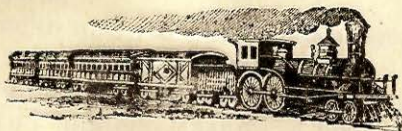


04344

LA CAMARA
DE
COMERCIO DE ORO

PRIMERA PARTE.

ORURO, ENERO DE 1898.



IMPRESA DEL PROGRESO, CALLE LA PLATA N° 42

02014

La solicitud del Comercio de Oruro y la
transacción del Estado con la Em-
presa del Ferrocarril garanti-
zado de Uyuni á Oruro.

I.

Con los dos documentos que tenemos á la vista y que traen enardecido el ánimo de los signatarios del primero y sulfurado el de los opositores de la planta baja de la prensa que, sin darse cuenta de lo que se trata, sólo se preocupan de cojer una arma, cualquiera que ella sea, para blandirla contra el Gobierno de su patria.

Esto y mucho más, no sobrepasa, en nada, los alcances de la más vulgar previsión.

Así en ésta, como en otras ocasiones, no nos sorprende su actitud anatematizando á los hombres del poder y acusándolos de *traición*, de *peculado* y de *infamia*.

Tampoco nos maravilla, que esta intemperancia

de opinión, propagada por una doble y vigorosa corriente,—la del interés particular berido y de la oposición sistemática,—en los corrillos y la gacetilla periódica, se difunda y contamine, entre cierta gente, que apenas tiene una noción borrosa de lo que pasa en torno suyo, como el especiero que plantado en jarra sobre el dintel de su tienda, entre sendas bocanadas del humo de su cachimba, escupe improperios contra los poderes públicos del país, calificándolos en mal castellano, de atajo de imbéciles, canallas y pillos.

Esto por cierto, con gran solaz y contentamiento de los que á ello lo inducen, haciéndole consentir que la ruina de su negocio ha sido expresamente decretada.

Ante semejantes manifestaciones y la de cierta prensa, que corren parejas, nos encojeríamos de hombros y dejaríamos rodar la bola, hasta que se detenga por sí misma; dejaríamos pasar el tiempo que, con su sola acción, colocará los hechos bajo su verdadero punto de vista: el de los intereses nacionales.

Más, nos vemos forzados á renunciar á esta serena abstención; porque nuestros compromisos contraídos con el público, nos obligan á tomar cartas en la cuestión, cumpliendo nuestro austero deber de periodistas, en presencia de la solicitud, ante el Presidente de la República, suscrita por estimables firmas de este comercio: documento que flota sobre la turbia corriente, con ciertos aires de prestigio y suficiencia, de que no es dado desentenderse.

Hacemos venia deferente, á los móviles á que

obedece la solicitud. Algo más; justificamos hasta cierto punto, con el espíritu de benevolencia genial del país para con los extranjeros, la actitud dirijente asumida por éstos, con motivo de la transacción últimamente celebrada entre el Estado y la Empresa del Ferrocarril garantizado, de Uyuni á Oruro, puesto que algunos de ellos, han sentido lesionados sus intereses particulares y frustrados sus cálculos de futuras especulaciones.

Este interés privado, se exhibe, con cierto disimulo que contribuye á hacerlo resaltar, la redacción de la solicitud que tenemos á la vista: «No es tan solo, dice, el interés personal el que dicta esta petición.....es el celo por los intereses fiscales, es el anhelo de progreso.....!»

Y ¿por qué no habíamos de suponer cierto grado de sinceridad en estos lugares comunes con los que se ha querido traducir la idea de los inspiradores de la petición? ¿Acaso el interés personal no es ocasionado, en sus ofuscaciones, á confundir el interés general con el privado?

* * *

Pero, si nos esplicamos y hasta disculpamos con indulgencia la actitud de los caballeros que comandan la cruzada de oposición contra los actos administrativos del Gobierno, bajo la forma inócua de una petición, no podemos resistir á la tentación de señalar á la consideración pública el aire de suficiencia que se desprende de los siguientes términos de la solicitud: «Preciso es dejar constancia de que tan grave y trascendental asunto, se ha *resuelto sin previa consulta de*

las corporaciones y personas llamadas por sus concei-
mientos ó intereses á ilustrar la materia.»

¿A qué corporaciones ó personas se refiere? A
no dudarlo, á la Cámara de Comercio de Oruro y,
personalmente, á los miembros que la forman, en su
totalidad extranjeros (con excepción de uno) que bien
pueden ser sujetos por mil títulos muy estimables,
muy hábiles negociantes y.....mucho más; pero,
cuyos intereses particulares son antagónicos, en esta
ocasión, de los de la hacienda pública, como lo prue-
ba su misma petición, y cuyo amor al país,—permítan-
nos decirlo sin ofensa, por ser un hecho natural,—
no podrá exceder al incentivo de su propio bienestar,
por mucho que sus intereses del momento los vincu-
len al suelo que los hospeda.

