



LA REALIDAD

DE

Y. P. F. B.



Y EL



PROBLEMA PETROLERO



LA PAZ - BOLIVIA

FB

338.7

C822s

6 00676

UNIVERSIDAD BOLIVIANA  
UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS  
BIBLIOTECA CENTRAL  
La Paz — Bolivia

338.7  
D 322 Y

# LA REALIDAD DE Y. P. F. B.

Y EL

# PROBLEMA PETROLERO



LA PAZ - BOLIVIA

# A LA OPINION PUBLICA

---

POR

MARIANO DEHEZA N.

Y

RAUL ESPEJO Z.

Ex - DIRECTORES DE Y. P. F. B.

LA PAZ, MARZO DE 1941.





I

Debemos una explicación al país de nuestra actuación como directores de Y. P. F. B. y de la responsabilidad que nos corresponde en la dirección de dicha entidad durante los seis últimos meses de 1940 que ejercimos tales cargos.

No vacilaremos en hacer un análisis franco y sincero, aunque esta actitud sea interpretada en forma errónea. Si nos vemos obligados a dar tal paso, individualizando la labor del Directorio de 1940, es con objeto de evitar que al amparo del silencio que hasta ahora hemos guardado, se siga especulando y desorientando a la opinión pública. Y. P. F. B. no debe servir de bandera ni plataforma política. Los personeros del Gobierno que oportunamente pudieron y debieron, por iniciativa propia, situar el asunto petrolero en sus verdaderos y cabales alcances, han permitido con su silencio que prospere el desconcierto, la pasión, y que, por tanto, la opinión pública y aún algunos de ellos mismos adopten un rasero standard para juzgar



a todos los que pasaron por la dirección de Y. P. F. B., incluso a aquellos que tesonera, oportuna pero estérilmente proporcionaron al Gobierno elementos de juicio, serenos e imparciales, para corregir deficiencias y errores pasados.

Y decimos que Y. P. F. B. no debe servir de plataforma política porque el debate petrolero iniciado en la H. Cámara de Diputados en los últimos meses de 1940, no definió ni encaró, como debió haberlo hecho, el problema fundamental, circunscribiéndose a tratar de destruir la estructura de Y. P. F. B., de una parte, y a sostenerla, de otra, como si su existencia o desaparición pudiera resolver el fondo mismo del problema que se debate.

Con un fin nacionalista altamente plausible, pero con la precipitación propia de nuestro ambiente político se creó un organismo autárquico y autónomo, sin detenerse a pensar que en un país cuya vida económica depende en absoluto del extranjero, aún en lo referente a productos que produce su propio suelo, tal autarquía y autonomía son vana ilusión, pues aquella no podría prosperar dentro de un sistema económico dependiente de factores y fuerzas extrañas, y ésta no podría desarrollarse dentro del marco magro de las disponibilidades fiscales actuales. Por otra parte, las leyes que dieron vida a Y. P. F. B., contradictorias como son, desvirtúan el concepto autárquico y autónomo que se pretendió darle, con el resultado de que hoy— pasado el momento en que se la administró sin sentido comercial alguno—no es sino

una de tantas reparticiones fiscales interferida por la influencia política gubernativa, y por consiguiente entrabada en su desarrollo por el desorden administrativo.

Al posesionarse el Directorio del cual formábamos parte, en fecha 9 de julio, 1940, el entonces Presidente de la entidad hizo una exposición extensa y verídica de la realidad en que se desenvolvía Y. P. F. B. Fueron invitados los representantes de todos los diarios locales. Sin embargo, las informaciones publicadas posteriormente no reflejaron fielmente los alcances de esa exposición, con el resultado que la opinión pública seguía paralogizada sin poderse formar un cabal concepto de esa realidad. Hasta entonces, y aún actualmente, Y. P. F. B. solo contaba y cuenta con el insignificante capital, de Bs. 14.506.192.50, constituido por los aportes iniciales del Gobierno (Bs. 10.100.000), y por el material que recibió de la Standard Oil Co. (Bs. 4.406.192 50). En esta situación, el trabajo de los campamentos se desenvolvía y sigue desenvolviéndose en condiciones sumamente desfavorables, por cuanto el equipo y material que se utiliza—el mismo que la Standard había importado hacía más de 15 años y algún otro usado y pésimo adquirido en la Argentina—es tan viejo e inservible, que obstruye la normal productividad de los yacimientos activos. Inútiles fueron las gestiones tendientes a materializar las promesas hechas una y otra vez por el Gobierno con respecto a los posteriores aportes de capital a que se obligó por ley, a fin de poder renovar, siquiera en parte, los ele-



mentos materiales empleados en la explotación del petróleo. Esa misma carencia absoluta de recursos en que Y. P. F. B. se debatía, no le permitía la contratación de expertos extranjeros, y le impedía atender sus necesidades urgentes, diarias e inexcusables, porque su Caja arrojaba fuertes pérdidas al vender la gasolina nacional e importada a precios inferiores a su costo real, por imposición del propio Gobierno. Igualmente estériles fueron los empeños para obtener que el Estado cumpliera con el compromiso que contrajo de cubrir esos quebrantos con fondos del Tesoro Nacional.

En esta situación de postración y abandono económico, Y. P. F. B. debía subsistir y seguir atendiendo en gran parte las necesidades de consumo nacional, haciendo frente a la incompreensión general y a las exigencias cada vez mayores del público.

