

¿TINAJA Ó NACIÓN?

(CUESTIÓN FERROCARRILERA)

POR

Rodolfo Soria Galvarro.



10043

COCHABAMBA:

1885.

IMPRESA DE ARRÁZOLA.



¡TINAJA Ó NACIÓN?

D. Benjamin Vicuña Mackenna, ese escritor chileno que deslie sus ideas en abundosos y luengos artículos,—como los indígenas de nuestras *postas* pedazos de *charqui* en colmada olla de cazuela, donde para coger una presa es necesario arrojarse á nado y tomarla á riesgo de quedar ahogado,—ha dirigido una epístola al Dr. Mariano Baptista, á propósito de las resistencias que ha promovido el proyectado ferrocarril á Huanchaca, esforzándose en probar que, ese y todos los ferrocarriles de procedencia chilena, *convienen* á los intereses económicos de nuestra patria, donde, dice, copiando á José Manuel Gutiérrez, que *«no hay hombres de convicción y menos de instrucción en las cuestiones económicas.»*

No nos proponemos responder á los muchos párrafos de ese colosal escrito, ni entrar para nada en las investigaciones meramente históricas, sobre el origen y progresos de los caminos de hierro, mucho menos discurrir sobre los obstáculos inconscientes que ha tenido que vencer, limitándonos á lo que es la cuestión principal y que se reduce á saber, si el ferrocarril á Huanchaca, ha tenido ó tiene enemigos tan barbilucos, como los que tuvo el ya realizado de Valparaíso á Santiago, y si nuestras razones y argumentos contra ese camino proceden de otro móvil que del temor de que se espanten con el silbido de la máquina, las tropas de *llamas* que conducen por esas breñas y sobre sus débiles lomos las riquezas de nuestro privilegiado suelo.

Comienza el fecundo escritor (fecundo como aquellas mujeres que dan á luz en época fisiológica niños muertos ó por morir en breves momentos) hablando del asombro que ha causado á los que todavía conservan la mala costumbre de asombrarse de algo, el que nosotros, hijos de un país el más necesitado de cuantos existen, *votamos desdinosos la espalda á rieles y locomotoras, á ese progreso euasi divino, hijo del fuego como los rutilantes astros*, y pretendamos ó deseemos vivir pesadamente, á la manera de los moluscos del oceano, encerrados entre nuestra inmensa concha.

Mal informado se halla el escritor de *Colmo* y no le

dicen verdad los diarios que sus *complacientes amigos de La Paz, Sucre y otras ciudades*, le envían cortesmente.

Conocemos, y no de ahora sinó de mucho tiempo, que para nosotros, encerrados en las *breñas del olvido*, son múltiples las ventajas que traería un extenso camino de hierro, el cual poniendo en comercio inmediato países de diversas producciones, de intereses diversos que poseen diversos elementos de adelanto, los llevan á la perfección que deseamos y que hemos de conseguir tarde ó temprano, á Dios gracias y á los esfuerzos que hagamos en tal sentido, si ellos son racionales.

Calumnianos, pues, audazmente el señor Vicuña, cuanto dice que discurremos como aquel senador chileno que exclamaba: «el buey, la madera, el pasto son ganancias del hijo del país; mientras que con el ferrocarril se beneficia al extranjero que se lleva todos esos valores.»

No hacemos cuestión y obstáculo de pasto y de bueyes, como el senador chileno, ni siquiera de plata y oro que se lleva el extranjero, ya en lomos de mulas de arriero, ó ya en los carros de un tren, por que esos, si algo llevan, *trabajo y árduo* les habría costado, trabajo que para nosotros como para todos, es origen y fuente del sagrado derecho de propiedad.

Son cartillas en el escritorio de cualquier hombre público desde las *Mémoires de Gerard* publicadas en 1824, hasta las que se han escrito en nuestros días, todas las obras sobre caminos de hierro; ha sido su estudio preocupación general y si no hemos producido robustos *in folios* ó monumentales obras, ha sido por que ya al respecto todo está dicho; las ventajas del ferrocarril no se disertan y repetimos: lo que dijo el senador chileno, no se ha oído ni se oirá en la prensa ni en el parlamento de esta tierra de *llamas, de pongos y de chasquis*.