Y ¿es á ellos á quienes previamente, debía con-
sultar el Gobierno?

En cuanto á su especial competencia en la mate-
ria, parece que la tenía ya aquilatarada el Gobierno, así
como conocía, de autemano, la tendencia de sus inte-
reses.

Elaqueando aún más los razonamientos en que
se apoya la solicitud, al ocuparse de la alza de la ta-
rifa del Ferrocarril, dice:

«Medidas de esta naturaleza, no se imponen *re-
pentina y sorpresivamente*. Un *plazo racional*, es de
estilo y ello es no solo equitativo sinó justo.

«Las industrias y todos los negocios pendientes,
se hallan basados en la tarifa actual, por lo que *puede
decirse que están en posesión de un derecho del que se
les despoja inopinadamente.*»

Semejantes afirmaciones nos denuncian, claramente, que los signatarios de la demanda que nos ocupa, han tenido, esta vez, la imprevisión de no aconsejarse de letrado; porque á no ser así, sabrían que *se puede decir* que estaban en posesión de un derecho de que se les despoja, como se puede decir cualquier despropósito; pero que, no *se debe decir*, por estar en pugna con disposiciones vigentes, no sólo en Bolivia, sino en todas partes del mundo; en pugna hasta con el sentido común.

No tenemos noticia de ninguna región del globo donde las tarifas de fletas de trasporte, por mar ó tierra, sean fijas é inmutables. Ellas son esencialmente inestables y, por lo general, se revisan y renuevan, periódicamente, lo menos cada año, con intervención directa del Estado, cuando las líneas férreas ó de navegación son garantizadas ó subvencionadas y, en ciertos países, aún cuando no lo son, en uso del derecho tutelar de supervigilancia, que corresponde á los Gobiernos sobre las empresas de vialidad pública.

Sin necesidad de recurrir á hojear códigos sobre la materia, para probar nuestros acertos, apelamos al testimonio de los mismos SS de la Cámara de Oruro, que han tenido ocasión de viajar por mar y tierra y estamos seguros que nos dirán, que es ésta la vez primera que se han visto inducidos, y sólo en Bolivia, á reclamar de la alza de las tarifas ferrocarrileras, considerándose *despojados, inopinadamente de un derecho de que se hallaban en posesión*. ¡Qué idea tan cabal y científica del derecho!

No hay remedio; les hizo falta el consejo de un letrado que les hiciese saber que en Bolivia, como en otras partes, hay disposiciones vigentes (cláusula 6^a

de la ley de 29 de Noviembre de 1888) que prescriben la renovación anual de las tarifas del ferrocarril garantizada.

Y después de esto ¿qué diremos respecto al famoso *plazo racional de estilo*, para subir y bajar las tarifas?

Dejémosnos ya de estas candelitas y pasemos de una vez á cojer el riñón del asunto, como si digéramos lo patético de la cuestión; esto es, la perorata de cifras, la calculación numérica, que trae paralojizada á la buena jente.

Bien que pudiéramos objetar su precisión, demostrando que las cifras consignadas en el memorial que impugnamos, son trunecas y deficientes y que sólo son hábiles calculaciones, calculadas para producir efecto, preferiremos, no obstante, aceptar, como irrepochables los guarismos del memorial y sus resultados.

Hecho esto ¿cuales son las consecuencias que natural y lógicamente fluyen de las calculaciones aritméticas de los reclamantes?

Que sollevantado el nivel de la ruta de Antofagasta, á consecuencia de la alza de fletes, la corriente comercial que desembocaba por ella, en y de Bolivia, se detiene, retrocede y, naturalmente, busca como el agua su nivel, encontrándose, por su dicha, de manos á boca, con nuevos, cómodos y anchurosos cauces, en las vías de Tacna y Arica, de Puerto Pérez y Mollendo. ¿No es eso?

¡Los números son incontrastables, su seca elocuencia habla muy alto, su lógica es inflexible! ¿Verdad?

Aquí tenemos la demostración numérica de los solicitantes:

Flete de bajada.

Vía Antofagasta.....	B.º 3. 50
Vía Arica.....	« 3. —

Diferencia á favor de ésta por quintal español..... B.º — 50

Vía Antofagasta.....	B.º 3. 50
Vía Mollendo.....	« 3. 36

Diferencia á favor de ésta por quintal español..... B.º — 14

Flete de subida.

