

GRAN CARRETERA

DE

LA PAZ

A

COCHABAMBA.

*Si caminos tuvierais, don-
de quiera que sembrarais, pro-
duciría oro.*

PEREZ DE LA OLIVA.



COCHABAMBA, OCTUBRE
DE 1874.



IMPRENTA DEL SIGLO.

GRAN CARRETERA

DE COCHABAMBA

A LA PAZ Y AL LAGO DE TITICACA.

Desatendida como la instruccion industrial ha sido la viabilidad. Las producciones de la industria no se trasportan a los lugares de consumo por falta de caminos: no hai sino sendas fragosas o llanos desiertos; i las mejores combinaciones del comercio fracasan ante el subido precio de los fletes, que se hace mas oneroso con la pérdida de un tiempo considerable.—Rejiones feraces i ricas en objetos de variada explotacion permanecen sumidas en pobreza: sus habitantes no trabajan, o si trabajan no aprovechan el fruto de sus afanes, porque el costo de la conduccion de cada artículo es superior o su precio venal en el mercado.

INFORME DEL MINISTRO DE HACIENDA E INSTRUCCION EN 1874.

Antes del año de 1864 apenas percibíamos en lontananza el progreso del 'pais, por medio de vias de comunicacion accesibles a los rodados; cuando se presentó casi súbitamente entre nosotros la sociedad de Haviland Keay i Compañia con su numeroso tren de carruajes, para hacernos gustar las ventajas del cómodo, pronto i fácil trasporte. Desde Enero de ese año hemos podido comprender la importancia de las vias carreteras i hoy cuenta Cochabamba 40 coches particulares i muchas carretas de trasposte. Sin embargo, su viabilidad no se estiende todavía mas allá de Arani por el S. E. i apenas a Quillacollo por el O.

El primer pensamiento de una via carretera a Oruro i la Paz, fué debido a la iniciativa del Presidente Achá, i fracasó por el mal medio escojitado i por la caída de su gobierno. El segundo que fué propuesto por

uno de nuestros compatriotas en 1868 apenas alcanzó a ser conocido por la prensa i se perdió en medio del bullicio de la lucha de seis años. Hoy se presenta el tercero ante la Asamblea Nacional i es deber del patriotismo apoyarlo con todo el entusiasmo que debe producir la idea que encamina a un rápido progreso industrial i comercial.

No nos detendremos en manifestar la importancia de la obra que se propone porque ella se encuentra en la conciencia pública i porque se halla demostrada en las páginas de un folleto publicado en 1868 por el Sr. Miguel Aguirre del que reproduciremos mas adelante algunas consideraciones.—Bástenos decir que queremos la vía carretera.

Para estrechar mas las relaciones de los pueblos comprendidos en su trayecto, que abarca los principales de los departamentos de la Paz, Oruro i Cochabamba. Para viajar cómodamente i con menores gastos de Cochabamba a Oruro en 24 horas: de Oruro a la Paz en 30 horas i de la Paz al lago en 6 horas, i ponernos por consiguiente en ocho dias de Cochabamba a Lima por el ferrocarril de Puno i puerto de Mollendo.

Para abaratar las mercaderías ultramarinas que tan gravadas se encuentran por los altos fletes que ahora se pagan i para poder introducir bultos de gran peso, máquinas &c.

Para ofrecer con ventaja nuestras producciones agrícolas desde los confines de nuestro Departamento hasta los puertos del Lago Titicaca i aun al departamento de Puno.

Para que a su vez esas poblaciones nos envíen los suyos con igual facilidad.

Para abrir así mismo un ancho campo a los valiosos productos de Santa Cruz.

Pero cuál es el medio que se puede emplear para conseguir la ejecucion de tan importante idea? No será por cierto la especulacion particular por la notoria falta de capitales en el país i que tampoco podrian encontrarse fácilmente en el extranjero para una empresa desconocida. Menos aun la formacion de un capital por medio de una sociedad anónima porque esta institucion aun no se ha aclimatado entre nosotros.

"Mr. Adam Smith cree que un camino debe ser "pagado por aquellos que hacen uso de él i en proporcion del uso que hacen, pues que, si el consumidor gana una disminucion en los gastos de produccion, debe "al menos pagar esos gastos."

"Mr. J. B. Say opina que las provincias o departamentos por los que atraviesan las grandes vias de "comunicacion deben concurrir al pago de ellas."

Pues bien, la Paz, Oruro i Cochabamba, que son los pueblos mas inmediatamente favorecidos con la obra que proponemos, deben contribuir a la construccion de ella i a que se le destinen los ingresos de la aduana de Arica, sin perjuicio de la subvencion que hace el servicio del empréstito Concha i Toro, i despues de pagarse a Valde-avellano i Compania; debiendo el fisco indemnizarse con un peaje que le proporcione una renta igual al interes al 10 p. $\frac{1}{2}$ anual del capital empleado.

Se objetará tal vez que el Estado pierde en sus ingresos naturales 480,000 pesos, mas o menos, que con los descuentos respectivos i con una acertada negociacion se reducirian en el dia a 300,000 pesos o poco mas, cantidad que representa la renta de dos años de la subvencion aduanera de Arica; pero como está suma debe empezarse a percibir dentro de tres años i medio es decir, despues de pagado el empréstito Valde-avellano, el sacrificio, si así puede llamarse, no es inmediato para el erario i se puede afirmar, sin temor de equivocarse, que concluido el contrato, la Nacion reportará el doble de beneficios por el inmenso desarrollo que debe producir la misma via en el comercio e industria del pais. Ademas la Nacion asegura rentas fiscales o municipales en el peaje, como ya se ha indicado, en lugar de gastar improductivamente esas sumas como ha sucedido hasta ahora. Actualmente la totalidad de esas rentas están reatadas por mucho tiempo al servicio de dos empréstitos que dieron a la República un millon i medio de pesos fuertes, sin que uno solo de ellos hubiese sido empleado en beneficiarla siquiera con alguna pequeña obra pública o elemento de progreso.