Creemos la palabra *ferrocarril*, sinónima de civilización, de progreso, de fraternidad; pero, así como tributamos entusiastas himnos, discursos brillantes á estas magnificas vías de comunicación y á los obreros de la perfección humana que las ponen al servicio tanto del poderoso como del indigente, así también nos preocupamos de que los elementos de progreso que la ciencia pone al servicio nuestro, no los torne la codicia en arma de expropiación y en medio de fácil conquista; pretendemos que el hierro, que hasta ahora no nos ha servido en otra cosa que para armas y proyec-

tiles de guerras internas, que son nuestra vergüenza y de una guerra externa que es la vergüenza de Chile, nos sirva de hoy en adelante, como palancas que lleven la patria de Ballivian y Frias, de Campero y Camacho á la cima de sus grandes y brillantes destinos.

II

Las cuestiones económicas que promovieron los caminos de hierro, comenzaron á ser tratadas en Francia en 1837, diez años después en la lengua del oceano (como dice el señor V. Mackenna) pronunciando el senador chileno a que nos hemos referido las históricas palabras que hemos copiado. Era entonces evidente que, apesar del inmediato comercio con Inglaterra, nació la primera en admitir ese beneficio científico y con la Francia que trató las cuestiones emergentes bajo sus diversas fases, Chile no conocía perfectamente la naturaleza y ventajas de esa prodijiosa invención.

Tratar como el señor Vicuña M. de las ventajas que hay de un camino de hierro sobre otro de herradura, es hacer de una cuestión compleja una sencillísima de sentido común.

No hacemos, ni hoy ni jamás, lo que el representante Stanley oponiéndose á la petición de Stephenson, ni declaramos locos á los que crean algo que nosotros no pudimos crear; pero, preguntamos al escritor chileno: ¿acaso se há discutido en Bolivia la necesidad que tiene de uno ó varios ferrocarriles? ¿Por ventura somos tan atrasados que no hayamos leído otra cosa que los artículos del escritor de Santa Rosa del Colmo, sobre caminos de hierro? ¿No hemos leído las discusiones de 1837 y 1842 en el Parlamento francés?.....

Ni siquiera nos hemos ocupado de si la explotación de los caminos de hierro y por ende de su construcción, debe hacerse por el Estado ó por sociedades comerciales, ya sean anónimas, colectivas o encomandita; nó, absolutamente.

Sabemos que nuestra frígida planicie tiene en su seno ingentes riquezas; sabemos que nuestras graníticas montañas son muralla inaccesible, que oculta para nosotros y para todos, los dones que la naturaleza próvida nos há prodigado á manos llenas; sabemos por fin que en el mundo de ley del progreso actual, Bolivia es

noche tenebrosa, es caos, es abismo profundo; pero no es esta la cuestión. No creemos que el señor Vicuña Mackenna esté persuadido de que pretendemos los bolivianos encerrarnos perpétuamente en esta profunda huesa, rodeada de riquezas, hacernos cadáveres ambulantes y permanecer como los *gentiles* en sus *chullpas*, entre las breñas del altiplano: el señor Vicuña M. no nos crea tan imbéciles, ni nosotros hemos dado muestras de serlo, oponiéndonos al ferrocarril por conservar nuestros *bueyes gordos* y nuestros *pastos verdes*, como el senador hasta ahora tan mal traído, ni por seguir con nuestros *arreos de vistosas llamas* y *nuestras forzadas récuas de mulas pianeras*.

Queremos mejorar; pero ¿cómo? Esta es la cuestión.

Quando el señor Vicuña Mackenna se pregunta: ¿Acaso no se construye hoy ferrocarriles para defenderse, como se construye para agredir?, ha tocado el punto único de la cuestión actual, después de *seis párrafos inútiles*, porque es inútil hablarnos (como nuestros oradores sagrados á su auditorio de antemano convencido) de las ventajas del ferrocarril sobre la llama y del vapor sobre la mula de posta. Y entonces cuando se ha «dirigido respetuosamente á los espíritus lastimados por los foganazos de la todavía no del todo cicatrizada guerra», nos ha llamado á la verdadera discusión, á la única posible en estos tiempos en que los temas, que levantan los caminos de hierro, están ya relegados al olvido, sin quedar otra cosa que las luminosas conclusiones de la ciencia.

Entremos á discutir este primer aspecto de la cuestión capital.