La revelación de un estado tal de falencia que irremisiblemente tenía que llevar a un desastre próximo, indujo a los suscritos a plantear en la misma reunión, la renuncia inmediata del Directorio que acababa de posesionarse. Un claro concepto de deber determinó esta actitud. No era lógico asumir responsabilidades en la dirección de un negocio socabado moral, técnica y económicamente, sino se contaba con recursos adecuados para ponerlo en un pié de eficiencia industrial, y cuando la experiencia demostraba que la ayuda efectiva que Y. P. F. B. requería del Gobierno no pasaría de simples promesas que jamás habrían de cumplirse. Es-

ta realidad nos indujo también a expresar que atentas las circunstancias referidas; la desarticulación económica en la que el propio país se debatía; y la mentalidad fiscal con que se manejan negocios de ésta o parecida índole, era hipotético y prácticamente imposible resolver, de momento, este asunto acudiendo a recursos nacionales. En tal virtud, expresamos entonces y en forma categórica que la solución integral del problema no podría lograrse sinó con el concurso de capitales extranjeros y técnicos especializados por lo mismo que se trataba de la línea más cara y compleja en la actividad industrial.

Sin embargo, y como última tentativa, sugerimos solicitar una entrevista al Excmo. Sr. Presidente de la República y a los señores Ministros de Minas y Hacienda, con objeto de repetir en ella la exposición mencionada y constatar si, en definitiva, el Gobierno estaba dispuesto a concurrir de modo efectivo y perentorio, a salvar la desastrosa situación de Y. P. F. B. En tal oportunidad, 18 de julio, 1940, hicimos referencia a nuestro Memorandum de 13 del mismo mes y año, el cual al recapitular los conceptos expresados en otro documento similar de fecha 12 de febrero, establecía en forma inequívoca y terminante:

- (a) Que la magnitud de una industria compleja como la petrolera en cuya riqueza el país esperaba cimentar su futuro económico, y la imperiosa necesidad de situarla en un



plano de rendimiento comercial, requiere de ingentes capitales, de la contratación de expertos, y de la adquisición de equipos y materiales de transporte, única forma de resolver integralmente la suerte de Y. P. F. B.

- (b) Que en vista de las exiguas posibilidades económicas actuales del país, el Directorio al dejar expresamente establecido su criterio en el anterior sentido, solamente podía sugerir un plan parcial de trabajo mínimo que estuviera de acuerdo con la realidad económica nacional, pero que, al menos, permitiera el abastecimiento total de gasolina y subproductos que consume la nación, evitando consiguientemente un drenaje de divisas que anualmente pasa de US\$. 600.000, por concepto de importación de gasolina peruana.

No obstante de que prensa, parlamento y hombres de gobierno conocían este documento que diseña tan nítidamente el pensamiento del Directorio de 1940, se ha venido repitiendo en todos esos sectores que el plan parcial de referencia era la demostración de la incapacidad financiera de dicho Directorio. Es decir que, exprofesamente y por móviles que no acertamos a comprender, se tergiversó el criterio que invariablemente sustentamos en todo momento.

Qué es lo que se exigía de ese Directorio? Que impasiblemente contemplara el derrumbe de una entidad confiada a su dirección, y que olvidara su deber al extremo de no agotar todos los recursos para obtener la ayuda del Estado, aunque fuera para llevar a cabo un programa de trabajos mínimo, mientras el Gobierno— a quien le incumbía esa responsabilidad—se decidiera a definir el aspecto político y económico del problema con miras a obtener capitales que el país no podía procurarlos?

Cuáles fueron los resultados de nuestras incitativas? Promesas de abrir acreditivos en el exterior para la adquisición del material indispensable; de pago de los adeudos por parte del Estado; y de las cuotas correspondientes a 1940 y 1941 (Bs. 20.000.000). Mas, cuando insistimos en el cumplimiento de tales ofrecimientos, en vísperas de concluir un contrato para la primera venta de 10,000 toneladas de fuel oil, la cooperación oficial se reducía a los siguientes documentos que son suficientemente explícitos:

- (a) Oficio No. 1226, de 23 de julio, 1940, del Ministerio de Hacienda estableciendo que Y. P. F. B., de acuerdo con los Decretos— Leyes de 7 de junio y 17 de julio, 1939, debía entregar el 100% de las divisas que obtuviera por sus exportaciones de petróleo.

siendo así que esas disposiciones habían sido modificadas por posteriores decretos de 1 de oc-



tubre, 1939, y 15 de mayo, 1940, éste último fijando para todos los exportadores la entrega obligatoria de divisas en la proporción del 42%.

- (b) Oficio No. 1240, de 26 de julio, 1940, del mismo Despacho, acompañando copia de un Decreto Supremo, por el que se autorizaba al Banco Central de Bolivia a otorgar a Y. P. F. B. un préstamo de Bs. 1.000.000, «con destino a la apertura de pozos petrolíferos en Sanandita».

Es que con estos documentos se pretendía dar la impresión al público que el Directorio había imaginado solucionar el problema del petróleo y la situación de Y. P. F. B. con la obtención de un crédito de *Un millón de bolivianos?* Y. P. F. B. jamás había demandado al Gobierno préstamo alguno, porque sabía que sus recursos exiguos no le permitía adquirir nuevas obligaciones de esta índole, recargada como estaba con la atención de otras anteriores. Y. P. F. B. no solicitó un crédito, sino un pago a cuenta de mayor suma que el Estado le debía en ese momento por pérdidas que le impuso soportar al obligarle a vender sus productos y los importados a un precio menor a su costo real. (Nota del Ministerio de Minas de 30 de septiembre, 1939). Sin embargo, el Gobierno se proponía cubrir parte de su obligación con una operación bancaria por la cual Y. P. F. B. debía pagar un interés del 4% anual, garantizada con el 25% de sus ingresos brutos. El Directorio rechazó esa proposición original por nota P.1/314, de 29 de



julio, registrada en un diario local. Posteriormente se obtuvo de la misma entidad bancaria un préstamo por Bs. 1 500.000, y se obtuvo que el Estado se hiciera cargo de su servicio de amortización e intereses.