Jeneralmente se tiene la conciencia de que un buen camino carretero de Cochabamba a la Paz, no se puede hacer con menos de medio millon de pesos.—Cierto es

que para que pasen una sola vez rodados, bastarian 60 o 70 mil pesos; pero no se trata solamente de obras provisionales para hacer algunos viajes en épocas determinadas del año; se quiere la construccion de una buena via que por sus condiciones i solidez ofrezca, con las indispensables refacciones anuales, constante viabilidad; al estremo de poderla ocupar hasta de noche en su mayor parte.

Los Señores Haviland Keay i Copaña se comprometian el año de 1868 a verificar la obra por 160,000 bolivianos, pero sin atreverse a allanar el camino fuera del lecho del rio de Tapacarí i sin construir puente alguno, lo que inutilizaba la via cuatro meses en cada año i les permitia economizar el pago de propiedades particulares que no tenian que ocupar.—La empresa actual pide la suma de 300,000 bolivianos con las condiciones de mayor ensanche i mas perfectibilidad, confiada tan solo en la remuneracion que le ofrezcan sus economías arrancadas al esfuerzo personal.

Lo anteriormente dicho i el conocimiento de la propuesta que mas adelante publicamos, hacen ver al país todo i a sus representantes la posibilidad de encaminarlo por primera vez hacia un próximo i halagüeño porvenir sin sacrificio alguno i con las garantías de éxito seguro.—Ahora toca a los bolivianos i principalmente a los habitantes del Norte, apoyar la idea con todo el esfuerzo moral de que es capaz el patriotismo i cumple a los Señores Diputados prestarle su preferente i decidida proteccion, para borrar las luctuosas tradiciones del pasado con la realizacion de un inmenso bien para el país.

Suponiendo que hubiese llegado ya para Bolivia la época de plantear un ferrocarril del Titicaca a la Paz, i de navegar el rio Desaguadero; ni la via férrea excluye la carretera que siempre se utiliza por muchos con ventaja i que con frecuencia sirve para abaratar los precios de un ferrocarril, ni la navegacion del rio puede tener como la carretera una influencia directa en beneficio de los pueblos i Ciudades que esta debe unir.

Trascribimos a continuacion una parte de las consideraciones espuestas sobre este estudio, en el folleto del Sr. Miguel Aguirre, publicado en 1868.

LA EMPRESA.

TRANSCRIPCION,

CAMINO CARRETERO

DE COCHABAMBA A LA PAZ Y ORURO.

I.

Antes de hacer el exámen de los "*Estatutos*" que hemos presentado para la formacion de la "Sociedad Patriótica," que debe realizar la apertura de un camino carretero que una estrechamente los intereses comerciales i sociales de los tres Departamentos del Norte de la República, creemos oportuno consignar en este lugar, algunos párrafos del interesante Folleto escrito en 1857 por el Sr. Cónsul Jeneral de Francia Leon Fabre, con el título de "*Bolivia, Colonizacion i Agricultura.*"

"ESTADO ACTUAL DE LA AGRICULTURA.....CAMINOS."

"Pero en Agricultura, sobre todo, la produccion "no es mas que uno de los términos del problema de la "riqueza; la abundancia de los jéneros no es una ventaja, sino en tanto que corresponde a la facilidad del consumo, i esta facilidad no existe, sino en tanto que permite la exportacion del producto un trasporte económico. No conocemos las otras repúblicas del Sud, pero nos parece que podemos afirmar, que ninguna reclama mas imperiosamente, que se ocupe de demarcar i de conservar en ellas los caminos. Recorriendo estas comarcas tan ricas, pero tan estropeadas por la naturaleza, se sorprende uno de ver que en treinta años de independencia, no se encuentre en su presupuesto un capítulo abierto para las comunicaciones de provincia a provincia."

"Cada camino está trazado a vuelo de pájaro, si-

“guiendo en cuanto es posible la línea recta, sin cuidar-
 “se de las pendientes que hai que salvar. En los valles,
 “el lecho del río, es un camino acabado, en el que bas-
 “ta con quitar las piedras que lo embarazan desde que
 “cesan las aguas. Durante los tres o cuatro meses de
 “lluvia, no hai ya camino de ninguna clase. Se hacen
 “zanjas en las cuestas i ofrecen frecuentes peligros en los
 “viajes; en cuanto a las quebradas surcadas en todo sen-
 “tido por las avenidas, tampoco ofrecen una senda, i el
 “viajero serpentea en su álveo buscando los pasos menos
 “pedregosos que cambian en cada corriente.”

“Se comprende que con semejante sistema los fle-
 “tes deben ser mas que subidos. Esta es efectivamente
 “una carrera insuperable, que condena a cada provincia
 “al aislamiento, impide toda idea de mejora i de cultura,
 “toda industria de mercaderías pesadas i voluminosas, i
 “recarga de gastos inútiles todos los productos naciona-
 “les i europeos que han llegado a ser una de las nece-
 “sidades del pueblo boliviano.”

