

*Dr. José Ma. Camacho*

El Ferrocarril de Antofagasta

y

sus privilegios

14820

—\*—

**RAMAL**

DE

**UYUNI A POTOSI**

—\*—

Reclamo y protesta

**I**

—\*—

**LA PAZ**

IMP. VELARDE—YANACOCHA 26-27

**1906**

30  
150

1 01481 1

El Ferrocarril de Antofagasta

Y

sus privilegios

RAMAL

DE

UYUNI A POTOSI

Reclamo y protesta

I

LA PAZ

IMP. VELARDE—YANACOCHA 95-97

1906



Excelentísimo Señor Presidente de la República.

Reservándose los recursos legales que le corresponden, pide reconsideración y se fijen las bases que indica, protestando para el caso de negativa.

Harry Usther, Administrador General del Ferrocarril de Antofagasta á Bolivia, presentándome ante V.E. por el órgano del señor Ministro de Gobierno y Fomento, digo:

Que, ejercitando los derechos que corresponden á la Compañía que represento, y defendiendo sus intereses, como es de mi deber, me veo en la necesidad de recurrir ante la justificación de V.E. para reclamar:

1º — Por la cancelación que el Gobierno, *motu proprio*, ha hecho del contrato de 22 de agosto de 1905, que firmó con un representan-

te especial de esta Compañía, para los estudios del Ferrocarril de Uyuni á Potosí;

2º— Por el contrato celebrado con Speyer y C<sup>o</sup> y el City Bank de Nueva York para la construcción de la red ferroviaria que se proponen llevar á cabo, según aparece del último Mensaje leído por el Presidente de la República al Congreso.

I

Respecto al primer punto, es decir al contrato referente á la línea Uyuni—Potosí, el Gobierno parece haber olvidado que ese contrato tenía un carácter bilateral y que si creaba derechos para él le imponía también obligaciones. Todo contrato de ésta naturaleza no puede disolverse sino por el consentimiento de ambos contratantes ó por un fallo judicial que implica la preexistencia de una causa legal.

El Gobierno de Bolivia, sin embargo, ha preterido ésta regla elemental de derecho y por sí y ante sí, ha cancelado ese contrato que le ligaba á la Empresa que represento de un modo legal y moral.

Tomando por base una razón injustificada, — la de que los planos y presupuestos de esa obra no le fueron entregados en un tiempo determinado y el que ésta Empresa no expresó de un modo categórico, en el mismo plazo, si tomaba ó nó á su cargo la construc-

ción del dicho ramal de Uyuni á Potosí, — dió por cancelado y sin efecto legal aquel contrato, asumiendo así el doble carácter de juez y parte.

La Empresa del Ferrocarril, cumpliendo las obligaciones que contrajo en el referido contrato, hizo por medio de sus Ingenieros el estudio del ramal *en el tiempo convenido*, apesar de las dificultades que se presentaron por causa del terreno y del clima.

De esa manera cumplió lo estipulado en el artículo 2.º de su contrato, pues antes del 31 de enero, plazo fijado para la terminación de los estudios, hizo saber al Gobierno que los tenía concluídos.

La presentación de esos estudios no era obligatoria para la Empresa y, estando en su propio interés aprovecharlos en su oportunidad, los remitió al Directorio de Londres para que él, con examen de ellos, determinase la construcción de la línea ó simplemente el cobro del precio del trabajo efectuado, conforme á la estipulación del contrato.

Cosas bien distintas son el estudio de un Ferrocarril y el aprovechamiento de ese estudio para realizar la obra materia de él. Para la primera parte, es decir para el estudio, que es obra de Ingenieros y se efectúa en el terreno, se fijó como plazo el 31 de enero; mas para la segunda parte, es decir para el aprovechamiento del estudio, que es parte perti-

nente á la dirección económica superior, no se fijó plazo.

Habría sido incurrir en una vanidosa pretensión y realizar una propuesta irrisoria, fijar las bases de un contrato que no se había estudiado seriamente y para el que solo se dispuso de cinco meses escasos. Por eso es que la Empresa del Ferrocarril, antes de presentar su propuesta al Gobierno, envió los planos y estudios á su Directorio en Londres, el único que tenía facultad para decidir la realización de una obra tan importante y costosa como el Ferrocarril Uyuni-Potosí.