Vía Antofagasta.....	B.º 7. 03
« Tacna por mulas.....	« 5. 33

Diferencia á favor de ésta por quintal español..... B.º 1. 70

Vía Antofagasta.....	B.º 7. 03
« Tacna por llamas.....	« 3. 22

Diferencia á favor de ésta por quintal español..... B.º 3. 81

¿Puede desearse ¡por ventura! mayor economía y mejor provecho que el demostrado por los señores reclamantes, para las importaciones y exportaciones del comercio y minería?

¿Dónde está, entónces, el desastre del comercio y la ruina de las industrias nacionales que languidecen, agonizan y mueren al rudo golpe de la tarifa airada?

Como acentuando sus demostraciones numéricas, declaran, con toda formalidad, los señores demandantes, *desastrosa la competencia*, que las vías de Mollendo y Arica harán á la de Antofagasta. Con esta seguridad parece que debían haber quedado satisfechos y tranquilos por lo que hace á sus intereses particulares; una vez que las vías de Mollendo y Arica brindan fácil y económico acceso á sus importaciones y exportaciones. Pero nó: juzgan preciso comprobar que, *no es tan sólo el interés personal el que dicta su petición, que es el celo por los intereses fiscales*, el anhelo por el *progreso del país* etc. y., sin embargo, de que, por su parte, tienen sus intereses á salvo, gracias á las facilidades y economías que les brindan las vías de Mollendo y Arica, no pueden mirar indiferentes el desastre de la ruta de Antofagasta, que en sí envuelve, la ruina fiscal.

He aquí cómo se expresan los señores solicitantes:

«El comercio por tendencia natural tendrá que evitar los fuertes fletes, volviendo á la vía de Taena y Arica para las importaciones y exportaciones, y aun á la de Mollendo, para estas últimas».

«De este modo la entrada aduanera de Antofagasta disminuirá, si bien la de Arica puede aumentar hay que tener presente que en esta última Aduana, Bolivia sólo tiene una participación que apenas alcanza al 35% que recibe actualmente en efectivo».

«Retiradas las importaciones por la vía de Antofagasta, disminuye forzosamente el tráfico de la línea, creciendo en consecuencia la responsabilidad del Gobierno por la garantía».

Creemos caritativo desvanecer los escrúpulos que traen atribulado el patriotismo de los señores peticionarios, respecto al riesgo que corren los intereses nacionales.

Vámonos séctos y por partes.

En cuanto á la primera afirmación, estamos de acuerdo. Las corrientes comerciales, por tendencia natural, como las aguas por ley física, buscan su nivel.

Esto en principio general, que aplicado al caso concreto que nos ocupa, no tiene los alcances extremos que afirman los solicitantes, augurando una *desastrosa* competencia de las vías de Arica y Mollendo sobre la de Antofagasta.

El nivel de la vía de Arica con la actual tarifa aduanera de Chile, que rige en aquel puerto, está más ó menos á la misma altura que el de Antofagasta: esto es notorio para demostrarlo. De manera que en las importaciones, habrá ligeras filtraciones que, en ningun caso determinen una corriente apreciable, que pudiera producir un quebranto perjudicial á la línea

de Antofagasta. Así pues, aquello de *desastrosa competencia*, queda como un simple tropo de retórica sensacional.

Por lo que hace á las exportaciones por Mollendo, podra el comercio obstinado hacer sus tentativas, alucinantes en sus resultados de calculación de escritorio; pero, tendrá que volver luego sobre sus pasos: ni más ni menos que lo que le ocurrió hace años al comercio del norte del Perú que cuando el ferrocarril de Mollendo á Puno alzó su tarifa, se entercó y ocurrió al trasporte de llamas, sin haberlo podido resistir por más de dos meses. En los negocios no hay más guía racional que la conveniencia; ni el amor ni el ódio tienen cabida en ellos. Quisiéramos que tengan esto presente, los que comandan la actual cruzada contra el Gobierno y la empresa del ferrocarril de Antofagasta: esto es, contra los bien entendidos intereses de la nación.

Por lo tocante á la segunda afirmación, de que disminuyendó los ingresos de la Aduana de Antofagasta, dándola por efectiva, aumentarán en la misma proporción las entradas de la Aduana de Arica, nada tendríamos que objetar, á no ser la falsa deducción de que este cambio importa para Bolivia una ruina; porque en la Aduana de Arica, sólo tenemos una participación que apenas alcanza al 35%.

Según el Tratado de Trégua, aun vigente entre Bolivia y Chile, el total de la renta de la Aduana de Arica se distribuye como sigue: un 25% destinado á los gastos de administración; un 35% que mensualmente recibe en efectivo nuestro Erario y un 40% con que el mismo Erario paga su deuda esterna.

