

18-Jul-1878

12027

CAMINO CARRETERO
A ORURO I LA--PAZ
PARTIENDO DEL PUERTO DE
TOCOPILLA.
NUEVO DISTRITO DEL LOA.

INFORME DE LA MUNICIPALIDAD.

ANTOFAGASTA.

IMP. DE «EL CARACOLINO» CALLE DE SAN MARTIN NÚMS. 2 I 4.

1878.

01717

CAMINO CARRETERO.

Desde Tocopilla "Distrito del Loa"
a Oruro i La-Paz.

Prometimos volver a ocuparnos de este importante asunto—camino carretero al interior—y hoy lo hacemos con el mayor agrado. Dijimos que este vecindario comprendiendo la gran significacion que tiene «traer por esta via la internacion para el consumo de los pueblos del interior, se apresuraria a formar un bolsillo para llevar el camino adelante y entregarlo al servicio público, sin gravámen alguna para los que trafiquen por él y sin apelar a las escualidas cajas nacionales, completando un trayecto de 300 leguas», y no nos habiamos equivocado.

Convocado lo mas respetable del vecindario, por su Ayuntamiento, para discutir sobre la apertura de una carretera desde este puerto hasta Oruro o Poopó, ha hecho indicaciones saludables y oportunas. Ha dicho: «Nómbrese una comision permanente de lo mas respetable del pueblo paraq' estudie por su parte la materia, indique los recursos con q' se pueda contar, i envíere uno o dos vehículos a la Paz, o cuando menos a Oruro.»

Esto quiere decir que ha contestado con arrogante elocuencia: que no pierde tiempo en discurrir sobre bellas teorías; sino que se lanza en el terreno de la práctica. Asi es como debe obrarse cuando se consultan las conveniencias y los intereses jenerales; y a nadie debe estrañarle semejante conducta, porque siendo la colonia

inglesa la mas notable, y acaso la mas numerosa de este puerto, su norte es *the time is money*. En efecto, ha dicho, el tiempo es plata, y no debe dejarse correr sin aprovecharlo fructuosamente.

El señor Sub-Prefecto del Loa se dirijió a este Ayuntamiento pidiéndole su opinion sobre los puntos siguientes:

«¿Qué distancia hai de este puerto a Poopó ú Oruro?»

«¿Cuál será la direccion que debe tomar esta via, y porqué puntos convendria que pase para tener mas recursos?»

«¿La topografía del terreno se prestaría a este trabajo sin fuertes erogaciones?»

«¿Sería esta linea preferible a otros puertos del Litoral, y porqué razones?»

El Ayuntamiento ha contestado a las anteriores preguntas en estos terminos:

Señor Sub-Prefecto:

Informa.

La Corporacion que tengo el honor de presidir, se ha impuesto con entusiasmo de su anterior oficio, insinuando a esta Junta el acopio de datos necesarios para establecer una carretera, que partiendo de este lugar, se dirija a los pueblos del Norte de la República: Poopó, Oruro o la Paz

En tal concepto, cábeme la satisfaccion de participar a Ud. el resultado de los trabajos emprendidos al respecto, no sin dejar

de hacer merecida justicia a este ilustrado vecindario, que reunido *ad hoc*, ha puesto en transparencia una vez mas el patriotismo e interés que le caracterizan.

Absolviendo los puntos que contiene su aludido oficio, dice:

