

Link: <https://www.soldepando.com/brasil-compro-el-acre/>

Data: noviembre 17, 2022 | 16:08

117 AÑOS DEL TRATADO DE PETRÓPOLIS | EL 17 DE NOVIEMBRE DE 1903, EL GOBIERNO DE JOSÉ MANUEL PANDO ACEPTÓ EL PAGO DE 2 MILLONES DE LIBRAS ESTERLINAS A CAMBIO DE ENTREGAR PACÍFICAMENTE AL BRASIL EL TERRITORIO ACREANO, QUE EL ESTADO BOLIVIANO HABÍA INTENTADO OCUPAR INFRUCTUOSAMENTE CON EL APOYO FINANCIERO DE UN CONSORCIO NORTEAMERICANO...

BOLIVIA NO PERDIÓ EL ACRE EN GUERRA, BRASIL LO COMPRÓ



El principal historiador de Xapurí, profesor Juárez Maciel, da luces sobre los alcances inconclusos del Tratado de Petrópolis que selló diplomáticamente la anexión del Acre al Brasil, frenando una ofensiva militar de la alianza entre Bolivia y Estados Unidos. | *Fotomontaje Sol de Pando*

Para lectura en móvil usar pantalla horizontal |

© WILSON GARCÍA MÉRIDA | REDACCIÓN SOL DE PANDO

© PRIMERA EDICIÓN: 17 DE NOVIEMBRE, 2016

Bolivia no perdió el Acre en una guerra contra Brasil, que en rigor nunca hubo. Perdimos el Acre ante unas guerrillas de los migrantes nordestinos que ocupaban ese abandonado territorio desde los años 80 del siglo XIX, cuando una severa sequía obligó a los sertanejos desplazarse a los bosques amazónicos sin saber que el río Acre pertenecía a Bolivia.

Fueron esos migrantes nordestinos quienes impulsaron el desarrollo cauchero de toda la Amazonia. Cuando el Estado boliviano intentó

hacerse del negocio asociándose con un consorcio norteamericano, los siringueros nordestinos se levantaron en armas y lograron expulsar a las tropas cochabambinas, sin ningún apoyo del Gobierno brasileño.

Tras la derrota, el presidente Pando se propuso contra-atacar movilizándolo a todo el ejército de Bolivia, bajo su directo mando y con asesoramiento militar de EEUU; el gobierno del Brasil comprendió que esa arremetida boliviano-norteamericana iba a desatar un baño de sangre y obligaría al Ejército brasileño tomar parte en el conflicto.

Entonces el Barón de Río Branco, Canciller del Brasil, ofreció a Pando y a sus socios newyorquinos (además de los potentados mineros Hoschild y Aramayo) comprarles el Acre, negocio que fue plasmado en el Tratado de Petrópolis de 1903. Sobre el mismo, hemos conversado en Xapurí con el eminente historiador acreano Juárez Maciel, en una entrevista que sostuvimos durante nuestro destierro y que reproducimos a continuación...

Data: noviembre 17, 2016 | 18:10

Apertura/Datos & Análisis/Desde el Destierro/Flash/Investigación

ENTREVISTA EN XAPURÍ CON EL PROFESOR JUAREZ MACIEL | EL TRATADO DE PETRÓPOLIS SIGUE SIN CUMPLIRSE DESPUÉS DE 113 AÑOS DE SU FIRMA PARA FRENAR A USA...

Brasil les compró el Acre a Bolivia y a Estados Unidos, pero no concluyó el tren a Villa Bella

© WILSON GARCÍA MÉRIDA | REDACCIÓN SOL DE PANDO EN XAPURÍ



En la mansión del Barón de Río Branco en Petrópolis, Rio de Janeiro, se reunieron los delegados de Bolivia y Brasil para firmar el Tratado del 17 de noviembre de 1903. | Foto Archivo Sol de Pando



[El Tratado de Petrópolis | BAJAR](#)

“Los Estados Unidos del Brasil pagarán una indemnización de £ 2’000.000 (dos millones de libras esterlinas) que la República de Bolivia acepta con el propósito principal de destinarlas a la construcción de vías férreas u otras obras tendientes a mejorar las comunicaciones y desarrollar el comercio entre los dos países”, señala el artículo 3 del Tratado de Petrópolis firmado el 17 de noviembre de 1903 para ponerle fin al conflicto armado del Acre. *“O pagamento será feito em duas prestações de um milhão de libras cada uma: a primeira dentro do prazo de três meses, contado da troca das ratificações do presente tratado, e a segunda em 31 de março de 1905”,* dice el original del documento en portugués.