“Si cada departamento recojiese lo suficiente para
 “sí, se podría explicar, sino disculpar esta indiferencia há-
 “cia la alimentación pública; pero, no hai nada de es-
 “to. En tanto que las provincias de Tarija, de Santa
 “Cruz i el Beni, echan cada año a los caballos i al ga-
 “nado, los sobrantes de arroz, lentejas i garbanzos, que
 “no pueden consumir, Atacama, la Paz, Oruro i Potosí,
 “están obligados a sacar con grandes gastos, de las pro-
 “vincias limítrofes i aun del Perú, de Chile i de la Re-
 “pública Argentina, los cereales i demas artículos que su
 “suelo no quiere producir. Es evidente, que resultando
 “de los caminos carreteros la rebaja del flete, tendria por
 “resultado cierto, facilitar la exportacion de las provin-
 “cias exhuberantes i aplicar al desarrollo de su agricultura,
 “las sumas que van a enriquecer anualmente las Repù-
 “blicas vecinas.”

“Nada puede dar una idea mas exacta de la in-
 “mensa pérdida que causa a Bolivia esta falta de vias
 “de comunicacion, que el exámen rápido de sus cambios
 “con el exterior.”

“En 1846 (segun Dalence) la Paz com-
 “pra al Perú en artículos alimenticios.....592,900 \$.

“I le vende: en coca, tabaco,

"chocolate, café i fruta.....	52,028 \$.
"Oruro compra al Perú en lí-	
"quidos i otros jéneros.....	68,700 \$.
"I vende al extranjero en lanas,	3,500 \$.
"Al Perú, en cebo, jabon, car-	
"nes saladas i grasas.....	13,000 \$.
"Cochabamba compra al Perú	
"en líquidos, pescados secos i otros	
"artículos.....	57,500 \$
"I le vende en harinas, jabo-	
"nes, tabaco etc.....	57,200 \$.
"Atacama compra del estran-	
"jero i principalmente de Chile en	
"víveres.....	62,042 \$.
"Potosí compra de la Repú-	
"blica Arjentina en mulas, caballos,	
"burros, bueyes, jabon, tabaco, co-	
"chinilla i otros artículos menudos	246,600 \$.
"I le vende 1,200 cestos de	
"coca i dos quintales de chocolate.	14,000 \$.
139,728 \$, 1.027,742 \$.	

"Esta es una suma de mas de un millon de pesos que sale de la República para satisfacer sus necesidades mas imperiosas, i que producirian, i aun mas, las ricas provincias de Cochabamba, Tarija i Santa Cruz, si las vias económicas hicieran posible el trasporte.— ¿No es vergonzoso ver que el ganado de la República Arjentina alimenta nõ solamente a Potosí, sinó tambien a la Paz, mientras que las provincias de Caiza, de Saucses i de Azero, crian a mas bajo precio i con las condiciones de proximidad mucho mas ventajosas?"

"Sin embargo, la luz es tan viva, que es mui necesario que acabe por iluminar aun a los mas pertinaces. Los cuadros oficiales contienen pruebas serias i positivas que deben triunfar de las preocupaciones funestas que han embarazado hasta aquí el desarrollo del pais. Acabamos de ver que Bolivia pide a sus vecinas, para su alimentación, un millon de pesos que ella podría producir. Pero el mal hecho a su agricultura es

“mucho mas considerable.”

“Tomemos en efecto las memorias oficiales de 1846 ya citadas i encontraremos en ellas una importacion jeneral que llega a 3.772,881 \$. Ciertamente Bolivia es un pais favorecido por la naturaleza; su suelo exhuberante de fertilidad, da un café que creemos igual al de Moka, una pepila que excede en mucho a la tan celebrada de Guayaquil, tabaco, cochinilla, todas las gomas, todas las maderas de tintura, todas las sustancias medicinales, arrojadas con profusion por la Providencia, en las zonas tropicales.”

“¿Se creerá sin duda, que su agricultura tan virjen, tan rica en producciones variadas, deberia bastar para la subsistencia propia, i ademas, para pagar sus compras hechas al extranjero? Júzguese por el cuadro siguiente:”

“Productos agrícolas vendidos segun	
“cantidades ya especificadas.....	136,228 \$.
“Lanas.....	3,500 \$.
“Quina 4,000 quintales.....	160,000 \$.
	299,728 \$.

“A esta miseria se reduce en la esportacion la industria agrícola que deja importar del extranjero, para la manutencion del pais, un millon de pesos.”

“Es cosa mui notable ver que Potosí vende a las provincias argentinas, la coca i el chocolate, que ciertamente no produce, pero que los ha recibido de los Yungas de la Paz. Por pequeña que sea esta esportacion, da la medida de la estension que podria tomar si los CAMINOS CARRETEROS vinieran a poner la baja en los fletes.”

En un manuscrito redactado por el Señor Palazzi, para promover en esta Ciudad, el cultivo de la morera i de los gusanos de la seda, leemos lo siguiente: “Indudablemente, son numerosos, valiosos i abundantes los productos de Bolivia; pero la inmensa distancia en que se hallan las plazas para esponderlos Y LAS DIFICULTADES QUE OFRECEN LOS MEDIOS DE SU ESPORTACION, HACEN QUE

“SUS VALORES SEAN CASI TOTALMENTE ABSORVIDOS POR FLETES
“MUY COSTOSOS.”