Tocopilla es uno de los puntos de este Litoral, situado mas convenientemente para servir de cabecera al camino carretero que se proyecta; porque su rada es mansa, tene-dero bueno, y mansos tambien los puntos de desembarque. Su ubicacion mas próxima que ningun otro al rio Loa; lo que hará que este juegue un rol importante brindando facilidades inapreciables al tráfico, es otra ventaja mas que lo presenta, como preferible a cualesquiera otros puntos del Litoral. La cerrania de la costa, que es la barrera difícil de salvar en otras partes para salir al llano, que es mas estrecha o angosta y mucho mas baja, razon por que la quebrada por donde se ha huellado el camino carretero hasta llegar a la antiplanicie, no tiene mas gradiente, en los puntos mas empinados que 10 % midiendo aquella un trayecto de 16 kilómetros, en su mayor parte de 5%. Esta huella o carretera fué abierta por la fenecida empresa «Compañía Comercial de Caracoles» (sin gravar al Er. rio.) para hacer el tráfico a dicho mineral, y asi se explica que fué calzada y dotada de postas en los puntos mas adecuados hasta llegar al denominado Chacansi. De aquí sigue por la isla que forman los dos brazos del Loa denominados San Salvador y Miscanti, hasta llegar a Calama, pueblo abundante en potreros y pastos naturales, de cuyo último punto continúa al interior por la ruta que trafican las carretas a Huanchaca, que está trazada sobre el antiguo y muy conocido camino que conduce a Potosí y a Oruro; ruta que, exepctuando las veintidos primeras leguas de la costa y las seis a Sere, tiene en

todo su trayecto agua y pastos naturales en mas o menos abundancia, y que en su término, rio Colorado o Pampa-Pelada, continúa a Huanchaca.

Demostraré para mayor claridad el camino carretero que existe abierto y traficado actualmente, salvando en su término los mas altos montes del paso de los Andes hasta colocar al viajero en el gran llano que se estiende en direccion a Poopó y Oruro.

Del puerto de Tocopilla a

Calupito	9 leguas,
(Refresco) Tupiza.....	6 »
Chacansi	7 »
Miscanti.....	4 »
(Refresco) Huacati.....	7 »
Calama.....	9 »
Sere.....	6 »
Posta vieja.....	8 »
Santa Bárbara.....	6 »
Polapi.....	7 »
Ascotan.....	7 »
(Refresco) Quebrada....	6 »
Tapachilla.....	9 »
Vi-cachillas.....	8 »
Canchas-Blancas.....	9 »
Purilari.....	10 »
Pujios.....	9 »
Rio Colorado en Pampa-Pelada, entre Pujios y Amachuma.....	5 »

130 leguas de camino carretero expedito, como queda demostrado, que no impone ningun gravamen al viajero a las arrias, ni a los vehículos que lo trafican.

Esta Junta, sin perjuicio de ponerse de acuerdo con la de Atacama, no trepida en comprometerse a limpiar y arreglar convenientemente todo el trayecto de la carretera de este Departamento, sin exigir la concurrencia del Tesoro Nacional, porque com-

prende que su estado rentístico no le permite contribuir. Se atenderá para ello a sus propios recursos y a la eficaz cooperación que no dudo encontrará en la progresista y entusiasta Municipalidad del Distrito de Atacama, con el que colinda este del Loa.

Aquí es del caso llamar la atención de Ud. sobre un hecho de alta significación para que se pueda apreciar en su verdadero punto de vista la bondad de la carretera que me ocupa. Sin embargo de que no existen camineros para su buena conservación, el flete que hoy se paga se aprecia así:

De Tocopilla a Calama 42 leguas	Bs. 2
De Calama a Huanchaca, siguiendo por Amachuma (8 leguas.) y Allita (4 leguas.) lo que dá un exedente de 12 leguas—102—ocho febles ó 60 bs. 40 cts; menos lo que corresponde al exedente.....	6
	8 Bs

que paga cada quintal (100 lbs.) de carga, tomándola en la casa o bodega de donde proceda para entregarla en la que lo recibiera en Río Colorado Pampa-Pelada, igual a un flete de 144. leguas de transporte, sin los gravámenes q' impondría un ferro-carril. • el lago Titicaca por ejemplo, tratándose de esa vía, en que es necesario conducir la carga a las respectivas estaciones, de aquí al punto de embarque, desembarcarla, acarrearla de nuevo a bodegas para que recién puedan tomarla las carretas y conducirla a su destino. Estos gastos extraordinarios, que sumados representan un recargo considerable en los fletes naturales, además de las respectivas comisiones de agencia, amén del deterioro que sufre la carga en los golpes que recibe en tanto tránsito o estaciones porque tiene que pasar, recargan los fletes de un modo tal, que solo podrá apreciarlas

debidamente aquél que haya tenido ocasión de llevar carga de Mollendo a la Paz. Este hecho se permite recalcar la Junta con conocimiento de causa, esperando que no se perderá de vista.