De ahí que la Resolución del Gobierno de 28 de marzo que exigía á la Empresa declararse en el plazo máximo de un mes si tomaba ó nó á su cargo la construcción del ramal sea injustificable.

Hago caso omiso de la falta de notificación al representante legítimo de la Empresa y me limito por el momento á hacer notar que el Gobierno de Bolivia, saliendo de las reglas usuales del derecho se constituyó en juez de su propia causa. Este solo hecho, que no comento y solo expongo, bastará, no lo dudo, para que la justificación de V.E. reconsidere las medidas que motivan esta presentación una vez que esta Empresa se encuentra ya en aptitud de transmitir á V.E. la resolución de su Directorio.

Sabido es que la Empresa del Ferrocarril de Antofagasta á Bolivia es una sociedad

anónima que tiene su Directorio en Londres— ¿ cómo pues entonces se le pudo exigir ya en marzo, que expresase su voluntad acerca de la construcción de una obra cuyo estudio solo se había terminado en los últimos días de enero ?

En el momento en que se exigía imperiosa y urgentemente la presentación de una propuesta definitiva, los planos y antecedentes estaban en camino á Londres, adonde solo pudieron llegar á fines de abril.

Posteriormente fué forzoso y necesario cambiar comunicaciones, suministrar datos, dar explicaciones, etc., etc., y es ese tiempo el transcurrido durante los meses que se han seguido.

El Gobierno de Bolivia, sin tener en cuenta todo esto, que es perfectamente claro para todo el que tenga la noción del trabajo de ferrocarriles, desplegó una rapidez inusitada para cancelar el contrato de Agosto, declarándolo nulo y sin efecto legal.

Hay más: la obligación de presentar propuesta para el trabajo de la línea sobre la base de los estudios concluidos el 31 de enero, era *facultativa* para la Empresa y no tenía plazo fijo. De ahí que la Empresa no haya incurrido en mora hasta hoy y que por tanto no haya podido ser conminada legalmente para presentar propuesta alguna ni menos en

los términos de los decretos de marzo 28 y abril 30.

Adquiere mayor gravedad el procedimiento de que es víctima esta Compañía, si se recuerda que pendiente el contrato de 22 de agosto, y mientras la Empresa del ferrocarril ejecutaba los estudios, el Gobierno de Bolivia estaba ya en tratos con Speyer y C<sup>ª</sup> y el City Bank para la construcción de toda la red ferroviaria, en la que se incluyó la línea Uyuni-Potosí.

Consta esto de documentos oficiales; y de ellos aparece que desde fines del año pasado, el Gobierno de Bolivia negociaba ya con otros contratistas la construcción de varias líneas entre las que está incluida la de Uyuni-Potosí, ya comprometida con la Empresa que represento.

Para terminar este punto, debo hacer constar:

Que el contrato de 22 de agosto de 1905 está vigente pues no ha podido ser anulado por solo una de las partes sin consentimiento de la otra, sino por sentencia legal.

Que, apesar de que el Gobierno abrió negociaciones con otros contratistas, los estudios continuaron y se concluyeron en el plazo fijado, si bien no se elevaron al examen del Gobierno porque la Empresa creyó que debía reservarlos, á fin de que otros empresarios

no usufructuarán de la labor de ella; y por último;

Que en vista de esos estudios y de los planes el Directorio de la Empresa ha podido últimamente tomar una resolución definitiva, estando yo facultado para proceder en conformidad á ella, para lo que es preciso que el Gobierno reconsidere el Decreto de 30 de abril abriendo así campo á la acción de la Empresa.

## II

En cuanto al segundo punto, el referente al contrato con Speyer y C<sup>ª</sup> y el City Bank de Nueva York, hasta leer el Mensaje del señor Presidente al Congreso, era difícil creer en su efectividad porque no se hizo llamamiento á propuestas ni se le había dado publicidad oficial.