- (c) Resolución Ministerial de 14 de agosto, 1940, del Despacho de Hacienda, autorizando a Y. P. F. B. la exportación de 10.000 toneladas de fuel oil, exenta de la obligación de entrega de divisas, pero estipulando que el producto de dicha venta *debía considerarse como aporte del Supremo Gobierno!*

Sobre este punto, el Directorio reiteró su criterio por nota P. 1/515, de 9 de octubre en el sentido de que no parecía lógica la aplicación de las leyes anteriormente mencionadas ni de semejante criterio financiero, por cuanto no se trataba de una empresa particular que sitúa sus reservas en moneda extranjera fuera del país, sino de una entidad fiscal cuyas exportaciones, al mismo tiempo de proporcionarle disponibilidades en divisas, salvaban al Gobierno de esta obligación que, de otro modo, habría tenido que cumplirla. No sabemos si, hasta la fecha, el Gobierno ha resuelto esta cuestión.

Ignoradas o diferidas las insistentes reclamaciones de Y. P. F. B. para que se cumplieran las promesas formalmente hechas por el Gobierno en 18 de julio, el Directorio propuso al Ministerio de Minas, por nota P. 1/452, de 13 de

septiembre, el reajuste de precios con los siguientes objetivos: evitar la indefinida y creciente acumulación de pérdidas; resolver la elevación de fletes de transporte insistentemente reclamada por los sindicatos de choferes del interior de la República, todo dentro de una proporción equitativamente estudiada. El entonces Ministro de Minas y Petróleo, durante su permanencia en Santa Cruz, pudo constatar que las actividades comerciales de ese departamento estaban próximas a paralizarse por la carencia de gasolina, en vista de que los fleteros de esa región preferían el transporte de cualquier otra carga por la que obtenían mejores precios que los que Y. P. F. B. podía pagar. No se podía, pues, solucionar aisladamente el aumento de fletes sin antes haber resuelto el aspecto principal y general del reajuste de precios, medida que permitía tal elevación. Así se reiteró, al mismo Despacho, por nota P. 1/501, de 2 de octubre. Hasta el momento en que cesamos en nuestras funciones (1 de febrero, 1941), el Gobierno no había contestado ni encarado el reajuste propuesto, probablemente por consideraciones de orden político-social a las cuales uno u otro día tendrá irremisiblemente que hacer frente.

Mientras tanto, las pérdidas seguían acumulándose y la situación interna de Y. P. F. B. era cada vez más precaria. El público reclamaba vehementemente contra la adulteración y la mala calidad de la gasolina nacional que se expendía en los surtidores de esta ciudad, defec-



tos y adulteraciones atribuibles a la pésima calidad de envases de que dispone Y. P. F. B., y a la falta de un adecuado y seguro transporte del producto. Sin pretender resolver el problema integral ni siquiera el parcial, y sí solamente con la certidumbre de corregir las fallas anotadas, se pidió al Ministerio de Minas por nota P. 1/508, de 5 de octubre, que gestionara el pago de Bs. 5.000.000, a cuenta de Bs. 9.130.437.62, a que ascendía la deuda del Estado al 30 de junio, 1940, por diferentes conceptos, con objeto de adquirir con aquella suma el material *estrictamente indispensable* para poder eliminar dichas anomalías. Tampoco obtuvimos respuesta a esta gestión.

II

En cuanto al aspecto económico interno, base misma de toda organización industrial, sea ella de índole privada o fiscal, no reflejaba método alguno ni orientación contable segura. En qué se basaron los balances a partir de 1937 hasta el año 1940? En un costo artificial y caprichosamente obtenido. El método empleado hasta entonces por la Contabilidad se limitaba a seguir normas establecidas por organizaciones extrañas a Y. P. F. B., sin consultar su propia modalidad y necesidades. Fué necesario que el Directorio de 1940, bajo la presidencia del Ing. Raúl Zumelzu, y asumiendo funciones que no le correspondían hiciera un estudio detenido y minucioso para establecer dicho costo,



con lo que se ha dado recién base real al presupuesto para 1941, y que en vista de la experiencia recogida durante el corto tiempo de sus funciones, estableciera normas contables que estuvieran de acuerdo a sus propias necesidades y que permitieran un fácil y rápido control y verificación.

El Balance de 1939 adolece de errores de concepto y de exactitud en cuanto a cargos, partidas y utilidades. Sin embargo de que dicho Balance había sido ya aprobado por la Contraloría General de la República, y de que al Directorio de 1940 no le correspondía responsabilidad alguna respecto de él, sugirió que la Comisión de Asuntos Económicos lo estudiara y elevara un informe, el mismo que fué presentado con fecha 11 de noviembre. Ese informe que analiza el documento en cuestión, en forma honrada y sincera, demostrará a quien lo conozca que el Directorio del que formábamos parte, lejos de continuar con la rutina indiferente y complaciente con que se atienden los negocios del Estado, señaló errores y propuso las enmiendas necesarias a fin de que en el futuro no se repitieran iguales irregularidades.

A raíz de la información que presentaron los entonces Presidente y Sub-gerente de Y. P. F. B., a su regreso de los campamentos, los suscritos planteamos la necesidad imperiosa de contratar técnicos extranjeros, y principalmente un experto en petróleos que a la vez tuviera condiciones administrativas con el fin de confiarle toda la responsabilidad en la reorganiza-

ción y desarrollo de dicha entidad, ya que sensiblemente los actuales técnicos nacionales que prestan sus servicios en Y. P. F. B., si bien son eficientes, no tienen en cambio la experiencia ni los años necesarios para poder responsabilizarse del manejo de una industria tan compleja y difícil, para lo cual se requiere de una indiscutible autoridad técnica. Por nota P. 1/529, de 17 de octubre, hicimos notar también estos aspectos al absolver una petición de informe que algunos HH. Representantes Nacionales hicieron al Ministro de Minas, y la cual fué trascrita a Y. P. F. B.