¿Hay, por ventura, quién considere que los valo-

tes destinados al pago de deudas y de gastos de administración, ya sea en la esfera de los negocios privados ó de las transacciones entre estados, no son ingresos netos?

Parece que así piensan los señores solicitantes. De manera que cuando en sus casas se cancela una obligación de crédito y se atiende à los gastos generales que demandan sus negocios, esas sumas no constituyen un ingreso, primero, y después, un egreso obligado, porque no quedan atesorados en su caja. Hasta qué punto puede llegar la obfuscación!

•
• *

Sigamos espigando en el erial. . . . la exportación de metales à granel por Autoflagasta *queda muerta*, trayendo como consecuencia disminución en las entradas del ferrocarril, que significa aumento de la responsabilidad por la garantía.

Verdad que queda muerta la exportación de metales à granel, pero de esa muerte, renace, como por casualidad, la manipulación dentro del país. Esto importa incremento en la industria nacional y aumento de los ingresos fiscales, porque en vez de cobrar un derecho ínfimo sobre la exportación de minerales pobres, se cobrará el fuerte impuesto que afecta à la producción de pastas. Esta diferencia cubriría de sobra la responsabilidad de la garantía del ferrocarril.

La posible disminución en el tráfico de la línea garantizada y otras más, calculadas en sus justos límites, están previstos en los cálculos de la transacción última del Estado y la Empresa y su déficit cubierto, de antemano y con exceso, como lo probaremos en la segunda parte de este artículo.

A este respecto puedo quedar tranquilo el celo por los intereses fiscales de los reclamantes.

«Antes de pasar adelante, dicen los señores solicitantes, haremos observar un *hecho curioso*: la línea de Mollendo solo cobra B.^s 1.36 por quintal de bajada y la de Antofagasta B.^s 3.50, casi el triple en una distancia no mucho mayor y de ménos obstáculos. ¿No muestra esto sólo que el alza es injustificable?»

Lo *curioso*, no es el hecho, sino la observación de los señores solicitantes que, al establecer el contraste de fletes de las líneas de Mollendo y Antofagasta, muestran una de dos cosas: ó ignoran en absoluto los antecedentes y causas de la diferencia anotada, incurriendo en la tacha que, con benevolencia se les puede hacer, de ligereza y falta de seriedad, ó bien, conociendo esas causas y antecedentes, los ocultan intencionalmente, lo cual daría lugar á un calificativo de sus procedimientos menos aceptable que los anteriores y que nosotros nos complacemos en omitirlo aquí.

Veamos cuál es el resorte misterioso que oculta la curiosa observación.

Antes de nada, permítasenos hacer una ligera salvedad respecto á la exactitud del flete de Bs. 1.36 por quintal de bajada que fija el memorial que estudiamos. Tenemos idea de que este flete, es equivalente á dos soles plata de 23 peniques. Aunque esto no haga al caso, prometemos á nuestros lectores compulsar datos exactos sobre este particular; porque nos parece demasiado impropio hablar de memoria, engañando al público.

He aquí los antecedentes del misterio que ha puesto espanto en el ánimo de los señores reclamantes.

El ferrocarril de Mollendo á Puno, como las demás líneas férreas del Perú, fué trabajado dentro del sistema de logrería que arrastró á esta nación á los bordes de su ruina. Su costo dentro de ese sistema, si así se le puede llamar, ascendió á la suma de 43 millones de soles, de aquellos buenos tiempos peruanos.

Bajo tales auspicios, la bancarrota ferrocarrilera del Perú se produjo, casi instantánea. Volviendo entonces á su acuerdo el Gobierno peruano, procuró deshacerse de la esfinge férrea que lo devoraba y propuso á las Municipalidades de Arequipa, Puno y Mollendo, adjudicarles el ferrocarril de sus respectivas circunscripciones, á título gratuito y con la única condición de que se hiciesen cargo de su conservación y explotación por su cuenta propia.

De plano y sin vacilación fué rechazado el *funsto donativo*.

Este terrible cáncer, fué, pues, corroyendo la hacienda peruana, hasta esta última época, en que, una empresa particular se animó á aceptar el regalo del Ferrocarril de Mollendo á Puno con ciertas condiciones que la habilitan á explotarlo á su sabor. Una de ellas es, que no se reconoce capital ninguno y, mucho menos, por consiguiente, responsabilidad alguna de garantía ó interés sobre aquel.