«No acaba, dice el señor Vicuña Mackenna, de votar el Parlamento inglés 25.000.000 de duros para defender la India de las garras de Rusia llevando de todas partes los rieles á sus fronteras? Y otro tanto sucedería respecto de Bolivia, porque si hay en el orbe habitado un ferrocarril única y exclusivamente defensivo, es el de aquella nación que con una roca puede despeñar un tren y que con un batallón puede rechazar un ejército.»

Aquí se encuentra nuevamente un tanto disfrazado aquel pensamiento que en este momento golpea y golpeará siempre las paredes de mi cerebro: «¿Bolivia debemos ir con los rieles al hombro, antes que con los rifles prepa-

rados.» (Palabras de Vicuña Mackenna, aunque no textuales.)

Pero esto no es tan fácil, como no es igual la situación de Chile á la de Inglaterra, por mucho que pretenda aquella ser la Gran Bretaña de la América latina.

Para traer un ferrocarril de Antofagasta hasta la frontera de ocupación provisional, necesita recorrer Chile una extensión territorial de 82 leguas españolas, sin recursos, puesto que sus regiones no son otra cosa que desiertos glaciales y arenosos y de allí hasta Huanchaca tendria que trabajar, sobre otras 82 leguas mas ó menos, 20 meses largos con dos mil brazos por lo menos, para poder cambiar *sus rieles de fierro por rieles de plata*.

Ir haciéndolo, como iban á ejecutarlo los ingleses, sería llamarnos de nuevo á la guerra; entonces nuestros rudos indigenas que no marchan á paso de *llama*, tendrian tiempo para medirse con los soldados de Chile, en su centro, lejos de la costa y de la armada, que les ha proporcionado una conquista sin gloria.

En Bolivia necesita el invasor el camino hecho, porque su suelo arrugado è ingrato, un clima frio, sus montañas coronadas de eterno hielo, destrozan y aniquilan un ejército más facilmente que una lluvia de plomo arrojado por las bocas de diez mil fusiles.

Si estos argumentos se responden con otros que nos prueben la facilidad de traer rieles al hombro y plantarlos hasta Huanchaca, hasta Oruro ó hasta Potosí, ó mas bien si nos prueban que hay mas facilidad para invadir haciendo caminos que hallándolos hechos, como en el Perú y parte de Bolivia en la guerra que no ha terminado definitivamente, confesaremos al escritor chileno que no tenemos razón plausible para persistir en nuestra oposición al ferrocarril proyectado por Aniceto Arce y C^a.

VI

«El primer atributo de un pueblo, continúa el señor «Vicuña, es el empleo de la razón, es la imposición «de la verdad, la aceptación del hecho incontrovertible, y, «deber de los que ese pueblo guien es, hacer de esa razón un faro. Apartarse Uds. del Pacifico por el metal «que conduce el rayo, es apagar ese faro, es extinguir «de un soplo su vívida llama redentora en los naufragios.

¿Y sería racional que esto sucediera sin mas motivo que el de que el encargado de encender en el primer ensayo, la llama del final, fuera un mecánico chileno, y no un ingeniero inglés ó ruso?.....

Empleemos pues, nosotros esa razón, ese faro inextinguible para ver los motivos, harto poderosos, que nos presenta el ferrocarril que combatimos, como una amenaza á nuestra integridad territorial.

Sobradamente conocidas son las pretensiones del Gabinete de la Moneda, relativamente á los límites que nos han de separar en lo sucesivo de la República de Chile; todos conocemos el proyecto de cierto Senador chileno, de cuyo nombre no podemos acordarnos, [1] que trataba de arrebatarnos los mas ricos territorios del sud, como prenda de paz y seguridad ulteriores; hemos leído cuanto se ha escrito en Chile á propósito nuestro y de nuestras riquezas, y entonces: ¿no es justo que pensemos y creamos firmemente que el ferrocarril á Huanchaca es para Chile meramente militar, para Arce meramente comercial y económico, y para Bolivia meramente perjudicial, porque no beneficia ni á Tarija, ni á Sucre, ni á Potosí?

Huanchaca está separado de aquella última ciudad por 45 leguas, por consiguiente, el ejército boliviano, se hallaría aun lejos de Huanchaca, tendria que emplear cinco dias difíciles para tomar su ferrocarril, tiempo de sobra, para que las legiones chilenas nos esperen perfectamente equipadas, sobradamente descansadas y dispuestas á la lucha, entre tanto que nuestro ejército fatigado no podría medirse con aquellas ventajosamente.