Consultando siempre las posibilidades de Y. P. F. B. y los resultados prácticos obtenidos, planteamos asimismo, la supresión de la oficina en Buenos Aires en vista de que desde su creación, lejos de ser beneficiosa para los intereses de dicha entidad, representaba una innecesaria erogación anual alrededor de \$ arg. 50.000. Sugerimos, en cambio, tomar los servicios de alguna casa compradora de reputación y solvencia conocidas, la que se ocuparía de las adquisiciones que hiciera Y. P. F. B. en esa plaza, a base de una comisión módica. Consta en Acta No. 220, de 6 de septiembre, esta iniciativa que por nota P.1/521, fué puesta en conocimiento del Ministerio de Minas, el cual expresó su conformidad con dicha supresión.

Con objeto de abaratar el costo, el Directorio estudió la posibilidad de transportar gasolina nacional por Sanandita - Tobatirenda - Villazón, para el abastecimiento de los departa-



mentos de la Paz y Oruro. Esta vía, aparte de ofrecer seguridades contra la adulteración del producto en el trayecto, representaba un apreciable ahorro por litro que evidentemente debía beneficiar directamente al público consumidor y a la entidad. Además, la adopción de esta ruta significaba también disminuir gradualmente y finalmente suprimir el considerable drenaje anual de divisas para la adquisición de combustible peruano que consumen ambos departamentos. Se puso en práctica esta posibilidad y los resultados obtenidos, en cuanto se se refiere a fletes, mermas, etc., demostraron ser altamente favorables. Es decir, que adoptando la vía de los Ferrocarriles argentinos para el abastecimiento de la zona norte de la República, no se ocasionaba perjuicio alguno a los fleteros nacionales que seguían y seguirían transportando, como de costumbre, el mismo volumen de gasolina para el abastecimiento de las zonas de Sucre, Santa Cruz, Tarija, Cochabamba y Potosí, ni se hería los intereses de esos departamentos. Por el contrario, se abarataba el costo de ese producto en los centros de consumo del norte de la República, y se reforzaba siquiera en mínima parte la situación financiera de Y. P. F. B.

Sin embargo, Representantes Nacionales de dichos departamentos, entre los que se contaban prominentes miembros de la «Liga de Defensa del Petróleo», obtubieron del Ministerio de Economía que se paralizara, con carácter definitivo, el transporte por la vía señalada,



a fin de satisfacer la protesta de los sindicatos de choferes. De este modo se ha subordinado, sin razón fundamental alguna, el interés general del país al personal de los sindicatos nombrados o a intereses locales.

Con un criterio y determinación tales, la importancia y alcances del Acuerdo Internacional de Tráfico Fronterizo suscrito en Buenos Aires en fecha 17 de septiembre, 1937, logrado después de largas y penosas negociaciones con el objeto primordial de poder traer a La Paz y Oruro gasolina nacional, ha quedado desvirtuado, como ha quedado reducida a su mínima importancia la Planta de Tobatirenda, construída a un costo alrededor de \$. arg. 200.000, entre otros, para ese fin. La opinión pública podrá apreciar que, en tales condiciones, Y. P. F. B. jamás podrá realizar plan serio de trabajo alguno, cualquiera sea la capacidad del Directorio que la presida, si el Gobierno o los Representantes Nacionales interfieren en su desenvolvimiento comercial.

### III

La prensa censuró repetidamente al Directorio de 1940 por no haber considerado ni resuelto una propuesta presentada por el señor Luis Lavadenz R., para la explotación de yacimientos petrolíferos de Caupolicán, ubicados en las zonas adjudicadas a Y. P. F. B. Se refirió igualmente a otra proposición presentada por intermedio del Ministerio de Relaciones

Exteriores, por el señor Charles U. Bay, capitalista norteamericano. La Comisión de Asuntos Económicos, de la que formábamos parte elevó informes sobre ambos asuntos en fechas 5 y 8 de agosto, 1940, respectivamente. En ellos expresamos que para que Y. P. F. B. pudiera pronunciarse sobre la conveniencia o inconveniencia de esas y otras proposiciones que pudieran presentarse, era previo que los Poderes Públicos definieran de una vez por todas la orientación política que el país debería seguir en materia petrolera, en vista de que si la capacidad técnica y económica de Y. P. F. B. no había dado aún los resultados que el país esperaba en el desarrollo industrial de zona del sud-este, menos podría esperarse que la acción de Y. P. F. B. pudiera extenderse a zonas tan alejadas de su centro de operaciones. En consecuencia, agregábamos, que era perentorio que el Estado adoptara una política concreta y clara tendiente a evitar el estancamiento de las riquezas petrolíferas de otras zonas del país, adjudicadas a Y. P. F. B. No obstante, determinábamos en dichos informes, las bases para la explotación petrolífera mediante sociedades mixtas. Ratificando los términos de esos informes, se dirigieron dos notas al Ministerio de Minas, en fechas 14 de agosto y 25 de septiembre, y sobre las cuales dicho Ministerio no hizo conocer su criterio.

Si desde el punto de vista económico y político la situación de Y. P. F. B. no había sido solucionada, con grave detrimento para su



propia estabilidad, no era con torías con las que se resolvería el problema petrolero. Una y otra cosa requerían de *dinero*. El raquitismo económico del país no podía proporcionar las sumas necesarias que exigía la industria, ni tampoco se podía pensar seriamente en obtenerlas mediante empréstitos forzosos o populares, al decir de algunos órganos de prensa.