Del último punto, Río-Colorado, habría q' seguir en dirección a Poopó, y según los datos que ha tomado la Junta, la ruta sería la siguiente:

De Río-Colorada en Pampa Pelada a Taraca,

Calamorata. { Estancias que pueden servir de refresco.

Charcas.	
Sebaruyo.	
Soraya.	
Huancani.	
Palma.	
Condo (carretero.)	
Guari.....	9 leguas.
Challapata.....	4 <
Huancani.....	9 >
Pasña.....	5 >
Poopó.....	6 >
Machacamarcá.....	7 >
Oruro.....	8 >

Estando salvado lo mas fragoso y difícil del camino, que es la primera sección allanada y traficada por vehículos, la segunda que acaba de demostrarse es muy fácil de hacer la carretera, tanto porque la naturaleza del terreno lo permite, puesto que no habría mas que huellarlo por el punto que fuese mas conveniente, cuanto porque las municipalidades de San Cristóbal de Lipez, Curungas, Pária y Oruro, contando como cuentan con los brazos abundantes y baratos de las comunidades, no tendrán mas que el trabajo de separar la piedra que diseminada se encuentra en el llano por donde debe delinearse aqrel.

De Poopó hasta Oruro, centros ambos de población, creemos muy fácil continuar

La carretera hasta la Paz, por razón de que este rico Departamento, interesado tanto o más que cualquiera otro, tomaría a su cargo la realización de la obra en ese trayecto, con la circunstancia de que el se trafica actualmente por coches.

Queda, pues, demostrada la distancia y dirección del camino carretero de este puerto a Poopó, Oruro y la Paz, los recursos con que puede contarse, la facilidad de llevarlo a cabo y la conveniencia de acometer su ejecución, cuanto antes, para atraer el tráfico por este puerto, sellando así una ruta carretera en territorio boliviano.

No se pierda de vista que estableciendo comparaciones entre los derechos aduaneros que cobra el Perú y Bolivia, el comercio paga 66% más al primero, haciendo sus internaciones por Arica, y Mollendo, cuando lo ahorraría si eligiera cualquier puerto del segundo. Probaré el hecho. El arancel vigente en el Perú está recargado sobre el de Bolivia en proporción del 32% y además 33% de rebaja adicional, suman los 66% de economía que he demostrado. Esta diferencia en los derechos, tratándose de mercaderías de ultramar, que generalmente no representan peso ni volumen, habla elocuentemente en favor de Tocopilla; y suponiendo que por las rutas peruanas el flete fuera menor, lo que me permito dudar, habría un ahorro considerable para compensar el excedente con la citada diferencia. Lo que esta Junta aconsejaría pedir al Supremo Gobierno, en previsión de los intereses comunes, en especial del consumidor y de las industrias que podrían resentirse con cualquiera alteración, es que el arancel aduanero vigente no pudiera alterarse en el Litoral, cuando menos durante cinco años. No de otro modo los gastos de la empresa quedarían bien resguardados y solo así el tráfico que se organizara inspiraría la confianza que es menester para atraer capitales.

Esta Junta, aunque no cuenta con recursos sobrantes, por tener que atender obras urgentes que reclama el pueblo, cuyos intereses representa; comprendiendo la importancia de la que se proyecta, porque ella será el eslabón que una este Departamento con los del interior y los confunda en transacciones de recíproco provecho, está dispuesta a hacer cualquier sacrificio para ayudar a llevarlo a feliz término. En su ardiente deseo y comprendiendo que sale de su jurisdicción; contando con la aquiescencia de sus comitentes y con la buena voluntad y benevolencia de las Municipalidades de Atacama, San Cristóbal de Lipez, Carangas, Páris, Oruro, Sicasis y la Paz, podría tomar a su cargo allanar la parte de camino que razonablemente se le quisiera asignar, con la sola condición de que la carretera se entregue libre de todo gravamen al servicio público.

Con este objeto se dirige desde luego a las diferentes Municipalidades, acompañándoles copia del presente oficio y pidiéndoles se dignen ayudarla en el propósito que le guía, ilustrándola en todo lo que fuere conveniente para dar cima a obra de tanta magnitud, adelantando sus estudios e indicando los medios que a juicio de ellas podrían aceptarse.