Podríamos citar todavía otros escritos de varios extranjeros inteligentes, que como los anteriores, han lamentado el completo atrazo en que se encuentran nuestras vías de comunicacion e indicado la urgente necesidad de reemplazarlas con caminos carreteros, para fomentar la riqueza pública de Bolivia con el desarrollo comercial e industrial, que son la inmediata consecuencia de su apertura; pero bástanos sobre este punto recomendar los luminosos escritos de nuestros compatriotas Dalence, Aramayo i Santivañez, que en años atras han ilustrado cumplidamente la opinion pública, en la materia que nos ocupa, i señalar por nuestra parte algunos hechos que están al alcance de todos nuestros hombres de Estado, i de nuestros comerciantes e industriales; pero que por desgracia no son mirados bajo el verdadero punto de vista en que se encuentran.

II.

Los pueblos de la República i principalmente aquellos que no cuentan sino con su industria agrícola para satisfacer todas sus necesidades, no pueden marchar en la via del progreso, desde que, para saldar mas de tres millones de pesos, que consumen al extranjero en mercaderías, no esportan ahora, sino la octava o décima parte en productos de retorno, debiendo completar el resto, en moneda sellada (a). De lo que resulta, que con la decadencia de la minería i el estacionarismo de su industria, provenientes de causas que no es de este lugar el enumerar, se ven obligados a privarse de satisfacer las exigencias que la civilización les impone i a retirar ver-

(a) Hoi esporta Bolivia al exterior, entre coca, cascarilla, cobre, lanas i otros artículos, 400 o 500 mil \$, es decir, la décima u octava parte de los 4 millones, poco mas o menos, que importa en mercaderías ultramarinas i productos de las vecinas Repúblicas.

gonzosamente su concurrencia del movimiento comercial que se nota en los Estados vecinos, presentando hoy un lamentable cuadro de pobreza franciscana.

En Cochabamba especialmente se deja sentir la crisis monetaria, por el aumento continuo del interes del dinero i no está lejos el día, en que, esportado el poco metálico para saldar las importaciones que se han hecho i se hacen aunque en pequeña escala, de las costas del Pacífico, los agricultores se hallarán en el forzoso dilema, de perecer envueltos en la depresion de sus productos, o de buscarles una salida fácil hacia los centros de consumo, porque el comercio inter-departamental, que es el único vehículo que los provee de moneda, hoy se halla paralizado como ya lo hemos indicado, por la falta de capitales i por la competencia que le hacen las Repúblicas vecinas en los Departamentos de la Paz i Oruro.

Es tambien en Cochabamba donde se nota un fenómeno opuesto a todo principio económico: que la abundancia en los productos de la tierra es la verdadera calamidad para los agricultores, porque siendo en este caso grande el ofrecido, el pedido está siempre reducido al estrecho círculo de su consumo. De donde resulta naturalmente la conclusion siguiente: COCHABAMBA EN SU ESTADO ACTUAL DE AISLAMIENTO, SERÁ MAS POBRE, A MEDIDA QUE SEA MAS ABUNDANTE.

En medio de tan ruinosos hechos, se presenta la idea salvadora del camino carretero a la Paz i Oruro, cuyas ventajas especiales para los tres Departamentos del Norte, vamos a esponer luego.—Cierto es que a ellos les espera un lejano porvenir de riquezas incalculables por la via del Oriente; pero el pensamiento que nos ocupa, lejos de tender a retardar la aproximacion de esa época de ventura, la aproxima, brindando a los pueblos del Pacífico, la cómoda i pronta comunicacion con los ribereños del Atlántico; porque, unir a Cochabamba con Oruro i la Paz, por medio de un camino carretero, es proyectar el centro de la línea de coches que debe comenzar en el Séure, San Antonio o Chimoré i terminar en la estacion del Ferrocarril de Taena.

III.

Es una verdad demostrada por todos los pueblos mas adelantados en el camino de la civilización, que mientras mas se aproximan unos a otros, se estrechan mas sus relaciones sociales, se unen sus intereses i se combinan sus esfuerzos, para aumentar la riqueza pública, que presta sus beneficios siempre crecientes a todos i cada uno de los que participan de un medio fácil i seguro de comunicacion. Hé ahí el bien estar de que gozan los países situados a las orillas del mar, como la Isla de Sicilia, a la que su posicion topográfica, la pone en contacto inmediato con los principales mercados del mundo, que esportan de ella, *veinte millones de francos* SOLO EN LIMONES; es decir, ocho veces mas de lo que vale el comercio del fértil suelo de Bolivia, productor casi esclusivo de la apetecidísima *cascarilla* i de las privilegiadas *alpacas*. Asi se explica tambien el constante esfuerzo que hacen los pueblos mediterráneos, para facilitar mas i mas sus comunicaciones. Debido a sus ferrocarriles el distrito de Florencia, provee de 500,000 sombreros de paja al comercio de Europa, mientras que nuestro Departamento del Beni, no esporta ni ciento de ellos. I no se diga que es la falta de poblacion, puesto que el estenso territorio boliviano cuenta igual número de habitantes, al que tiene la pequeña Isla mencionada.

Pero los habitantes de Bolivia que unen su indolencia a su posicion topográfica, se ven condenados a cambiar los restos de su renombrado Porosí, por las comodidades que les brindan los pueblos que tienen ancha salida al Océano, mientras que a los de Europa (lo dice Mr. Passy) "les basta enviar al Ecuador, sus vinos, sus aceites, sus cereales i sus manufacturas, para entrar en posesion del algodón, del café i de todos los productos que su propio suelo les rehusa: i no hai un solo punto en el globo, en donde sus habitantes no sean libres de proveerse de lo que se recoge mas allá de sus fronteras."