Aprovechando, pues, de la presencia en La Paz de Mr. Warren Lee Pierson, Presidente del Banco de Importaciones y Exportaciones de Estados Unidos, solicitamos una entrevista para poder pulsar hasta qué punto podía ser evidente el bloqueo económico decretado por Norte América. El señor Pierson, categórica y francamente, nos expresó que mientras no se solucionara el asunto de la Standard Oil Co., era inútil pensar en una cooperación de capitales norteamericanos,

Se había paralogizado el criterio público al extremo que, sugerir la conveniencia de acceder a entrar en conversaciones con la compañía citada, era una prueba evidente de claudicación y «entreguismo». Sin embargo, y cumpliendo con una obligación de carácter informativo y con el deber también de hacer conocer nuestro criterio al respecto, no vacilamos en dirigirnos al Ministerio de Minas, mediante nota P. 1/538, de 23 de octubre, 1940, precisamente por ser representantes del Gobierno en una institución fiscal. Otra actitud habría sido la demostración clara de falta de responsabilidad de nuestra parte. En dicha nota plan-



teamos puntos que, a nuestro juicio, debían encararse sin vacilaciones ni demoras, tanto respecto al problema político petrolero cuanto al administrativo. Con referencia al primero expresamos que las conversaciones que se sugerían iniciar con la Standard Oil Co., no deberían ni podrían comprometer, directa o indirectamente, el derecho boliviano en sus aspectos político y de propiedad. Es decir que el acuerdo al que se pudiera llegar no significaría la restitución de las concesiones a dicha empresa; ni un arbitraje internacional; ni la revisión del proceso. Por lo que corresponde al segundo punto, planteamos la reorganización fundamental de Y. P. F. B., en sus aspectos técnicos y administrativo, y la obligación inexcusable, por parte del Gobierno, de proporcionarle los recursos para tal fin. Como quiera que la solución del primer punto requería de tiempo y como la situación de dicha entidad urgía de una pronta y efectiva inyección de capital, sugerimos que, sin perjuicio de aquella iniciativa, se buscara una cooperación económica con la República Argentina.

No obstante de la trascendencia de los puntos planteados en el citado documento, el Ministro de Minas no hizo conocer su criterio ni propició, como debió haberlo hecho, un cambio de ideas al respecto, para saber en definitiva cuál era la mente del Supremo Gobierno con referencia a este problema. Fué necesario que en el H. Senado Nacional se planteara igual definición, cinco meses después, en un am-

biente ya caldeado y predispuesto a estudiar este asunto desde puntos de vista irreductibles.

A raíz del debate senatorial, el público tuvo ocasión de conocer por primera vez, que en fecha 1° de marzo, 1940, nuestra Legación en Washington envió una pro-forma de arreglo fechada el 28 de febrero. Ambos documentos fueron mantenidos en una reserva inexplicable. Y lo que más sorprende y extraña es que ni aún en forma confidencial se los hubiera sometido a conocimiento y consideración de Y.P.F.B., entidad llamada a pronunciarse sobre ellos. Cuál la razón por la que se pretendiera ignorar la existencia de dicha institución que, bien o mal dirigida, debía estudiar las repercusiones de un asunto fundamental que le afectaba tan de cerca? En éste como en otros asuntos petrolíferos importantes, se ha prescindido deliberada o inconscientemente de Y.P.F.B., como después se verá. Si una entidad creada especialmente para ocuparse de la industria petrolífera fiscal y que según su Ley Orgánica es la llamada a pronunciarse en todos los asuntos pertinentes de carácter nacional, no ha de estar al tanto de las derivaciones políticas de aspectos conexos con sus actividades y funciones, más práctico y económico habría sido cancelar dicha organización.

Consideramos que la pro-forma en cuestión no puede ni debe constituir sino un motivo para iniciar conversaciones, salvada como ha estado y está el aspecto jurídico y de derecho que, en nuestro concepto y por estar tan



íntimamente ligados a la soberanía nacional, jamás han podido ser modificados por contrato alguno. Del resultado de esas conversaciones se desprenderá si el país podrá llegar a un acuerdo final que no importe claudicación ni sojuzgamiento a los puntos de vista de la compañía citada, o si abandonará definitivamente la posibilidad de llegar a un acuerdo, en caso de que las pretensiones finales de la Standard Oil Co. sean contrarias o lesivas al interés nacional. Finalmente si el Gobierno y el Parlamento no consideran oportuno ni conveniente abrir dichas conversaciones, los Poderes Públicos deben categóricamente decirlo así. En cualquiera de los casos anteriores habrá quedado marginado la actual política de vacilaciones que repercute contrariamente al decoro y dignidad nacionales.

#### IV

Un ambiente de mutismo y de indecisión como el que ha precedido al estudio y discusión de este asunto, no podía crear sino un clima de desconfianza y desorientación. De aquí que el debate senatorial no se haya caracterizado precisamente por el conocimiento de este problema, pues en el se han hecho aseveraciones ligeras como las siguientes:

- « Que la actual estructura de Y. P. F. B.
- « conspira contra el abaratamiento de
- « transporte de la gasolina y contra la vi-



« da industrial del país al haber encarecido ese producto ».