Tomando como punto de partida de la carretera el puerto de Tocopilla, resta considerar con escrupulosidad la clase y naturaleza del terreno que está llamada a recorrer, sus facilidades, sus recursos, y su configuración geológica.

Es fuera de duda que la mano del hombre tendrá poco que hacer en este departamento para habilitar esta vía: en primer lugar, porque existe ya un camino de rodados que cuenta algunos años de explotación, y en segundo lugar, porque es incontestable que no hay inconvenientes naturales que

formen obstáculo alguno. No es el caso á trueque de caer en repeticiones, consultar las bondades naturales de la salida al desierto por la quebrada de la Deseada, que todos conocen y cuya importancia no puede negarse. Sin embargo; en ocaciones como estas, preciso es recalcar sobre estos antecedentes, pues de su relacion se desprenden ejemplos llamados a fortalecer el ánimo de aquellos que abrigaran alguna desconfianza sobre la eficacia del nuevo proyecto que se trata de realizar para el gran bien del Litoral y de la República entera.

Principiaremos por sentar como premisa un hecho histórico que ha tenido trascendentales consecuencias, y que acaso ha estado hasta ahora sumido en el olvido. Nadie ignora que a la fecha la industriosa ciudad de Cochabamba y el hermoso valle de este nombre están cruzados por un sistema complicado de caminos cómodos abiertos al tráfico, merced al infatigable celo de una empresa Norte-Americana, la cual ha asegurado un tráfico de coches que cada dia toma mayor incremento. Curioso es por cierto a la vez que instructivo, echar una mirada retrospectiva y preguntarse de qué medios se valió esa Sociedad para internar sus vehículos al corazón del suelo patrio y por dónde consiguió su objeto? Muchos, de seguro, habrán tenido la ocasion de interrogar su propia curiosidad, y muchos tambien habrán tenido que sujetarse a conjeturas mas o menos fundadas. Pertenece ahora a esta Junta ilustrar esta materia, contestar a esas preguntas, descorrer el denso velo que ha ocultado hasta aquí la solución verdadera. Tarea es esta que incumbe al Municipio y él se complace en hacerlo, pues que, en el año 1854 esos coches que ahora surcan la inmensidad de la campiña de Cochabamba, derramando a diestra y siniestra frutos variados de su activa es-

plotacion, han penetrado al interior por la quebrada de Tocopilla. He ahí, pues, un acontecimiento que desde tantos años viene marcando para esta vía su verdadero destino, esto es, el de ligar la costa con la altiplanicie central. Las actuales circunstancias, el proyecto ahora en tabla, dan a este precedente toda la importancia de un hecho remarcable bajo todo punto de vista. Incalculables hubieran sido, en efecto, los desastrosos resultados que hubiera probado la empresa y los beneficios que hubiera dejado de gozar Cochabamba, si por una funesta casualidad no hubiera encontrado tan a la mano, brindando tantas facilidades, la hermosa salida al desierto por la quebrada de la Deseada.

Esas demostraciones prácticas, influyeron sin duda alguna de un modo poderoso en la mente de los capitalistas, cuando despertando su febril actividad por las riquezas de Caracoles, idearon desde un principio ligar ese mineral con la costa por el camino natural de Tocopilla. Consideraciones de otro jénero pero no menos importantes los impulsaron á tomar esta cabecera; la llanura indefinida del desierto con su suelo aparente y la proximidad del rio Loa. ¡Qué satisfacción para el empresario ávido de poner en práctica los medios de locomocion modernos en lugar del transporte por acémilas, en una localidad que tantas ventajas brindara para su perfecto mecanismo!

¿Habriase jamás calculado con exactitud la suma de beneficios que ha podido procurar esa via fértil, llamada el rio Loa sembrada allá en las dilatadas y estériles rejiones del desierto de Atacama? ¡Cuantos desembolsos ahorrados! ¡Cuantas economías! Que contesten aquellos q' las han realizado traficando para Caracoles, haciendo escala en Chacance durante tantos años; que respondan los que actualmente esplotan

las salitreras del Toco, recostadas sobre las riberas del río. No es sentar plaza de profeta de mal agüero al aseverar con inexorable lógica que ese emporio de riqueza hubiera quedado, talvez, sepultado en las soledades sin la circunstancia favorable de que se ha hecho alusion.