Veamos pues, si entre nosotros fallaria el axioma de las conveniencias que ofrecen los medios fáciles de locomocion.

Los Departamentos de la Paz i Oruro, situados en su mayor estension, sobre la altiplanicie de los Andes, necesitan del trigo de Cochabamba para amasar su pan. Ciertó es, que ahora lo obtiene, el primero en su mayor parte de las repúblicas vecinas, con mas ventaja que la que le puede ofrecer este mercado; pero cuando dicho cereal sea trasportado en cómodas i seguras carretas que lo preserven de la descomposicion producida por las lluvias i eviten las mermas resultantes de las continuas operaciones de cargar i descargar, i de la mala fé de los arrieros: con costos menos crecidos por el mero hecho de la facilidad de su traslacion: cuando los propietarios de ellos puedan marchar a los mercados de consumo, con mucha economia de tiempo i de dinero, para ahorrar las primas de las comisiones: entonces, la Paz i Oruro, i talvez algunas provincias del Perú (estendiéndose la línea carretera) no consumirán otro trigo que el de Cochabamba.

La Ciudad de Oruro i muchas poblaciones vecinas, se proveen de la plaza de Cochabamba, que es la mas inmediata, de algunos artículos de primera necesidad para la vida. Con el camino carretero que la ponga a un dia de distancia, los obtendrán en mas abundancia, en mejor estado de conservacion i mas baratos, aumentándose el número de consumidores, por la disminucion de precios.

Esta misma baratura de precios, ensanchará en la Paz i Oruro, el pedido de la pepita, zuelas, cera, tabaco, azucar i otros productos preciosos de Santa Cruz que pasan por Cochabamba. Especialmente la azucar que reemplazaria a la del Cuzco que hoy se consume en la Paz, en gran cantidad. Con la circunstancia de que, los industriales de Santa Cruz, podrán aumentar con ventaja su esportacion, desde que las recuas de Cochabamba, se dirijan a su camino, obligadas a dejar el de la Paz, por la competencia de las carretas.

La coca de la Paz, será puesta con seguridad i baratura en los grandes mercados de Sicasica i Oruro.

El aguardiente de Aiquile i de los valles de Totorá, podrá ser trasportado desde Cochabamba, en grandes toneles, sin pérdida ni deterioro, i sin las dificultades que ofrecen ahora las vasijas en que se esporta.

Los especuladores de cascarilla, se aumentarán en las montañas de Cochabamba, con la seguridad de obte-

ner buenos precios en el exterior, desde que los fletes no absorban su valor neto.

En fin, el comercio activo, que trae consigo, el aumento de consumidores, hará renacer otras industrias i fomentará las existentes, ofreciendo al trabajo mayor campo a dónde estender su actividad. Actualmente se proyecta en esta Ciudad la esplotacion de la seda, ¡cuántas otras sociedades industriales se formarían, en vista de la facilidad de dar consumo a sus productos! Pero, detengámonos un instante para oír sobre este punto al Señor Avelino Aramayo (Proyecto de nueva vía de comunicacion entre Bolivia i el Océano Pacífico). Dice así: "Cochabamba, el pueblo mas industrioso i activo de la República, con una juventud ardiente i vigorosa, estamos seguros de que, no se quedaria atras. Sin duda que tendria que vencer mas dificultades que los primeros pueblos, (la Paz i Oruro) pero tambien tiene mayores recursos en su poblacion."

"Si por la elevacion de las montañas que atraviesa su camino, no le fuera posible construir un ferrocarril, pronto haria UN BUEN CAMINO CARRETERO QUE LE PUSIESE A UN DIA DE VIAJE VIAJANDO CON TODA COMODIDAD. En tal caso ya se puede imaginar lo que harian esas numerosas poblaciones, que ahora mismo viajan por todas partes con sus productos especiales, que van hasta la costa llevando esos productos cargados en burros, gastando mucho tiempo i dinero en el viaje. Nada hai que mas arrebate la imaginacion del hombre laborioso, que la perspectiva de un movimiento industrial que se desarrolla sin obstáculos, IMPULSADO POR LAS GRANDES VIAS DE COMUNICACION. Transportado a este terreno, nos parece estar sintiendo la fiebre de especulaciones, que se despertaria en ese pueblo cochabambino, que de todo sabe sacar partido: nos parece que no quedaria un solo hombre, sin apresurarse a tomar la herramienta de trabajo, PARA ACUDIR A LA CONSTRUCCION DE SU CAMINO PRINCIPAL."

Por último, tengamos presente, que para el desarrollo de nuestra agricultura i manufacturas, nos es preciso importar voluminosas i delicadas máquinas, que hoy no se pueden traer a lomo de bestia, pero que los carros nos las presentarian sin deterioro alguno.

MIGUEL AGUIRRE, HIJO.

SEÑORES DIPUTADOS

DE LA ASAMBLEA NACIONAL.

Propone la construccion de una carretera, por cuenta del Estado, entre las Ciudades de Cochabamba i la Paz, prolongándola a cualquiera de los puertos sobre el lago Titicaca.