Si los factores geográficos y topográficos de la República constituyen un obstáculo para un fácil y económico comercio de transporte, no es sensato exigir que Y. P. F. B. hubiera realizado el milagro de crear, de la noche a la mañana, medios de transporte baratos y estables, o que pudiera reducir, a su arbitrio, los altos fletes camineros y las tarifas prohibitivas de los Ferrocarriles del Estado, del F. C. Villazón-Atocha y de la Bolivian Railway Co. que no están bajo su control. La Standard Oil con los enormes recursos con que cuenta en el orden económico, técnico y administrativo, pudo acaso abaratar dicho transporte y colocar la gasolina al alcance del público consumidor, en 15 años que operó en Bolivia? No es acaso cierto que esa empresa norteamericana solamente alcanzó a proveer en el mismo centro de sus operaciones y en forma absolutamente deficiente, la gasolina que se requería para el desarrollo de la campaña del Chaco? No es también evidente que Y. P. F. B. no obstante "su incapacidad técnica", en tres años de vida ha logrado una producción de 19.742.994 litros de gasolina (año 1940), frente a una producción de solo 7.273.702 litros, en 1936?

Y. P. F. B. que no cuenta ni aún con el dinero suficiente para atender sus necesidades internas, debía financiar la construcción de los muchos medios de transporte que se han sugerido? La respuesta fluye por sí sola. Sin em-

bargo, para poder cumplir con sus compromisos con el público y cooperar al Estado, Y. P. F. B. tuvo que asumir funciones y responsabilidades ajenas a sus actividades, y mantener caminos con fondos de vialidad que el Gobierno le impuso percibir directamente. Cuál fué el resultado de esta medida? Tenemos el caso del camino Choreti - Lagunillas para el cual el Gobierno autorizó la erogación de Bs. 500.000, mientras los gastos de reparación y mantenimiento del mismo excedían de Bs. 1.200.000.

Si Y. P. F. B. debía ocuparse de la apertura o mantenimiento de caminos como se vió obligada a hacerlo en ciertos casos para no interrumpir el transporte de gasolina, cuál el motivo de la existencia de la Dirección General de Obras Públicas que cuenta con un presupuesto fijo y con una organización de ingenieros adecuada? Para corregir esta irregularidad, el Directorio ofició en repetidas veces en este sentido al Ministerio respectivo, con el resultado negativo que cupo a otras de sus gestiones.

Empero, en qué forma «Y. P. F. B. conspira contra las industrias, encareciendo el producto?» No debe ser seguramente vendiendo sus productos a un precio inferior a su costo real, evidencia ratificada en el mismo debate por el Ministro de Economía Nacional, y que puede comprobarse en cualquier momento. Es evidente que si dichos yacimientos fueran manejados y explotados por una empresa privada, ésta se regiría por una política de lógica comercial y de



sentido común. En tal caso, el costo de la gasolina en los centros principales de consumo del país, no sería el actual sinó uno real, es decir alrededor de Bs. 3 por litro, circunstancia que seguiría «conspirando contra la industria» al haber encarecido mucho más aún el costo del producto.

Finalmente se olvida al parecer en forma deliberada, que mientras Y. P. F. B. ha mantenido los precios de 1938, todos los demás productos de procedencia nacional habían multiplicado su valor, siguiendo el curso de la desvalorización monetaria. Por otra parte, es indudable que para aventurarse a tales afirmaciones, no se pensó ni por un momento en comparar nuestros precios de venta al público con los que rigen tan solo en países vecinos. Se ha averiguado alguna vez a qué precio adquieren la gasolina del Perú, las grandes organizaciones industriales del país? Se sabe que si hubieran de venderla al público, no podría ser su precio inferior a Bs. 3 por litro?

« Que, para abaratar el transporte, debe  
« emplearse el sistema de aereocarriles u  
« oleoductos de Camiri a Sucre, donde se  
« establecería una gran planta «Cracking»  
« para abastecer, *con producto barato*, el con-  
« sumo de toda la República ».

Existe un evidente desconocimiento de ciertos problemas que deben resolvérselos de acuerdo con la realidad en la que el país vive, y no según enunciados doctrinales. Es posible



que el transporte por aereocarriles, en un territorio tan quebrado como el nuestro, sea conveniente. Si este argumento se sostiene para hacer resaltar el alto flete del F. C. Camiri-Sucre, se olvida los alcances que un ferrocarril tiene en época de paz y sobre todo de guerra, en cuanto al aspecto político, de transporte, de población y de defensa. Pero, hasta qué punto se justificaría su instalación a un elevado costo para el transporte de un limitado volumen de productos con los que, solo en parte abastece las necesidades del país, la planta de Camiri?

En cuanto a la alternativa del oleoducto, tampoco se requiere ser un «mago en finanzas» para saber que su construcción, la cual tendría que contemplar un sistema de bombeo, vendría a encarecer mucho más el precio actual del producto, puesto en Sucre, debido a los desniveles orográficos del terreno.

Que sea necesaria y urgente la instalación de una planta «Cracking» que sustituya al antiguo sistema «Topping», no es una novedad para nadie, y menos lo ha sido ni lo es para Y. P. F. B., en cuyo Directorio se ha considerado tal conveniencia en repetidas oportunidades. Pero aún conociendo sus ventajas, ¿habría sido posible que el optimismo e «ignorancia de los dirigentes de Y. P. F. B.» llegara al punto de exigir el capital en divisas necesario para tal adquisición, cuando el Estado no puede pagarle ni su deuda en bolivianos, y sabiendo que para la compra e instalación de tal planta no habría sido suficiente el capital restante que el Gobier-

no, no obstante su obligación, no ha podido aportarlo? La implantación de un sistema como el indicado requiere de otras instalaciones auxiliares y de la contratación de expertos, todo lo cual no se logra con frases sinó con *dinero* que el país no puede proporcionarlo, a menos que quien propone tal solución tuviera la patriótica decisión de transferir a Y. P. F. B. por lo menos una buena parte del presupuesto que anualmente se asigna al Ministerio de Defensa Nacional.