Suprimido, pues, este enorme sumando de los gastos de explotación, que asciende á *dos millones 580 mil soles anuales*, sirvanse decirnos ¿sí es, ó no,

curioso el hecho de la diferencia de tarifas de los vías de Antofagasta y Mollendo?

Seguindo con paciencia el estudio de todos los puntos salientes del memorial, llegamos, por fin á su conclusión, en que se fijan en resúmen, los seis puntos que se ha pretendido demostrar y que, en el curso de nuestras observaciones, han resultado ser de un puro asercionalismo, festinatario é inconsistente.

Aunque, con ciertas restricciones, podríamos aceptar el aparte 6° de su resúmen final de muertos y ruinas, que dice:—«Ruina de muchos negociantes é industriales que basaron sus cálculos en la antigua tarifa y que el alza del ciento por ciento les trae pérdida segura.»

Sabemos positivamente, y hasta los designaríamos nominalmente, que hay algunos negociantes que, con la nueva tarifa de fletes, sufrirán algun quebranto en sus intereses, ó, al menos, limitarán su lucro; pero esta es una consecuencia de la imprevisión de sus cálculos, bajo el falso supuesto de la inamovilidad de los fletes y de que, con la antigua tarifa estaban en *posesión de un derecho*, del que *no se les podía despojar*, sin su prévio consentimiento.

Y, mas que todo, es preciso, no olvidar, que, si bien es deplorable el menoscabo de los intereses individuales, aislados, no pueden plegarse ante ellos los intereses generales de la hacienda nacional y que pedir esto y en mal tono, no es cuerdo ni prudente.

A los negociantes perjudicados á causa de la última transacción del Estado y la Empresa del Ferrocarril garantizado, les podríamos repetir las juiciosas palabras que hace pocos días le oímos á uno de los prin-

cipales industriales del centro minero de Oruro. Con la tranquilidad y flemma característica de la raza sajona, nos decía: «Los industriales nacionales y extranjeros, aquí como en cualquier parte, estamos obligados á estender nuestros trabajos y especulaciones, dentro de los límites establecidos por las fuerzas económicas del país y de las legítimas exigencias de la hacienda nacional. Es imprudencia ó locura obrar en contrario.»

Antes de concluir esta primera parte del trabajo que nos hemos impuesto, permitánnos los señores reclamantes, en gracia de los sanos propósitos que nos animan, hasta de la estimación personal que muchos de ellos nos merecen, apreciar en su conjunto, con sinceridad inofensiva, los alcances de su representación de 30 de Diciembre último.

Exitados los ánimos bajo el golpe de la alza de fletes del ferrocarril, sin darse aún cuenta cabal de cómo y por qué venía, en vez de contrarrestar ese ardimiento primero, con la calma y la serenidad que el caso demandaba, se dejaron arrebatar, no sólo por sus propias impresiones de momento, sino por la atmósfera enardecida de la opinión inconciente.

He ahí cómo nos esplicamos, la precipitación con que se produjo la solicitud que, natural y lógicamente, á fuerza de estreñar los términos de sus demostraciones, ha concluido por no probar nada sério; porque no se puede considerar como tal, aquel cuadro tétrico que nos exhibe, de ruinas, escombros y muerte, cubierto de crespones ténues que se rasgan al mas ligero exámen.

Por modo igual, exagerando los términos de la

demanda, no se la ha hecho viable y fracasará de seguro.

Ha habido, pues, exeso en todo. Se ha inflado de tal modo el asunto, que se ha hecho inevitable su estallido.

Si las demostraciones y la petición de la Cámara de Comercio, se hubiesen circunscrito, prudentemente, dentro de sus justos límites, en vez de comprometer el éxito, de un modo inconsulto como al presente, lo hubieran asegurado, con provecho positivo.

Esto en cuanto hace al fondo. Ahora, por lo que hace á la forma, ella se resiente también del efecto de la primera impresión; la frase se desliza, con cierta intemperancia, que mal se aduna con los respetos debidos al primer Magistrado de una Nación; de mas de un concepto se desprende un tufillo asáz demagógico que, ciertamente, no lo podemos suponer intencional; porque en la raza sajona, mas que en ninguna, está hondamente arraigado el sentimiento de respeto al principio de autoridad. De manera que ese saber criollo, propio sólo de nuestras turbulentas democracias y de la jente de poco menos, contrasta sensiblemente, con la circunspección, que distingue á la culta colonia extranjera de Ocuro.

Es ya tiempo de que pasemos á ocuparnos, en la segunda parte de este trabajo, del contrato de transacción celebrado entre el Estado y la Empresa del Ferrocarril de Uyuni á Oruro, considerándolo bajo el punto de vista de los intereses nacionales.

(FIN DE LA PRIMERA PARTE.)