Adolfo Zamudio, Ciudadano del Perú i miembro nombrado por la empresa para dirigirse a la Asamblea i al Gobierno en representacion de una Compañia organizada ya, con el objeto que voi a expresar, ante los respetos de la Representacion Nacional, digo: que la ansiedad pública por poseer vias de comunicacion en el pais, entre las que figure en primera línea una carretera que una a los importantes Departamentos de la Paz, Oruro i Cochabamba, para hacer mas activo su comercio i ponerse en inmediato contacto con el ferrocarril de Puno, ha hecho nacer la idea, entre algunos industriales, de estudiar la materia, reconocer el terreno i proponer los medios de ejecucion con amplias garantias i ventajas para el Estado i para el comercio, las mismas que aduciré en el curso de esta solicitud i propuesta.

Desde luego, es innegable la importancia de los ferrocarriles del Madera i de Mejillones, que por el Oriente i Sud Oeste de la República, deben dar nueva vida industrial a la Nacion, despertándola de la inactividad en que se encuentra por los obstáculos que la naturaleza misma opone a su movimiento; pero es innegable tambien que se pasarán muchísimos años sin que el vapor penetre a las ricas montañas de los Andes; razon por la que en lugar de pensarse en utópicas combinaciones, se hace indispensable ya procurar el fácil acceso, para el cambio barato i cómodo de los productos de los hondos valles con la inmensa altiplanicie.

Entre las vias de comunicacion de mayor utilidad para el pais son de preferente e improrogable atencion,

las que deben poner en contacto las poblaciones de Tarija, Potosí i Sucre, estendiéndola al Norte hasta Oruro; i el camino que una a este centro (Oruro) con la Paz, Cochabamba i Santa Cruz. La primera se realizará quizá mui luego por medio de las Mensajerías argentinas: la segunda es materia de esta propuesta, aunque desgraciadamente por ahora, solo en parte.

La obra de una vía carretera desde esta Ciudad hasta la de Oruro i la Paz, ha llegado a ser una necesidad de urgencia tan premiosa, que no podría postergársele por mas tiempo, sin esponernos a que una crisis mui inminente en los productos agrícolas de este Departamento, viniese a trastornar la marcha lenta, pero segura del país.—Ahora mismo se nota, que mientras la plétora de producciones principales, hace nominales las rentas de los hacendados, otros artículos que aquí no se producen se espenden a precios exajeradamente subidos.

La Ciudad de la Paz i pueblos circunvecinos, pagan mucho mas de lo que deberian por el trigo i harinas, por la dificultad que hai para trasportarlo desde esta Ciudad a aquella por medio de árrias i por fragosísimos caminos.—Otro tanto sucede con los productos naturales de la Ciudad de Santa Cruz, cuyo depósito jeneral es Cochabamba.—Los artículos ultramarinos llegan a esta Ciudad recargados exorvitantemente de precio por los altos fletes que se pagan desde la Ciudad de Tacna, ocasionando a los consumidores un notable quebranto por la diferencia de valor que aquí deberian tener.

Un camino de rodados salvaria este inconveniente i a no dudarlo, la Ciudad de la Paz seria el depósito jeneral de mercaderías europeas i de productos de la costa, que se trasportarian a esta Ciudad por la vía carretera i fácil es calcular hasta dónde llegaria la prosperidad comercial de la Paz en pocos años.

Por demas me parece insistir en querer demostrar las ventajas que esta obra reportaria a los Departamentos de la Paz, Oruro, Cochabamba i Santa Cruz, porque mejor que yo las pueden apreciar los Honorables miembros de la Asamblea.—Para realizar una obra de tal magnitud se necesitan sacrificios.—Si se esperan mejores tiempos para su ejecucion, estos no llegarán porque para alcanzarlos se necesitan elementos de progreso, co-

mo el propuesto ahora.—La ejecucion de mi propósito, ni detiene la marcha del Gobierno, por la inmediata erogacion de capitales, ni espone en lo menor la seguridad de los intereses fiscales.

Si aun no presento los planos i estudios de la obra, es porque aun no hai en el país leyes que garanticen especialmente esta clase de propiedad, tan sagrada como la del dinero i tan costosa en algunos casos como el producto mas valioso.—Las bases del contrato indican el plazo i tiempo en que debe cumplirse con este requisito.—Los presupuestos, que oportunamente se presentarán, segun los artículos de la propuesta, haran ver, que la obra estudiada por dos vias, no puede realizarse con menos de 260,000 bolivianos fuera de los gastos imprevistos.

Voi a permitirme ademas algunas otras consideraciones, que a mi juicio han sido hasta ahora la causa de que una necesidad tan urgente no sea satisfecha.—La falta de capitales en el país i la multitud de empresas de toda naturaleza, por todos conocidas i sin que haya quien las acometa, dan la seguridad de que si se esperan obras de esta clase de los esfuerzos e iniciativa particular, se quedarán siempre sin realizar.

El Gobierno, dueño del camino que propongo, gastará, es cierto la fuerte suma de 300,000 bs., pero como estos valores, no pueden llegar a sus manos hasta los años de 1878 i 1879, le son por ahora inútiles.—Llegado ese caso i encontrándose sin ese recurso, tendrá en cambio, no solo los intereses de su capital representado por el peaje que debe cobrar por el número de años que juzgue equitativo señalar i que no pueden producir a su capital invertido, menos del 10 p. ∞ de intereses, sino tambien el desarrollo de cuatro Departamentos, que en poco tiempo llevarán a las arcas fiscales, dobladas las erogaciones de su actual comercio.