En esta virtud, no se puede trepidar en formular con la convencion que se desprende del exacto conocimiento de los lugares; con el estudio comparativo de los demás puertos, que Tocopilla, por su posición, su topografía, sus recursos, sus ventajas, por su río, estaba llamado a ser el puerto del mineral de Caracoles, como lo es, sin disputa, de el Toco; como lo será el de los departamentos del norte de la República. Que si no ha prevalecido esa supremacía, en el ánimo de los especuladores, y quizá Caracoles tiene otra salida, bien sabido es que debe atribuirse ese capricho a consideraciones de cierto orden, que no toca a esta Junta divulgar, pero que están al alcance de todos.

Salvado el desierto que ya no lo es, puesto que el río lo vivifica; establecida sin inconveniente alguna la carretera sobre sus inmensas rejiones, ella entra despues a puntos favorecidos directamente por la naturaleza, con recursos de estimacion a la mano, y siguiendo un trayecto conocido, adecuado, estudiado y la mayor parte de él traficado ya. Aquí es menester abrir un paréntesis y dar una ojeada rápida sobre las condiciones jeológicas del sistema de cerrañas que forma la altiplanicie central del régimen orográfico de la República. En efecto, si bien la naturaleza ha multiplicado, a primera vista, confusamente las cadenas montañosas, el estudio concentrado nos revela en la orilla de la costa una primera série de cerros. Detras de estos un inmenso valle longitudinal que corre de norte a sur y cuyo nivel asciende paulatinamente; en seguida presén-

tase una segunda cadena de montañas de mayor elevacion, pero tambien de mayor amplitud; al lado opuesto u oriente nacen los llanos dilatados de Ascotan i Canchas Blancas que ponen en comunicacion directa y de pleno pié los territorios del sur y del norte de Bolivia. Todo viajero que ha recorrido las inmediaciones de Oruro puede dar é de este hecho como de la continuidad desesperante de esas pampas; condicion que en las actuales circunstancias y para el proyecto en tabla es de una importancia en fúmo grado digna de atenderse. Es tan insignificante el desnivel, tan parejo su suelo que en la época de las lluvias, se torna aquella rejion en un vasto campo a donde emerjen las aguas, sin inconveniente para el tráfico y de mucho provecho para la vegetacion. He ahí, pues, una zona unida Canchas-Blancas hasta Oruro los vehiculos llamados a servir de intermediarios entre la costa y el centro de Bolivia.

No puede, por cierto, y bien se comprenderá la restriccion que detiene a esta Junta determinar de un modo certero, fijo, inquestionable, el trazo definitivo de la nueva via proyectada. Tampoco le incumbe zanjar de hecho tamaña cuestion. Pero presentado el problema bajo el punto de vista de la posibilidad de ligar Oruro con el mar, y en caso de ser practicable indicar cuál seria el puerto llamado a ofrecer mayores ventajas, entónces la solucion puede ser definitiva y fundada.

Si, es posible, mui posible, llevar a cabo ese pensamiento jeneroso; tanto mas posible cuanto que la naturaleza pone de su parte materiales de inestimable precio. Por otra lado, se trata de surtir las provincias del Norte de los productos extranjeros que se desembarquen en el litoral; pues bien,

Oruro, Poopó, todos esos centros se encuentran al Norte de este Departamento; y siendo Tocopilla el puerto mas setentrional, es evidente que por esta circunstancia jeográfica él ha de ser la cabecera adecuada para llevar ese objeto. Independientemente de esta última condicion que tiene su peso, militan en su favor las ventajas que he señalado y que han fortalecido una larga práctica.