Tanto más difícil era creerlo cuando tributando al Gobierno el homenaje de respeto que merece, esperaba que asunto de tanta entidad fuese tratado en conformidad á los principios de justicia, que son norma de gobierno en todo país. De ahí que me impusiera, por el Mensaje citado, con profunda sorpresa de la efectividad de ese contrato celebrado con olvido de leyes vigentes y preterición de derechos adquiridos, lo que implica perjuicio evidente para los intereses de esta Empresa.

La Ley de 28 de noviembre de 1888 que aceptó la propuesta de la Compañía Huan-

chaca para la construcción de un Ferrocarril de la frontera chileno-boliviano á la ciudad de Oruro, dice á la letra, en su artículo tercero: « La Compañía Huanchaca podrá establecer ramales de vías férreas á cualquier centro de República con su respectivo telégrafo especial, bajo las condiciones generales de la presente propuesta, siendo dicha Compañía preferida en caso de concurrencia de otras solicitudes ».

Autorizada más tarde la Compañía Huanchaca para traspasar sus derechos por ley especial, los transfirió á la actual Empresa ( The Antofagasta and Bolivian Railway Company Limited ) y esa transferencia fué aprobada por el Gobierno de Bolivia en dos actos oficiales, el de 8 de diciembre de 1888 y el de 21 de marzo de 1889.

De ahí que la Empresa del Ferrocarril sea dueña de los derechos, ventajas y privilegios de que gozaba la Compañía de Huanchaca.

Entre esos derechos y ventajas que por cierto no fueron muchos ni excesivos, está la preferencia para la construcción de ramales á cualquier centro de la República.

La Ley que dejó consignada dicha preferencia, no se presta á una interpretación vária ni en su letra ni en su espíritu, ni permite duda, siquiera sea ligera, acerca de lo que el Gobierno de Bolivia quiso otorgar y concedió á la Compañía de Huanchaca.

Nada hay que decir acerca del sentido literal del artículo 3º ya copiado: sus términos son demasiado explícitos y dejan ver claramente el derecho de preferencia otorgado á la Compañía Huanchaca para la construcción de ramales á cualquier centro de la República.

En cuanto al espíritu de la misma disposición, para apreciarlo en su alcance y justo valor, basta considerar la situación de Bolivia en aquella época, recordando que entonces esta Nación iniciaba el trabajo de su primer Ferrocarril, y que el capital extranjero, único que podía aventurarse en una obra de ese género, se mostraba reacio á venir á Bolivia.

Era, pues preciso atraerle, ofrecerle aliciente y ventajas positivas para decidirlo á acometer obras de dudoso porvenir y problemático resultado.

Apreciada así la situación, estoy cierto de que nadie pondrá en duda que fué preciso ofrecer todas las ventajas á la primera Empresa que aventuraba sus capitales en la construcción de un Ferrocarril boliviano.

Sin embargo, por encima de una preferencia tan manifiestamente establecida, el Gobierno ha realizado el contrato de Speyer y Cº y el City Bank, dejando de lado el interés de la Empresa del Ferrocarril y haciendo caso omiso del derecho de preferencia otorgado á ella.

Justo y natural era que el Gobierno, respetando leyes preexistentes, hubiese tenido en cuenta que la Empresa del Ferrocarril, que tanto se ha desarrollado en los dos últimos años, podía tener interés en construir todas esas vías ó al menos algunas de ellas. En previsión de esto fué que obtuvo el derecho de preferencia que se trata de desconocerle.

No puede alegarse que el silencio de la Empresa autorizaba á que se le considerase desistida del derecho de preferencia que le otorgó una ley, primero, porque toda renuncia de derechos debe ser expresa y segundo porque con fecha 9 de febrero del año pasado, cuando empezaban á trascender al público los proyectos del Gobierno, se presentó en resguardo de sus derechos pidiendo se tuvieran en cuenta.

Esa petición no produjo resultado alguno, pues el Gobierno, según aparece del Mensaje Presidencial, llegó á firmar el contrato que motiva ésta reclamación.

Mal pudo ésta Empresa tomar medidas precautorias ni resguardar sus derechos, porque el Gobierno condujo ese asunto con tal reserva y sigilo, como es notorio, que todo el país lo ha recibido con sorpresa.