En conclusion se exige al Erario Nacional la suma de 480,000 bolivianos que debe comenzar a percibir dentro de tres años i medio i en cambio se le ofrece un camino que por su comodidad i seguridad, debe necesariamente empezar a producir antes de tres años un peaje *mínimum* de 30,000 bolivianos anuales, sin contar, como se tiene dicho, con el progresivo aumento de esta canti-

dad por el desarrollo comercial e industrial de cuatro Departamentos.—Adviértase tambien que los contratistas de la obra, apenas podrán negociar esos fondos ~~que~~ con un quebranto de un 40 p. $\frac{3}{4}$ segun cálculos precisos i que con las condiciones que se ofrecen, no pueden realizar grandes provechos. Si esos fondos se negociasen mas ventajosamente el excedente será para el Gobierno, segun nuestra propuesta.

Es innegable que en Bolivia no se ha acometido todavia una empresa de resultados mas prácticos e inmediatos, i ante ellas no se debe omitir sacrificio alguno, tanto mas, cuanto que se presentan todas las seguridades deseables para su ejecucion en la mejor escala posible de condiciones para la obra.

Por lo que a UU. pedimos, que en sus altas deliberaciones se sirvan aceptar mi propuesta en los términos que paso a espresar:

1º La compañía se titula “Empresa de la Gran Carretera de Cochabamba al Titicaca.—Tendrá su domicilio en la Ciudad de Cochabamba i será representada por su Presidente.

Es compuesta de nacionales i extranjeros.

2º La Empresa se compromete a construir un camino para rodados, cuyas condiciones se espresarán a continuacion, desde la Ciudad de Cochabamba hasta la de la Paz, i desde esta última hasta Carapata o Aigaché en el lago Titicaca, a eleccion del Gobierno.

3º El camino tendrá la anchura de 10 a 12 metros en los llanos i de 6 a 7 en los cerros, laderas i faldeos.

No se ocupará la playa de ningun rio caudaloso, para que en todo tiempo sea transitable.

La inclinacion de la gradiente será de 10º desde la horizontal, en lo jeneral.—Si la necesi-

dad obliga en algunos puntos difíciles a mayor inclinacion, se podrá subir hasta 14° o 15°, pero en este caso, el trayecto seguido con esta inclinacion, no pasará en cada vez que sea necesario de 60 metros de largo.

Los desagües en las cuestas serán todos empedrados i en los llanos subterráneos o laterales segun la localidad.

Las calzadas secas i los puentes, se construirán con todas las condiciones de estabilidad, solidez i larga duracion.

Se construirá un puente sólido, sobre columnas de cal i piedra, sobre el río Tapacarí o Uçuchi, en el trayecto del camino; cuyo trazo señalará la Empresa por la quebrada que sea mas conveniente i con arreglo a los estudios que tiene hechos.

4° La Empresa dará al Gobierno, en cuanto sea aceptada la presente propuesta, una fianza de 50,000 bolivianos en bienes raíces, como garantía para el cumplimiento del contrato—i a beneficio del Gobierno si la Empresa falta a él.

Los presupuestos que estudiados por dos vias, exceden a la suma de 260,000 bs. fuera de gastos imprevistos i los planos i estudios, se presentarán 120 dias despues de la aceptacion.

5° La duracion de la obra i el plazo concedido a los empresarios será de treinta meses para la totalidad, contados desde el día en que la Empresa reciba los primeros 50,000 pesos fuertes o bolivianos de que habla el artículo 13.

Al final de los 6 primeros meses, se entregará el trayecto de la Paz a Aigaché o Carapata i al final del segundo semestre la parte del camino comprendido entre la Ciudad de la Paz i el pueblo de Caracollo.—Diez i ocho meses des-

pues o antes si fuese posible la obra total desde Cochabamba hasta Aigache o Carapata.

6º El Gobierno dará a la Empresa la subvencion aduanera que el Perú paga a Bolivia por los años de 1878 i 1879, i si esta no existiese para entonces, el producto de las aduanas del Norte, como equivalente; es decir, despues que este recurso haya pagado el crédito de Valdeavellano i i C^a, desquitándose siempre lo acordado al Banco garantizador de valores, o lo que es lo mismo, el Gobierno de Bolivia, pondrá desde el dia i con el objeto que se espresará en el artículo siguiente, a disposicion de la Empresa, la cantidad de 244,994 \$ fuertes o bolivianos, cobrables al Gobierno del Perú en cada uno de los años de 1878 i 1879.

7º Esta subvencion se negociará por la Empresa en el Exterior con intervencion i conocimiento del Ministro o Cónsul boliviano.

8º El producto de esta negociacion en dinero o valores se colocará en un Banco o Casa comercial de la costa, a eleccion de la Empresa i a nombre del Gobierno de Bolivia i de la Empresa, como valores inenajenables a otro objeto que el señalado en este contrato.

9º La operacion anterior de depósito o colocacion de valores, se negociará en todas sus condiciones por los empresarios i el Ministro o Cónsul boliviano, con facultades iguales por ambas partes.

10. Si la operacion de que habla el artículo 7º [negociacion de la subvencion] produjese para el capital, despues del descuento que debe sufrir una cantidad mayor a la de 300,000 \$ fuertes o bolivianos, el excedente pertenecerá al Gobierno de Bolivia.

11. El depositario de estos valores, bien sea un banquero o un jerente de Casa comercial

o de descuento, no podrá hacer pago alguno, gravando el depósito o fondo colocado, sino por letras firmadas por el representante del Gobierno de Bolivia i el de la Empresa.