La Paz, no podría concurrir á la defensa del sud, sino despues de salvar 157 leguas; Cochabamba, despues de atravesar 125; Oruro despues de recorrer 108, á pié, por pampas interminables y senderos intransitables sobre cortantes filos de dura roca.

Entonces—¿cuál la ventaja de ese ferrocarril que llama Vicuña M. inocentemente defensivo?—Defensivo, de quién y para quién?.....De Bolivia y para Chile, cuando esta nación quiera realizar sus soñadas conquistas, cuando quiera dar fin á la empresa de hacernos sus colonos, cuando tomando Huanchaca y avanzando sobre Lipez, que se halla á 60 leguas de Palacayo, quiera defenderse de

[1] Don Alejandro Reyes.—N. del Ed.

V

Después de hablar de un *rio de plata* con escollos; de unas *vacas flacas* y otras *gordas*; de Faraon; del Nilo egipcio desbordado; de *Charcas* y *charcos*; de Dalence, Wedell y D'Orbigny; de los Superintendentes de Potosí, la antigua; de los Presidentes de Bolivia, desde el inmortal Sucre hasta el bárbaro Melgarejo, a quien llama el titán de la fuerza bruta; de las berlinas norteamericanas espulsadas de Chile á Cochabamba por las locomóviles chilenas, y de Galileo y Stephenson en el párrafo IX, dice el señor V. Mackenna en el X.

«Saltemos de Melgarejo á Pacheco, es decir, salvemos de un solo paso el abismo» (o lo que es lo mismo para nosotros los bolivianos, saltemos de un abismo á otro abismo, de Melgarejo á los melgarejistas, del jefe á su banda).

«De la producción de los Yungas, que en la época de Dalence, hace apenas 40 años, sacábase, para la exportación el café por almudes, la lana por libras, y la quinina por onzas, hoy acumulanse cargamentos completos por las vías de Arica y de Mollendo, al paso que sus ricos metales, que se pesaban entonces solo por marcos, hoy embárcanse en las Aduanas de Valparaiso y Buenos Aires por toneladas».

¿Y cuál el resultado de esta observación que, antes que el señor V. Mackenna, la hizo todo hijo de vecino en esta tierra en que de todo se asombra y nada se observa?..... ¿Que nuestras industrias piden á gritos ferrocarriles al mar?

Evidente; esa es nuestra aspiración; pero que ellos salgan á costa nuestra ó a costa amiga, y nunca á costa chilena, donde no queremos que vaya nuestro *rio de plata* á fecundizar tierra enemiga, tierra traidora, tierra donde viven los que nos han arrebatado girones de nuestra bandera y donde vivirán los hijos de nuestros enemigos, enemigos de nuestros hijos.

VI

Pero, demos por cierto que una *pasión del ánimo*, nos lleve á predicar esta doctrina que podría evidentemente traer nos luengos años de estancamiento si no de retroceso. En tal situación, bien natural: ¿no encuentra el fecundo

escritor los medios de calmar nuestras aprehensiones, armonizando nuestros intereses con los bien entendidos de su patria? La Municipalidad de Oruro, á la que pertenece quien hilvana estos mal cortados renglones, los ha propuesto en el proyecto eminentemente fraternizador de neutralizar el ferrocarril á Huanchaca, evitando así que sea arma ofensiva, arma de ataque.

La cuestión es sencilla y se plantea por sí sola, de suerte que nos sobrará hacer brevísimas reflexiones á su propósito para convencernos de la utilidad de tal neutralización.

En la República de Bolivia la población mas densa, la fuerza militar más eficaz y prontamente disponible, está en los 4 puntos de que habla el señor V. Mackenna y á los que, según su expresión, se halla atado el perro del hortelano de la fábula; ellos son, La Paz, como el más rico y el más nutrido de gente; Oruro como centro estratégico; Potosí como el mas productor en rentas nacionales, y Cochabamba como el mas entusiasta y patriota. En este cuadrilátero está la resistencia de Bolivia y cualquier ferrocarril que no toque *inmediatamente* alguno de sus ángulos, no hará otra cosa que favorecer las extremidades de la República separadas de su centro de apoyo y sin protección alguna, dejando débil y raquítico el corazón y sin la posibilidad de enviar sus recursos á tan lejanas fronteras. Nos es indispensable para conservar nuestros límites robustecer el cuerpo político, que no está por cierto en Huanchaca, para que sus brazos se extiendan fácilmente y con vigor á las más apartadas regiones del extenso territorio.