Al terminar esta memoria, ya larga, la junta no se disimula los inconvenientes inherentes a todo asunto llamado a trastornar del todo las rutinas vijentes, inconvenientes que el país con su patriotismo sabrá salvar si considera la magnitud de la empresa, lo bello y útil del pensamiento, y esa inestimable conquista que conseguirá al desaspre para siempre del yugo aduanero del Perú. A Tocopilla le quedará la honra de haber iniciado esa idea noble, apoyada sobre el concurso activo de su vecindario acaba de enarbolar una bandera gloriosa; toca a las corporaciones de los distintos distritos que atraviése la carretera secundar eficazmente este paso. Partida de este puerto tan noble iniciativa, encontrará eco en todo corazón entusiasta y deseoso de ver coronar una obra grandiosa.

No cerraré el presente informe sin manifestar al Sr. Sub-Prefecto, que este vecindario reunido para debatir la materia que me ocupa, con voto consultivo, ha aprobado los términos en que el se encuentra concebido; y que para llevar a cabo los propósitos de la junta, se nombró una comision permanente, compuesta de tres miembros, que recayó por unanimidad entre los principales vecinos y empresarios de este puerto, señores Juan Dastres, Enrique Halse y Juan Kunckey, que tiene por objeto adelantar el estudio de los datos adquiridos,

indicar los recursos que pueda reunir este vecindario y constituirse en auxiliar del Ayuntamiento para llevar al terreno práctico el envío de uno o dos vehiculos, que, partiendo de este puerto lleguen a la ciudad de la Paz o cuando menos a la de Oruro.

Tocopilla, julio 17 de 1878.

MAXIMO LATRILLE.

Presidente.

Roberto Cruz.

Secretario.

Qué podremos agregar nosotros al anterior informe que no sea un pálido reflejo de las verdades que él encierra? Nada, que no pecara de retiscente.

Se ha dicho en el referido informe y son incontestables verdades:

Tocopilla es uno de los mejores puertos bolivianos por su abrigada bahía, su buen surtidero y sus inmejorables caletas que permiten en todo tiempo el seguro tráfico marítimo.

Por él se internaron armados y tirados los coches de la compañía Norte-Americana que funciona en Cochabamba, siguiendo la ruta de Oruro, en época que no existía mas que una senda abierta por las acémilas.

Actualmente existe una carretera transitada por vehiculos con postas ó estaciones bien conocidas, provistas en su mayor parte de agua y pastos naturales, en estension dá 178 leguas, quedando tan solo, para llegar á Poopó, averiguar la distancia que hay desde Rio Colorado hasta Condo.

Se demuestra que el mayor flete de toda carga, sin los inconvenientes de los bultos de mucho peso, que no pueden trasportarse a lomo de bestia, ni el recargo de gastos de reempaquetamiento, hoy que la carretera aun no se encuentra preparada ni dotada

convenientemente, sería de \$ 8 quintal, flete que, establecido el tráfico por este puerto, quedaría reducido razonablemente, cuando mas á los dos tercios.

Se prueba tambien que haciéndose las internaciones por este puerto, en vez de Arica y Mollendo, el comercio aborraría en los derechos Aduaneros 66 por o/o, que es la diferencia que se acusa comparado el Arancel vijente en el Perú con el que rige en las Aduanas del Litoral de Bolivia, incluyendo la rebaja adicional de la tercera parte que se hace en estas del todo del derecho ad-volaren, tanto por ciento o especifico. Esta rebaja y la diferencia de que hemos hecho mérito por recargo de Arancel, debe llamar sériamente la atención del comercio del norte al hacer sus cálculos de los gastos jenerales que demande la internacion de mercaderías y otros artículos con que especulan en los Departamentos de La Paz, Oruro y Cochabamba.—Sentimos no tener á la mano los Aranceles del Perú correspondientes á 1872.—1873, vijente en este litoral, y el de 1878 que rige en aquella Republica para demostrar con ejemplos prácticos que no exajeramos al asegurar que el recargo entre uno y otro, cuando menos es de 33 por o/o, ademas de la rebaja adicional de la 1/3 parte del todo del adendo, que hace un total de 66 por o/o de economia, como ya hemos dicho, á favor de este litoral, sea de la ruta de Tocopilla. Este hecho es tan conocido por el alto comercio y hasta por los consumidores, que nos releva de la tarea de seguir ocupándonos de él; pero si alguien lo pusiere en duda, no tiene mas para persuadirse de la verdad, que comparar ambos aranceles y establecer comparaciones entre ellos.