En otras palabras, mediante el Tratado del 17 de noviembre de 1903 que estipula una figura algo ambigua de “permuta”, Brasil le compró a Bolivia el territorio del Acre que estuvo en franca disputa desde 1898, pero también pagó una “indemnización” al consorcio norteamericano “Bolivian Syndicate” de Nueva York. Los dos millones de libras esterlinas equivalían a aproximadamente 34’466.270 réis. De ese total, según revela el historiador Carlos Alberto Alves de Souza en su libro *«Historia do Acre»*, 32’080.000 réis debían destinarse a financiar la red ferroviaria boliviana sobre la frontera, y 2’366.270 réis fueron un pago al Bolivian Syndicate por los gastos en que habría incurrido esa compañía norteamericana durante el conflicto, como en el ostentoso desplazamiento del acorazado Wilmington hacia los puertos amazónicos con la perspectiva de entrar en combate.

Recordemos que el presidente José Manuel Pando había acordado entregar a dicha compañía norteamericana, “en arriendo”, la administración del territorio boliviano del Acre y en ese propósito Pando no vaciló en movilizar a todo el ejército del país para aplastar a los autonomistas acreanos que lograron afianzarse en este nuestro territorio mediante los alzamientos guerrilleros de Luis Gálvez en 1898 y de Plácido de Castro en 1902, alzamientos motivados precisamente por el afán boliviano de entregar el Acre a Estados Unidos

La posible invasión boliviana a las victoriosas colonias nordestinas en nuestro Acre —con auxilio de la fuerza naval norteamericana que mandó su avanzada a bordo del buque de guerra Wilmington— hizo temer en el Brasil una verdadera conflagración bélica que obligaría al ejército brasileño romper su esforzada neutralidad para enfrentar a los ejércitos aliados de Bolivia y Estados Unidos, que en caso de producirse el ataque habrían exterminado sin contemplación a las guerrillas autonomistas de Plácido de Castro.

Ante esa eventualidad catastrófica, el canciller brasileño José María Da Silva Paranhos, más conocido como el Barón do Rio Branco, aceleró la pacificación ofreciendo al Gobierno boliviano el pago de aquellos montos que el mismo presidente Pando ya había exigido dos años antes. En febrero de 1903 se acordó un “modus vivendi” que pacificó la zona mientras se elaboraba el Tratado de Petrópolis que entraría en vigor en noviembre y consolidaría la plena anexión del territorio boliviano del Acre al Brasil —un total de 190.000 kilómetros cuadrados— exceptuando la fracción más próxima al Abuná, hoy Departamento de Pando.

En Bolivia, no hay constancia ni hubo rendición de cuentas demostrando que el dinero que recibió el país por venderle el Acre al Brasil hubiera sido efectivamente empleado en la construcción de ferrocarriles tal cual estipula el Tratado de Petrópolis. Para construir el tren de Antofagasta a Oruro, el Estado boliviano contrajo un empréstito de Inglaterra.

Un detalle observado por el profesor Juárez Maciel



El historiador Juárez Maciel leyendo la última edición impresa de Sol de Pando, en Xapurí. | Foto Sol de Pando

Petrópolis es un municipio en Rio de Janeiro donde el Barón de Rio Branco, el canciller brasileño da Silva Paranhos, tenía su residencia. Hasta allí llegaron el canciller boliviano Claudio Pinilla y el embajador Fernando Guachalla para firmar el Tratado del 17 de noviembre junto a sus pares brasileños.

Según el profesor Juarez Maciel, distinguido jurisconsulto, historiador y municipalista de Xapurí, existe otro detalle —acaso más intrigante que el destino del dinero que recibió Bolivia por la venta del Acre al Brasil— que pone en cuestión el cumplimiento pleno del Tratado de Petrópolis. Es el detalle referido al compromiso contractual del Brasil para tender una línea férrea que conecte zonas estratégicas de la frontera amazónica entre ambos países.

“Cuando un tratado no se cumple en su cabalidad, ese Tratado sigue en pie a pesar del tiempo transcurrido, hasta su total aplicación”, asegura el historiador xapurense.

Para el profesor Maciel, el artículo 7 del Tratado de Petrópolis no se ha cumplido hasta la fecha por parte del Brasil, y Bolivia hace poco por exigir su cumplimiento. *“Por tanto el Tratado de Petrópolis sigue vigente 113 años después de su firma”,* sostiene.

Dice lo siguiente el artículo 7:

“Los Estados Unidos del Brasil están obligados a construir en territorio brasileño, por sí o mediante una empresa particular, una ferrovía desde el Puerto de San Antonio, en el río Madera, hasta Guajará-Mirim en el Mamoré, con un ramal que, pasando por Villa Murtinho u otro punto próximo (Estado de Mato Grosso), llegue hasta Villa Bella (en Bolivia), sobre la confluencia de los ríos Beni y Mamoré. Dicha ferrovía que el Brasil se esforzará en concluir dentro un plazo de cuatro años, usarán ambos países con derecho a las mismas franquicias y tarifas”.

