta manera Chile habría conocido el valor exacto de las obras que tiene obligación de garantizar, sólo con la aplicación de esta norma habría podido asegurar los mayores beneficios para el comercio de ambos países, dando á su dinero la aplicación más eficaz. Esta intervención de Chile autorizado por el Tratado no envuelve ataque alguno á la soberanía boliviana, interviene á título de capitalista, á título de interesado en el mayor desarrollo comercial de ambos países; su ingerencia en este negocio es análoga á la que tiene el Gobierno argentino en los ferrocarriles del Sur según el artículo II de la recordada convención de 1902, que dice: *« el Gobierno argentino tendrá la administra-*

ción y manejo de la Uca en las mismas condiciones que corresponderían á una empresa privada, sin perjuicio de los derechos inherentes á la soberanía de Bolivia».

La intervención chilena en la formación de los presupuestos de las obras indicadas en el Tratado de Santiago con el propósito de asegurar la mayor suma de beneficios para ambos países y la mejor inversión de su capital tiene un alcance muchísimo menor que el acordado, en el artículo trascrito, al Gobierno argentino; la intervención chilena es sólo para la iniciación de las obras, de carácter meramente transitorio; la intervención argentina es duradera, sólo terminará cuando Bolivia haya reunido fondos para la compra de esos ferrocarriles. A nadie podrá extrañar, por consiguiente, que la opinión pública en Chile haya hecho sentir su voz para exigir el cumplimiento de una estipulación del Tratado que establece el acuerdo previo para la construcción de los ferrocarriles, como la mejor garantía para realizar los elevados fines de ese pacto.

Si el trazado de los ferrocarriles bolivianos, la elección de la red garantida y la estimación exacta de su costo eran asuntos de gran importancia, no era factor de menos entidad la estimación que á su crédito se diera en el caso de ligarse los compromisos del Tratado al servicio de algún empréstito destinado á suministrar fondos para las construcciones proyecta-

das por Bolivia. Uno de los puntos que debieron ser materia del acuerdo previo prescrito en el pacto internacional era el precisar la forma en que Chile debiera pagar su garantía y, dado el caso de estipular que Chile garantizaría intereses de 5% sobre el empréstito necesario para la realización de una obra determinada, ese país habría tenido derecho, dentro del Tratado de Santiago y dentro de los naturales principios de equidad, para intervenir en la valorización de su crédito; esto sin perjuicio de dejar consignado que, siendo su compromiso de simple garantía, debía aplicarse al pago de su obligación en primer lugar el producto de la obra garantida y solo en segundo término, ó sea por el saldo, intervendría la responsabilidad chilena. El estudio previo, hecho en común por ambos países, habría asegurado á Bolivia y á Chile todas las ventajas que es posible derivar del pacto de octubre de 1904. En el contrato Speyer se ha estimado el crédito de Chile sólo al 80 %, cotización que, ciertamente, este país no puede aceptar sin menoscabo de su reputación financiera y sin perjuicio manifiesto del desarrollo de las relaciones chileno-bolivianas, ya que un descuento de tanta consideración sobre las sumas por invertir equivale á una disminución en las líneas férreas destinadas á estrechar los lazos comerciales de ambas naciones. Para poder apreciar el perjuicio que importa el tipo de 80 % establecido para los bonos de primera hipoteca de los ferrocarriles bolivianos, basta conocer la