12. Si la colocacion de estos valores con arreglo al artículo 7º no fuese bastante ventajosa, a juicio de la Empresa, los contratistas podrán negociar empréstitos con la garantia de la subvencion aduanera o producto de aduanas, si aquella no existiera i en la parte ya fijada; representada por letras aceptadas por el Gobierno del Perú, que el de Bolivia debe entregar a la Empresa.—Esto, en el caso de la subsistencia de la subvencion.—En caso de no existir ésta, la garantia para un empréstito será la ley que desde luego debe dar la Asamblea para la adjudicacion de dichos productos a la Empresa.

En la negociacion de este empréstito tendrá intervencion el Ministro o Cónsul boliviano.—En caso de que este se efectue, se observará para la colocacion de valores, lo fijado en los artículos 8º i 11.

13. Despues de las operaciones anteriores, el Gobierno adelantará a la Empresa de los fondos negociados por los mismos empresarios, la suma de 50,000 pesos fuertes o bolivianos garantidos con la fianza del artículo 4º

14. Invertida esta cantidad de 50,000 pesos con vista pasada por el Delegado del Gobierno sobre los libros de la Empresa, se seguirán haciendo por el Gobierno a la Empresa, sucesivos adelantos, tomados de los fondos depositados, de 50,000 pesos cada uno, por cuatrimestres, hasta la cantidad de 250 mil bolivianos.

15. El resto de la suma del capital producido por los valores negociados, despues de de-

ducidos los descuentos i los 250,000 bolivianos de que habla el artículo anterior, seguirá depositado como segunda garantía de la Empresa al Gobierno para el cumplimiento de su contrato, hasta la entrega del camino.

16. Los intereses o resultados comerciales de la colocacion de dinero o valores de que habla el artículo 8º pertenecen i son propiedad de los empresarios.

17. El Gobierno se compromete a subsanar a la empresa los perjuicios i atrasos que pudiera ocasionarle por la demora de la autorizacion para el recojo de las sumas sucesivas, segun el artículo 14.

18. Si la obra se suspendiere temporalmente por causas imprevistas, como guerras, peste, o alguna otra ajena a los empresarios, no correrá para estos el plazo señalado mientras dure esta suspension i el espacio de tiempo inutilizado se agregará a los 30 meses del compromiso, segun el artículo 5º

19. El Gobierno facilitará a los empresarios la adquisicion, a justa tasacion, de los terrenos de propiedad particular que deben ocuparse por el camino i cederá sin retribucion los del Estado que se ocupen.

20. El Delegado que el Gobierno nombre para que lo represente tendrá el derecho de inspeccion sobre las sumas invertidas i sobre los libros de la Empresa.

21. Los empleados i trabajadores de la obra quedarán escentos del servicio militar, mientras la duracion de los trabajos i si llegase a ser necesario i la Empresa lo pidiese, el Gobierno la ausiliará con algunos hombres del Ejército para la seguridad i órden del campamento de trabajadores.

22. Las dificultades que se suscitaren sobre la intelijencia de los artículos de este contrato serán resueltas por la Corte Suprema de la República.

23. El Gobierno concede a la Empresa el derecho de poder enajenar este contrato en la misma forma i condiciones aquí estipuladas i con las mismas garantías prestadas a satisfaccion del Gobierno.

24. La fórmula para la entrega del camino, será el viaje de una o dos diligencias desde Cochabamba al lago Titicaca, conduciendo a la Comisión nombrada por el Gobierno para recibir la obra i el informe favorable de esta Comisión.

Cochabamba, Octubre 10 de 1874.

Adolfo Zamudio.

Unas cuantas palabras aún para concluir.— Estamos viendo en la jeneralidad la espresion de desconfianza producida por el temor de que nuestra obra no se realice. Comprendemos su desaliento, que por oríjen diverso, alcanza hasta nosotros. Para aquietar a los mas decepcionados, aseguramos, que tenemos acumulados todos los elementos para empezar y concluir el trabajo del camino. Que a mas de los estudios ya hechos, no avanzaremos un paso, sino de acuerdo con las decisiones de un ingeniero competente. Ofrecemos como garantía para el cumplimiento de nuestro compromiso, la suma de cincuenta mil bolivianos.

No se estrañe el que segun las bases de

nuestra propuesta posterguemos la presentacion de nuestros estudios i planos, hasta despues de aceptada nuestra propuesta. Esta decision ha sido maduramente tomada como garantía de nuestros derechos. ¿Si nuestra propuesta es rechazada o no atendida, no podria cualquiera, hoi o mañana aprovecharse en beneficio propio de nuestros estudios, de nuestro plan, i de nuestro trabajo i dineros invertidos? Precautelándonos por nuestro propio interes, hemos ofrecido al Gobierno cuantas seguridades nos podia exigir.

Si hoi no se realiza el ensueño dorado de tres departamentos, no será ciertamente por culpa nuestra. Repetiremos que si se esperan mejores tiempos, épocas mas oportunas o propuestas mas ventajosas, la obra no se efectuará jamas i las esperanzas de dar el primer paso por el camino de la industria i del comercio, vivirán eternamente tan solo en la cabeza de unos pocos, que como nosotros, aun no han llevado su desconfianza hasta el aniquilamiento moral.

Es al amor al progreso, al patriotismo i luces de los Sres. Diputados, a quien corresponde honrar el Congreso de 1874, con la fundacion de una obra de consecuencias tan trascendentales.

La Empresa.