El historiador Juarez Maciel informa que efectivamente Brasil arrancó con la construcción del ferrocarril en el Puerto de San Antonio, con un despliegue masivo de tecnología y fuerza laboral que dio surgimiento a la ciudad de Porto Velho y al Estado de Rondonia. *“Pero este ferrocarril nunca llegó hasta Villa Bella, ese ramal para Bolivia comprometido en el Tratado de Petrópolis no llegó a construirse hasta hoy y por tanto el espíritu de integración y buena vecindad estipulado en este Tratado, sigue siendo una cláusula pendiente en este siglo XXI”,* afirma el académico acreano.

El Ferrocarril Madeira-Mamoré fue construido entre los años 1907 y 1912, uniendo a lo largo de 364 kilómetros a Porto Velho con

Guajará-Mirim, en el Estado de Rondonia que debe a esta obra su creación y existencia. Se inauguró el 30 de abril de 1912, fecha que marca también la fundación de Guajará-Mirim. La obra vial estuvo a cargo del norteamericano Percival Farquhar.



Una de las locomotoras del centenario ferrocarril Madeira-Mamoré, en Porto Velho, exhibida como pieza de museo frecuentemente visitada por estudiantes y educadores. | Foto Sol de Pando

“Nadie podía imaginar lo difícil que sería dar curso a ese ferrocarril, luchar no sólo contra la naturaleza —tarea titánica— sino contra la falta de mano de obra”, [escribió el experto Patricio Crooker](#). “Se publicaron anuncios de búsqueda de personal en los periódicos más importantes de la época en los Estados Unidos de Norteamérica, y se dice que acudieron trabajadores de más de 50 nacionalidades. Las locomotoras y vagones llegaban en barco por los ríos Amazonas y Madera, lo que para la pequeña población de Porto Velho constituía un gran espectáculo. Las obras acercaron también a la zona algunos avances tecnológicos, como el teléfono y la máquina de lavar ropa. Una de las dificultades más grandes durante la construcción del ferrocarril fue la lucha contra la malaria, la fiebre amarilla y las picaduras de serpientes. El hospital de la Candelaria era el lugar más visitado por los trabajadores y, los que tenían menos suerte, terminaban en el cementerio de la misma localidad, lugar donde hasta el día de hoy se pueden apreciar tumbas con nombres de distintos orígenes. Se dice que unos 6.000 hombres dejaron la vida en torno a los rieles del ferrocarril”.

Pero la historia de tan memorable obra es corta y para el empresario Farquhar el megaproyecto representó un gran fracaso económico, agrega Crooker. *“Ocurre que, luego de que los precios de la goma se desplomaran, el uso del ferrocarril se redujo a lo mínimo; en el periodo de las dictaduras de los 70 tocaron el réquiem”.*

La línea férrea fue parcialmente desactivada en los años 1930 y totalmente desactivada en 1972. En 1981, se rehabilitó un trecho

de sólo siete kilómetros, con fines de entretenimiento. El resto quedó convertido en museo para turistas y visitantes estudiantiles.

El municipio de Porto Velho impulsa actualmente la reactivación de ese tren con fines turísticos, en un plan paralelo a las obras de la cuestionada Hidroeléctrica de San Antonio.

En la parte boliviana, las autoridades municipales de Guayaramerín, frente a Guajará-Mirim, intentan invocar el Tratado de Petrópolis para que se concluya el ramal hacia Villa Bella, pero nadie escucha, ni en Bolivia ni en Brasil.

“Ha llegado la hora de que los pueblos de Bolivia y Brasil cerremos aquel capítulo de la historia haciendo que se cumpla en un cien por ciento el Tratado de 1903 que fue suscrito para impulsar una efectiva y próspera integración de estos pueblos hermanos”, exhorta el profesor Maciel.

LINKS RELACIONADOS

- [LA REVOLUCIÓN ACREANA QUE ESTALLÓ EN XAPURÍ](#)
- [BRASIL COMPRÓ EL ACRE A BOLIVIA Y EE.UU. PERO NO CONCLUYÓ EL TREN A VILLA BELLA](#)
- [El cochabambino Rosendo Rojas y el acreano Plácido de Castro, unidos por una espada](#)
- [Buscando a Bolivia en el Archivo Histórico de los sirigueros autonomistas de Rio Branco](#)
- [El 6 de agosto en Xapurí: la Revolución Acreana que Bolivia no pudo evitar](#)
- [Memoria del quilombo o la lucidez libertaria de 50 millones de mujeres negras del Brasil](#)
- [Sequía y friaje en Rio Branco, tormentas en Cobija: el clima se hace inclemente en el Acre](#)
- [Rio Branco se atrinchera para frenar el Tráfico de Personas, tan criminal como el narcotráfico](#)
- [Sobre la Inteligencia Emocional: el Culto a la Virtud o una crítica al “vivir bien”](#)
- [Impregnaciones en Rio Branco o el espíritu libertario del Acre a flor de piel](#)



Datos & Análisis

Periodismo de Investigación
 Informes Especiales
 Entrevistas