cotización fijada por los proponentes del Ferrocarril de Arica al Alto de La Paz, para los bonos con 5% de interés emitidos con la simple garantía de Chile: don Manuel Ossa, con el concurso de los banqueros Baring Brothers de Londres ofreció tomar £ 2.400,000 al 95%; la casa Phillip Holzmann y C^o de Francfort, con el concurso del Banco Alemán de Berlín, hizo su propuesta sobre la base de colocar £ 2.500,000 al 97 $\frac{1}{2}$ %; don Mateo Clark con el concurso de Pearson & Son, de Londres, proponía la obra por £ 2.600,000, tomando esta suma en bonos del 4 $\frac{1}{2}$ % al 90%, lo que equivale á tomar el 5% á la par; finalmente el Sindicato de Obras Públicas de Chile, en su propuesta por el valle de Lluta, que fué aceptada, daba un precio de £ 2.152,000, tomando por esta cantidad bonos del 5% al tipo de 96%. Si consideramos esta última cifra como promedio probable, podemos hacer el cálculo siguiente: la garantía de Chile, estimada en un saldo de £ 1.000,000, distribuída en 20 años, á razón de £ 50,000 anuales, según el contrato Speyer, sólo equivale á un capital de £ 800,000; según el tipo fijado por el Sindicato de Obras Públicas habría permitido contratar un empréstito de £ 960,000; en consecuencia, con la negociación Speyer ambos países han perdido, por lo menos, £ 160,000 que van indebidamente, á incrementar los beneficios de los constructores, pudiendo haberse invertido con eficacia en provecho directo de las industrias de Bolivia y de Chile.

La falta de acuerdo previo, que ha producido un menoscabo del crédito de Chile equivalen-

te, en último análisis, á una disminución de las ventajas comerciales que el Tratado permitía obtener, ha ocasionado, al propio tiempo una interpretación errada de lo que se entiende en Chile por garantías de 5% sobre un Ferrocarril ó sobre cualquiera obra destinada á producir renta. El artículo III del Tratado establece que Chile se compromete á pagar las obligaciones en que pueda incurrir Bolivia por garantías hasta de 5% de interés sobre los capitales que se inviertan en la construcción de las líneas que enumera. Sin duda alguna, el pensamiento de los negociadores bolivianos fué que hubiera capitales invertidos ó por invertir, los cuales podrían contar con una garantía de 5% una vez realizada la obra; pero de ningún modo pretendieron que esa garantía se exigiera anticipadamente como lo pretende el contrato Speyer. Para fijar el criterio chileno á este respecto basta tener presente la norma general adoptada en la construcción del Ferrocarril Transandino por Uspallata; la ley que autorizó esta obra le fijó como valor máximo £ 1.500,000 sobre las cuales Chile garantizaba un 5% de interés; el Poder Ejecutivo pidió propuestas sobre la base del precio alzado, de la aprobación de planos definitivos, de la división de la línea en tres secciones separadamente valorizadas y con la condición general que establecía que, sólo después de entregadas al servicio público las secciones respectivas, se haría efectiva la responsabilidad de Chile. En conformidad con las disposiciones que indicamos

se contrató la obra; esas disposiciones se han cumplido estrictamente, autorizando á los empresarios para emitir un empréstito, con la garantía de Chile, cada vez que se ha terminado una sección y estableciendo un inspector fiscal que debe velar porque se apliquen de preferencia las rentas del Ferrocarril al pago de los intereses de 5%, debiendo el Estado cancelar el saldo si la renta del Ferrocarril no alcanzara á cubrir esos compromisos. La opinión pública chilena estimaba que se procedería con igual criterio para la construcción de los ferrocarriles mencionados en el pacto de octubre de 1904, ya que sólo dentro de esas normas se puede tener contratistas serios y con capitales efectivos. Al conocer la estipulación del contrato Speyer que se refiere á las garantías chilenas ha visto que difiere sustancialmente de los procedimientos generales y ha denunciado el desacuerdo entre el Tratado y el Contrato haciendo sentir su influencia en todos los círculos que dirigen al país. La cláusula 19 del contrato Speyer dice *que el Gobierno de Bolivia se obliga á obtener del de Chile que entregue á los banqueros anualmente la suma de £ 50,000 que en caso necesario podrá elevarse á £ 100,000, comenzando á hacerse dichas entregas en el año 1907.* De esto resulta que, desde el año indicado, y suponiendo que solo quisiera hacerse efectiva la entrega de £ 50,000 anuales, los concesionarios tendrían garantido por Chile un capital de £ 1.000,000, que no habrían invertido, ya que sus cálculos sólo descansan en una inversión anual de £ 550,000 ó poco