Pero aún admitiendo que el aereocarril u oleoducto y una planta «Cracking» pudieran construirse, adquirirse e instalarse en Sucre, se habría resuelto el abastecimiento total del país y se habría abaratado el costo del producto? Claro que no. Porque la producción de Camiri es insuficiente actualmente para satisfacer el 100% de las necesidades del país, y porque el precio de la gasolina tendría que recargarse con la amortización e intereses de las inversiones hechas. Siguiendo la anterior sugerencia, ¿habría que construir también un otro aereocarril u oleoducto de Sanandita a Villazón, donde asimismo tendría que instalarse una planta «Cracking», cuyo costo excede de \$arg. 5.000.000? Con qué capitales? Con qué criterio comercial e industrial? Juzgar estos problemas con un criterio tan unilateral, revela una ausencia de equidad y ponderación, impropia de *estadistas*.

« Que Y. P. F. B. no debe financiarse con  
« empréstitos del Banco Central de Bolivia



« a menos de echar por tierra la «*la estabi-*  
« *lizacion de la moneda*», y que, por tanto,  
« la única solución es acudir al capital ex-  
« tranjero.

Ambos conceptos son absolutamente lógicos y cabales, pero es necesario subrayar que no existe tal «estabilidad monetaria», y que, hasta la fecha y no obstante la situación privilegiada en la que el país se desenvuelve con respecto a sus exportaciones mineras que son el sostén de su economía, nada se ha hecho ni existe plan oficial alguno que conduzca a esa estabilización tan urgente y necesaria. Por el contrario, contemplamos la paradoja increíble que al frente de una muy alta cotización en el precio del estaño, a una demanda cada vez más creciente de éste y otros metales, y a una producción ilimitada en la práctica se somete al Parlamento un presupuesto con un déficit considerable, con la agravante de que no se paga el capital que aún se debe a Y. P. F. B. y no se reanuda el pago de la deuda externa ni interna. Cuál será entonces la suerte de este país cuando los factores eventuales citados anteriormente, desaparezcan?

Por estar convencidos de que la flotación de capitales en el país solo podría obtenerse a condición de una inflación monetaria immoderada que conduciría a un desastre inevitable, sugerimos en octubre de 1940 acudir al capital extranjero. Pero aquí sucede una otra contradicción reñida con la ética, la lógica y la respon-



sabilidad funcionaria, poniendo en descubierto la desorientación que existe entre los mismos miembros del Poder Ejecutivo. Por una parte, y con absoluta razón, se proclama que sería ruinoso envilecer más nuestra moneda acudiendo al Banco Central en demanda de créditos para Y. P. F. B., y por otra, el mismo sostenedor de esta tesis económica apoya la iniciativa de uno de sus colegas en el Gabinete y firma un proyecto de Ley—que ha sido aprobado por el Legislativo—autorizando a ese mismo Banco Central la concesión de un préstamo de Bs. 25.000.000 a una entidad «incapaz e irresponsable desde el punto de vista moral, económico, técnico y administrativo». Es que, entonces, la tesis económica sustentada es solo buena para la disertación ampulosa en el Parlamento y no para ponerla en práctica?

El préstamo de Bs. 25.000.000, con ser útil para evitar el “colapso” de Y. P. F. B. y necesario también para permitirle llevar a cabo un programa de trabajos *mínimo*, tal cuál está concebido y planteado, es contrario a los intereses de esa entidad, puesto que su servicio agrava mayormente su menguada economía y dificulta la posibilidad futura de obtener nuevos créditos. Si el Estado piensa que con tal suma ha de salvar momentáneamente la situación de Y. P. F. B. debe proporcionársela, lisa y llanamente, sin obligarla a sumir obligaciones que nazcan de ese crédito, de acuerdo a

compromisos financieros que contrajo al crear la entidad, y a deudas reconocidas por nota del Ministerio de Minas, de fecha 30 de septiembre, 1939.

V

Con referencia al Tratado bilateral suscrito entre los cancilleres boliviano y argentino en Buenos Aires, en 10 de febrero, 1941, se ha expresado que el préstamo de \$. [arg 2.000.000, "no es suficiente para resolver el problema integral de Y. P. F. B. Que no es a la Argentina, que hoy está en crisis y que se ha visto obligada a recurrir al crédito norteamericano, donde debemos acudir, sino a Estados Unidos". Finalmente se dijo que un acuerdo comercial con la Argentina, a base de petróleo, "carece de importancia por cuanto los yacimientos petrolíferos bolivianos son considerados por esa República, como simples *reservas*".

A ser cierta tal aseveración, respaldada por la autoridad de un miembro del Poder Ejecutivo, sería en extremo grave y negativo para el plan de cooperación económica en el que parece ha querido inspirarse dicho Tratado. Significaría, entonces, que la gestión diplomática iniciada y concluída en Buenos Aires por el Canciller de la República, resulta, a la postre, inconveniente para los intereses nacionales, puesto que tal afirmación importaría el estancamiento indefinido de nuestra riqueza petrolífera.



Esta declaración, como otras que hemos glosado, revelan que hay tal falta de coordinación en los actos del Gobierno en éste y otros aspectos relativos al petróleo, que realmente es imposible "salir de tal laberinto de tesis ni con el auxilio de la lógica"

Es posible que la Cancillería esté en posesión de documentos que aclaren los alcances un tanto confusos, de algunas de las cláusulas del Tratado, pero tal cual ha sido dado a la publicidad, ese convenio, a juicio nuestro, no tiene trascendencia efectiva alguna. Aún más, no consulta la conveniencia ni las posibilidades de la organización petrolera nacional, ni las del país.