Así alejamos la invasión.

Para este fin sería mas fácil, realizable y de profucos resultados, el ferrocarril de Puno traído á La Paz y Oruro hasta Potosí y Huanchaca, con diversos ramales que nos pondrían en comercio diario con otras poblaciones de igual importancia en el centro y sud de la República; pero si este no se propone y preferimos el que nos traiga Chile á Huanchaca *solamente*, no es preciso para que no nos sea perjudicial y no se lleve con las riquezas de Huanchaca otro girón de nuestro territorio, que lo declaremos neutral para los que hoy todavía no han concertado una paz sólida y definitiva, garantizando esta neutralidad una potencia extraña mas fuerte que ambas naciones limítrofes.

Así se habrá alejado toda sospecha y toda aprehensión, muy naturales por otra parte, cuando trata Bolivia de sus

relaciones comerciales con Uille, que puede hacer cien pesos, como aquel que ha fabricado con los diez centavos.

VII

Para terminar esta excursión por las ocho columnas del «Mercurio», que ha llenado la epístola político-económica que nos ocupa, réstanos solo tener en cuenta las siguientes reflexiones del escritor chileno:

«Mas la verdad constatada y evidente [¿dónde constatada « y por qué evidente?] es que todos los ferrocarriles en proyección van á todas partes: van á Potosí, van á Sucre, van á Oruro, van á La Paz, van á Cochabamba, siendo que todas las aspiraciones del localismo y de la ingeniería se concentran en el primordial y absoluto propósito de ganar la altura, cualquiera que sea el muro que se escale, el del poniente, el del norte ó del sur. Todos tienen un objetivo capital, el de remontarse como el águila y desde el mas alto peñón.....volar.»

¡¡Magnífico!!! Ya vemos el águila caudal en las alturas de Huanchaca, dispuesta á lanzar su vuelo audáz hasta los valles de Cochabamba, pero divisamos también á sus espaldas al furtivo cazador en vedado, asestando hábilmente matadora bala que corta sus alas.....

La cuestión no es de ascensión simplemente, y si tal fuera el ferrocarril peruano que ha salvado Vincocaya, sería absolutamente (como hoy lo es en relación al de Antofagasta el único aceptable por que ya el águila q' vé el señor V. Mackenna en su entusiasmo de prosador poeta, se ha remontado á colosal altura y ha descendido en rauda vuelo para reposar y tomar aliento á orillas del azulado lago Titicaca, cuna donde se mecieron las hermanas gemelas que vosotros, hijos de Araucanía habeis querido estrangular.....

Y no se crea *cosa bien rara*, como diría el colaborador boliviano á quien recuerda el señor Mackenna, la pretensión de neutralizar un ferrocarril; sería sencillamente aumentar á las ventajas que ha cantado en prosa el bardo de Santa Rosa de Colmo, la de que no pueda servir de elemento de destrucción y de odio, toda vez que su inventor y perfeccionadores lo han destinado á fraternizar el género humano y realizar su progreso.

VIII

Concluye el señor Vicuña Mackenna contándonos una anecdotilla asarosa del general argentino B. Mitre relativa á nuestra patria y á la época en que servía como comandante de artillería en el Ejército del presidente D. José Ballivian, anecdotilla que explica el título que dá á su epístola y por ende el que hemos dado á esta respuesta:

Dice el escritor que el atudido general se creía, cuando en Bolivia vivía, encerrado perpétuamente en una tinaja sin salida, y que tal fantasía le acompañaba día y noche y en todas partes, atribuyéndola á nuestra situación topográfica á la matadora incomunicación en que estamos con el mundo exterior; y después nos pregunta bonita y candorosamente si preferimos ser tinaja de graníticas paredes ó nación con vías espléndidas y múltiples facilidades.

La respuesta no está lejos:

Preferimos quedar embutidos y herméticamente tapados en nuestra rica, granítica tinaja, si no la rompemos con ventaja comprobada y sin el temor de que á la salida de su estrecho fondo nos asalten, corvo en mano, emboscados ladrones.

Oruro, julio 16 de 1885.

R. S. Galvarro.