más; tal disposición no se encuadra ciertamente dentro de las disposiciones del Tratado. Si la cláusula referida fuera aceptada, Chile habría venido á formar el capital de los banqueros y no á garantizar el que estos hubieran invertido en la construcción de los ferrocarriles; acciñada en efecto la entrega anual de £ 50,000, podrían contratar en el acto un empréstito de £ 1.000,000, y si obtuvieran la entrega anual de £ 100,000, formarían en 10 años un capital de £ 1.200,000, más ó menos. Apuntaremos al pasar que, en este último caso, agregada á esta suma los £ 2.500,000 que les proporciona Bolivia y el empréstito que se puede contratar con solo la garantía de las rentas del alcohol y de la coca, resulta casi completo el capital de £ 5.500,000 que debe invertirse en la construcción de la red boliviana, sin que los Banqueros de Speyer y C^o hayan hecho sacrificio alguno, encontrándose que todos los capitales han sido aportados directamente por Bolivia y por Chile.

La cláusula citada hiere así profundamente los intereses chilenos, convierte su obligación de garantizar capitales en otra de formar capitales, disminuye el término en que estas garantías pueden hacerse efectivas y durante el cual los productos chilenos tienen derecho á rebajas de tarifas, reduce este plazo caprichosamente á menos de diez años, en el supuesto de las entregas anuales de £ 100,000, traduciéndose, finalmente, los efectos de la cláusula 19 del contrato Speyer en un grave

perjuicio á la vez para el erario de Chile y para las industrias de ese país.

Además del acuerdo sobre las líneas garantidas, sobre su costo y sobre la forma de pago de las obligaciones de Chile, existe aún un cuarto punto que ha debido ser materia de estudios previos hechos en común por ambas naciones: nos referimos á las tarifas. El Tratado de Santiago ofreció á los productos chilenos una rebaja de 10%, comprometiéndose el Gobierno de Bolivia á gestionar una reducción igual en la sección boliviana del Ferrocarril de Antofagasta á Oruro; de aquí la obligación que tiene el Gobierno de Chile de intervenir en la tarificación de los ferrocarriles que él garantiza, ciñéndose á su actuación de simple capitalista, pues de otro modo podrían resultar ilusorias las ventajas estipuladas, que fueron una de las condiciones que la Representación Nacional impuso al aprobar el pacto mencionado. Las tarifas del contrato Speyer, la menor de las cuales es una y media veces mayor que la tarifa media de los ferrocarriles de Chile y cerca de seis veces superior á la tarifa mínima, hacen prácticamente nula la reducción de 10% acordada, con lo cual desaparece una de las ventajas del Tratado, una de las expectativas para el ensanche del intercambio comercial de dos países que tienen tantos puntos de contacto, que explotan con capitales comunes zonas mineras inmensamente ricas y destinados á prestarse mutua ayuda, una vez construídos los ferrocarriles transversales, en la producción

agrícola que debe abastecer los centros mineros de la altiplanicie, las grandes oficinas de Antofagasta y Tarapacá y el resto de la Costa del Pacífico.

III

En las páginas anteriores hemos demostrado que en los Tratados de Petrópolis y de Santiago, dentro de elevados propósitos de Sud-americanismo, Brasil, Chile y Bolivia manifestaron claramente la idea de cooperar á la construcción de ferrocarriles interoceánicos y, descendiendo á los detalles, el pacto de 20 de octubre de 1904 fijó dos rumbos principales: el primero de Arica al Amazonas, por Yungas y el Beni, y el segundo desde la región central del altiplano á Santa Cruz, para buscar en seguida los ríos Paraguay y Plata. Para iniciar estas obras de inmensa importancia era necesario preferir los ferrocarriles transversales bolivianos, idea tan vigorosamente acentuada en el artículo III del Tratado de Santiago, que ese documento llega hasta indicar dos soluciones: la una por Cochabamba á Santa Cruz, la otra por las provincias del Sur hasta llegar á esa misma ciudad. Desgraciadamente el Gobierno de Bolivia al emprender estas construcciones, y al comprometer en ellas el crédito de Chile, ha variado por completo el plan primitivo, convirtiendo la red de salidas á la Costa en un longitudinal de dudosa importancia, como lo hemos demostrado anteriormente.

