

Enriquecimiento ilícito de Chile con salitre, guano y cobre de Bolivia

Por la veracidad con la que Bolivia demanda a Chile una salida al mar con soberanía, mediante la Corte Internacional de Justicia de La Haya, se debe tomar en cuenta los siguientes antecedentes históricos, geopolíticos y políticos adicionales que justifican el reclamo de Bolivia.

Mucho antes de la Guerra del Pacífico de 1879, en el año 1870 se descubrió yacimientos de plata en Caracoles y posteriormente grandes extensiones de salitre. Todo esto muestra que el poderío económico y militar de Chile surgió gracias a las riquezas que existían en territorio boliviano, y conociendo los adelantos de científicos ingleses que obtenían cobre a partir de sulfatos. Con lo cual aseguraban la exportación de cobre a los mercados del mundo.

En 1857, fuerzas chilenas tomaron el puerto boliviano de Mejillones, expulsando a las autoridades bolivianas y haciendo obligatoria la obtención de una licencia chilena para la explotación del guano. En 1860, José Santos Ossa, asociado con Francisco Puelma, se hicieron dueños del salitre y el guano de Bolivia, incluyendo los yacimientos de cobre más grandes del mundo. El Gobierno de Chile dijo que esos recursos naturales localizados en Bolivia formaban parte de su territorio, por esta razón, sin respetar la propiedad boliviana, declaró que su territorio se expandía hacia el norte hasta el paralelo 23 y que los depósitos de guano eran propiedad del Estado.

El Gobierno de Bolivia envió oficialmente una protesta legal manifestando y demostrando que su territorio se extendía hacia el sur hasta el paralelo 26. Chile rechazó este reclamo haciendo gala de su poder económico y militar muy superior al de Bolivia. José Santos Ossa y Francisco Puelma en 1869 formaron la sociedad Salitrera Melbourne Clark y Cía. En octubre de 1872 esta compañía hizo traspaso de sus derechos a una sociedad anónima chilena denominada Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, que entre sus derechos tenía facultad para construir un ferrocarril privado desde el Puerto de Antofagasta al depósito de nitrato de Las Salinas.

En 1884, el Gobierno chileno concedió a la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta el permiso para prolongar la línea hasta la frontera con Bolivia, para lo cual se contrató al ingeniero Josiah Harding, quien se preocupaba por la falta de agua de calidad, y porque se debía utilizar aguas subterráneas con salitre para el llenado de calderos de locomotoras a vapor, porque no se contaba en la región con otra fuente apropiada del líquido. Chile, anoticiado de la existencia de bofedales con agua de buena calidad en la provincia de Sud Lipez (Potosí – Bolivia), hizo que el Ing. constructor Josiah Harding ingrese a territorio boliviano para recolectar aguas de bofedales, para lo cual llevó obreros y construyó canales de tierra de 60 cm de ancho y 80 cm de profundidad, complementados con tuberías, dándoles una pendiente que permita llevar 250 lts/seg de agua hasta la frontera con Chile, aun sabiendo que se trataba de una usurpación ilegal del agua existente en territorio boliviano. Harding completó las obras para que la compañía chilena se beneficie con estas aguas de buena calidad en el llenado de calderos de locomotoras a vapor, la explotación e industrialización del cobre y disponer de agua potable para la población.

Después de lo mencionado anteriormente, se concretaron los objetivos de Chile, recordando lo que el ministro Abraham Koning manifestó, durante la invasión del Litoral de Bolivia, “que el Litoral es rico y vale muchos millones, eso ya lo sabíamos. Lo guardamos porque vale: que si no valiera, no habría interés en su conservación” (año 1890). Lo manifestado por el señor Koning demuestra que el Litoral era rico en recursos naturales y era un territorio soberano de Bolivia.

Referencias:

“From The Pacific to La Paz”, libro del escritor inglés Harold Blakemore (1990); “Historia del Ferrocarril en Chile”, de la escritora chilena María Piedad Allende E. (1993); Historia del Ferrocarril en Chile (1997), de Ian Thomson y Dietrich Angerstein y “El Mito del Silala”, escrito por A. Bazoberry Q. (2005).

El Ing. Antonio Bazoberry Quiroga escribió los libros El Mito del Silala (2003); Canal Fluvial nuevo Puerto Suárez (2005); y es autor del Proyecto corredor fluvial boliviano “Mutún-Atlántico” (2011).

anbazqui@entelnet.bo

www.antoniobaz.orgfree.com

EL DIARIO, 14 de marzo de 2015