En la hipótesis de que el flete fuese mayor por esta via, prescindiendo de los recargados y multiplicados gastos de ferro-

carril, lago, carretas etc., que orijina la de Mollendo, hasta llegar a la Paz, creemos que el considerable ahorro en los derechos de Aduana, sería bastante a cubrirlo dejando pingüe utilidad aun en los artículos de mucho volumen y de poco valor. Agréguese a esto que los puertos bolivianos no establecen otros derechos que los aduaneros, siendo el tráfico por lo demás completamente libre, especialmente por Tocopilla, donde no existen gabelas sensibles de anclaje y matrícula para las naves, ni gravámen alguno fiscal ni municipal por patentes, peaje etc. etc. como sucede en las repúblicas limitrofes

Bolivia entera se encuentra de plácemes al ver que sus puertos, denominados *ventanas* por aquellos que hacian consistir su porvenir esclusivamente en la navegacion fluvial, razon porque uno de nuestros hombres públicos en un folleto que vió la luz, hubiese dicho en términos nutridos de bella poesia hablando de este litoral "*es un yerto cadaver tendido en el desierto.*" están a punto de convertirse de un solo golpe de la gran sierra del progreso y de la civilizacion, en *anchurosas puertas* que den fácil y económico paso a sus importaciones y esportaciones.

Felicitemos sinceramente a los Srs. que han tomado parte en el asunto que nos ocupa, sin olvidar a los que componen el municipio del trayecto que comprende la carretera, porque no dudamos que todos obrando de consuno, sin pérdida de tiempo, harán suya y se disputarán la ejecucion de la gigantesca obra que tiende a libertar a Bolivia del tutelaje del Perú.

Lorenzo Rivera Quiroga.

Tocopilla, julio 18 de 1878.

REPÚBLICA BOLIVIANA.

SUB-PREFECTURA DEL
DISTRITO DEL LOA.

Toccpilla, Junio 26 de 1878.

N.º 17.

Al Sr. Presidente de la Junta Municipal.
Señor:

La cuestion aduanera debatida con la república del Perú, ha despertado en el interior, especialmente en el centro y norte, la idea de emancipar al comercio de Bolivia del tutelaje que sobre él ejerce aquella República. Para este objeto se dirijen las miradas hácia la posibilidad de buscar una via, la mas corta, que por medio del rodado, y partiendo de cualesquiera de nuestros puertos, vaya a parar a Oruro y La Paz.

Para acometer esta empresa se necesitan datos seguros y circunstanciados, a cerca de cual seria la via mas corta y que mas facilidades y ventajas ofrezca para la planteacion de una carretera que facilite el tráfico del Litoral al interior de la República.

En atencion a ser este un asunto de vital importancia para nuestra patria, me permito, señor Presidente, dirijirle por su órgano a esa Honorable Junta, a fin de que

con el patriotismo y actividad caracteriza a cada uno de sus miembros, abra-va escojitar, de entre todos los medios posibles uno que dé la solucion de las siguientes proposiciones:

Qué distancia hai de este puerto a Poopó ú Oruro?

Cuál seria la direccion que deba tomar esta via?

Por qué puntos convendria que pase para tener mas recursos?

La topografia del terreno se prestaria a este trabajo sin fuertes erogaciones?

Seria esta linea preferible a la de otros puertos del Litoral, y porqué razones?

De la solucion de estas cuestiones depende, señor Presidente, el porvenir y engrandecimiento de este pueblo y el de la República entera, que se emanciparia de una vez para siempre de la presion que ejerce el Perú sobre nuestro comercio.

No dudamos que la Honorable Junta, acojiendo estas insinuaciones que parten del centro mismo de nuestra patria, prestará su preferente atencion, procurando los medios de satisfacer en lo posible la solucion a que me refiero.

Con este motivo, tengo el honor de reiterar a Ud. mis sentimientos de respeto y consideracion con que me suscribo su

Atento seguro servidor.

MANUEL MARIA ABASTO,