A este primer punto de desacuerdo entre el Tratado Chileno-Boliviano y el Contrato Speyer, que modifica por completo los rumbos comerciales que los negociadores se propusieron establecer, se agregan, en el detalle, la falta del estudio que, en común, debieron hacer ambos gobiernos para la construcción de las líneas que Chile debía garantizar en conformidad á las disposiciones generales establecidas en el pacto interraccional y en las actas que lo complementan. Tenemos la absoluta certidumbre que en Chile no habría ocasionado dificultad alguna el estudio preliminar á que nos referimos; mas aún, ese país habría cooperado á la acción boliviana con todo los elementos necesarios para llevar á cabo las investigaciones técnicas de todo género que dieran por resultado la elección de la mejor vía y la formación de un presupuesto definitivo y exacto de las líneas que hubieran de construirse. Este procedimiento, que armonizaba los intereses de ambos países, era el que les aseguraba la mejor inversión de sus capitales y el que presentaba mayores seguridades de éxito en la realización del levantado propósito de unir á ambos pueblos por la estrecha comunidad de sus intereses industriales; no fué posible, sin embargo, iniciar estas negociaciones, pues el contrato Speyer fué conocido en Chile sólo en los momentos en que iniciaba su discusión el Honorable Senado de Bolivia, sin que el Gobierno de este país hubiera buscado el acuerdo establecido como regla fundamental en el Tratado de 1904, acuerdo prudente-

mente estipulado para la mejor conservación de las estrechas relaciones de amistad que deben existir entre Bolivia y Chile, y que de ningún modo significaba una limitación de soberanía. La falta de cumplimiento de esta cláusula del Tratado de 1904, puede ocasionar á Chile los serios perjuicios que hemos indicado anteriormente y que derivan de cuatro fuentes principales; la alteración de la red convenida, el desconocimiento del costo preciso de las obras que debe garantir, la baja cotización de su crédito y las elevadísimas tarifas del Contrato Speyer.

En estas razones principales se ha inspirado la opinión pública de Chile al pronunciarse unánimemente en el sentido de declarar inaplicables las garantías del Artículo III del pacto de Octubre á las líneas contratadas con Speyer y Cia.

Felizmemete, cuando el rumbo que la prensa y el parlamento chilenos daban á esta delicadísima cuestión parecía originar un largo debate de cancillerías, la comisión de hacienda de la honorable Cámara de Diputados ha demostrado, en su luminoso informe sobre el contrato aludido, que Bolivia tiene recursos propios mas que suficientes para atender á los compromisos que ese documento le ha creado y, en consecuencia, que la garantía de Chile se hace innecesaria, casi superflua, para la ejecución de obras que, en realidad, se encuentran sobre garantías, por decirlo así, con los elementos financieros que Bolivia ha puesto á disposición de sus contratistas. Este dictamende la

Comisión de Hacienda enmendará sin duda los rumbos de la opinión y podrá traducirse en nuevos beneficios para Bolivia, si el Gobierno de este país se decide á aplicar los fondos que las garantías chilenas pueden proporcionar á la construcción de algunas de las líneas expresamente estipuladas en el tratado. Entre estas podría darse la preferencia al ferrocarril á Santa Cruz, de acuerdo con la propuesta que hemos presentado, línea cuya terminación en la provincia de Tarapacá, ofrecería á Bolivia un nuevo puerto que se hace indispensable, y á esa riquísima provincia una salida á sus mercados naturales que son el altiplano y las costas del Pacífico.

Al terminar esta exposición sobre el Pacto internacional y la aplicación de las garantías de Chile declaramos que solo nos ha movido el elevadísimo propósito de evitar dificultades y de cooperar en la medida de nuestras fuerzas al desarrollo de las relaciones entre Bolivia y Chile, interpretando así la opinión chilena que considera como uno de los primeros factores para el bienestar Sudamericano la comunidad de intereses de ambos países y su constancia y sinceridad para llenar el programa de progreso consignado en el Tratado de 20 de Octubre de 1904.

Francisco Livas Vicuña.