No pudo tampoco la Empresa del Ferrocarril inmiscuirse en negocios que el Gobierno trataba con estricta reserva y, descansando en su derecho preestablecido por leyes vigen-

tes, esperó confiadamente que no se perjudicarían sus intereses.

Por otra parte, el ejercicio de un derecho de preferencia supone la existencia de otras propuestas y la Empresa del Ferrocarril esperaba la oportunidad de conocerlas, para ejercitar su derecho de preferencia y hacerse oír del Gobierno.

Dos circunstancias son necesarias para ejercitar una preferencia: existencia de propuestas y conocimiento de ellas.

Propuestas no han existido, pues la única que parece haber tenido el Gobierno ha sido la de Speyer y C<sup>o</sup> y el City Bank y con ella, en obediencia á leyes vigentes y respetando el derecho adquirido, debió notificarse á esta Empresa.

Nada se ha hecho, sin embargo, de modo que resulta que se ha olvidado los privilegios que la Nación otorgó á la Compañía Huanchaca y que ésta transfirió á la Empresa del Ferrocarril de Antofagasta, con la prévia aprobación de los Poderes Públicos de Bolivia.

A fin de subsanar un olvido que implica injusticia y trae grave perjuicio á la Empresa del Ferrocarril, pido que, en conformidad á la Ley de 1888, se notifique á la Empresa del Ferrocarril la propuesta de Speyer y C<sup>o</sup> y el City Bank con el objeto de que la conozca en todos los detalles.

Pido también, basándome siempre en la Ley de 1888, que el Gobierno exija á los concesionarios Speyer y C<sup>ª</sup> y el City Bank que fijen el costo y las condiciones de cada una de las líneas que han de trabajar, pues solo así podrá esta Empresa ejercitar su derecho de preferencia.

Los términos abstractos y generales de la propuesta que ha sido aceptada por el Gobierno impiden que pueda hacerse práctico el ejercicio del derecho de preferencia, para lo que es preciso se concreten y determinen el costo y condiciones convenidos para cada una de las líneas á que se refiere el contrato que motiva esta reclamación.

### III

En resúmen señor Presidente:

La cancelación del contrato de 22 de agosto es atentatoria y perjudicial á los intereses de la Empresa que represento. No está basada en causa alguna legal y se ha procedido á ella con total desconocimiento de hechos y antecedentes que debieron tenerse en cuenta. Esa cancelación se ha hecho rompiendo lo pactado en un contrato escriturado y si se me permite, debo expresar aquí, que se ha hecho sin legítima autoridad.

En cuanto al contrato para la red ferroviaria, él está basado en el desconocimiento

del derecho de preferencia que por diversas leyes vigentes, corresponden á la Empresa del Ferrocarril y ese hecho lesiona los intereses que represento.

De ahí que, procediendo respetuosa y legalmente, me vea forzado á hacer las peticiones arriba formuladas, protestando para el caso de negativa por la consumación de esos actos que importan desconocimiento de leyes vigentes y de los derechos adquiridos al amparo de ellas, lo que además trae como consecuencia serios y graves perjuicios á los intereses de esta Empresa, que tengo el deber de cautelar.

Al formular esta formal protesta, quizás no sea inútil, para que pueda apreciarse el enorme perjuicio que se irroga á ésta Empresa, recordar los grandes esfuerzos y sacrificios realizados para la habilitación del puerto de Mejillones que será de gran importancia para el desarrollo del sur de Bolivia y sobre todo para los ramales de Uyuni á Potosí y de Uyuni á Tupiza, que esta Empresa ha tenido siempre en vista poder construir como lo prueba el estar en negociaciones con don Félix Aramayo y otros para el ramal de Uyuni á Chasiri que es el principio de los ramales indicados.

Sabe V. E. que actualmente se ha concluido el ramal á dicho puerto y debe tener en vista que para esa obra se han tomado muy

en cuenta los derechos que emanan de la Ley de 1888, hoy desconocidos.

Juzgo que ésta protesta ha de ser considerada con espíritu benévolo, pues ella tiende principalmente á pedir el cumplimiento de una Ley de la Nación.

Antofagasta, agosto 20 de 1906.

*Harry Usther.*