Cabe recordar aquí que el Directorio de 1940, y con conocimiento de los Despachos de Minas, Hacienda y Relaciones Exteriores, estudió en noviembre pasado, una fórmula de cooperación económica con la Argentina para la venta a dicha República de la cantidad de petróleo crudo y derivados pesados de petróleo, destinada a equilibrar el intercambio comercial entre las dos repúblicas, intercambio que en la actualidad acusa una diferencia de más de 1 a 10, en favor de la Argentina. Esa fórmula que el Directorio entregó a su representante en Buenos Aires, a base de conversaciones ya adelantadas con el Ministro de Agricultura de aquel país, contemplaba: la financiación por parte de la Argentina, de la construcción del tramo Yacuibá-Villa Montes del proyectado F. C. Yacuibá - Santa Cruz; la habilitación del oleoducto de

Agua Blanca a Estación Manuel Elordi para el transporte del petróleo crudo de Bermejo, o la construcción, para el mismo transporte, de un oleoducto de Bermejo a Río Pescado; y finalmente la definición del tratamiento del crudo boliviano en una destilería del norte argentino. En cuanto a la primera facilidad, el Gobierno de Bolivia se obligaría al pago de amortización e intereses, a partir del momento en que se librara al tráfico el primer sector ferroviario; y en cuanto a las dos siguientes se pagaría con el valor calculado del flete del oleoducto y del producto exportado.

Consultaba, pues, dicha fórmula, un amplio y efectivo plan de cooperación económica con la república vecina, por cuanto tendía a nivelar la balanza comercial con ese país a base de un trueque de productos, cuyo volumen habría podido estimularse en el porvenir con evidente beneficio para las finanzas nacionales.

El Tratado en cuestión, si bien ha podido tener en mente el anterior objetivo, se ha apartado en cambio de sus bases fundamentales como se apreciará por las observaciones someras que se hace de sus cláusulas más salientes:

El artículo 1º, consigna un “adelanto de fondos necesarios para la construcción del primer tramo (Yacuiba - Villa Montes), adelanto que será hecho mediante el pago de certificados de obras ejecutadas”.

Un país como el nuestro, con un presupuesto crónicamente desnivelado, con una mo-



neda sin respaldo suficiente, bloqueado económicamente por el único país que en la actualidad podría proporcionarle créditos, con qué recursos en divisas ha de iniciar la construcción de dicho ferrocarril si tales desembolsos solamente han de ser reembolsados una vez ejecutadas las obras? Este artículo demuestra claramente que el interés argentino, es llegar únicamente hasta el sitio de producción de petróleo que le permita una rápida y segura recuperación del capital que adelante para este fin. Es entonces evidente que una vez concluídos los 104 kilómetros de ferrocarril en territorio boliviano, la construcción del resto de los tramos hasta Santa Cruz, quedará como uno de los muchos e irrealizables convenios diplomáticos que atestan los archivos de la Cancillería.

El artículo 6º, establece que “el Gobierno argentino facilitará al de Bolivia hasta la suma de \$. arg. 2.000.000, en cuotas semestrales de \$. arg. 500.000, para la perforación y explotación de pozos petrolíferos en Sanandita”. Esa entrega, como en el caso anterior, será hecha “mediante el pago *ante certificados de las obras ejecutadas* o facturas por materiales *adquiridos*”.

Es decir que el Estado boliviano debe disponer, aparte de los recursos en divisas que exige la construcción del ferrocarril en cuestión, de otros fondos en moneda extranjera para la perforación de pozos y adquisición de materiales para este fin, puesto que más del 80% de dichos gastos estarán representados por material importado de Estados Unidos o la

Argentina. Si el Estado, no obstante su buena voluntad, no puede cancelar a Y. P. F. B. su adeudo en moneda nacional, podrá adelantarle las divisas equivalentes a \$. arg. 2.000.000, como se estipula en el Tratado? Huelga la respuesta.

A este propósito el Canciller manifestó en el Senado que la inversión de \$. arg. 2.000.000, específicamente destinados a la "perforación y explotación" de nuevos pozos en Sanandita, fué la tesis que sustentó y que se impuso frente a la tesis argentina que proponía invertir esa suma en Bermejo. Que sea tesis boliviana o argentina, es inexplicable esta condición. Si el Gobierno argentino está dispuesto a otorgar un «adelanto» al de Bolivia, cuál el motivo de circunscribirlo, no ya a determinada fuente de producción que sería justificable, sino a un aislado sector industrial de ella? Es que al proponer o aceptar tal condición, no se ha pensado que se subordina la libertad de acción interna de una empresa a determinaciones extrañas y sin razón valedera alguna? Se consultó el criterio de Y. P. F. B. con respecto a éste y otros aspectos del Tratado, siquiera como vía informativa? Pero aceptando por un instante la conveniencia de la condición tan específicamente determinada, y siguiendo el mismo orden de ideas, lo lógico habría sido que tal crédito esté garantizado *únicamente* con el producto de venta de crudo y fuel oil de la zona de Sanandita, puesto que concretamente allí debe invertirse esa suma, y no con "el pro-



ducto de las zonas petrolíferas que atraviesen y lleguen por el F. C. Yacuiba - Santa Cruz y oleoducto Bermejo - Orán", como expresamente estipula la cláusula octava del Tratado.

Resulta entoces que, por un crédito de \$. arg. 2.000.000 del que solo se puede disponer "una vez ejecutadas las obras" y "adquirido" el material, y que al cambio de bolsa libre equivale más o menos a Bs. 30.000.000, se ha comprometido o reatado el total de la producción petrolífera del sud-este de la República, siendo así—y éste es un punto delicado—que según los Tratados sobre vinculación ferroviaria y aprovechamiento del petróleo boliviano, suscritos por el mismo Canciller en Río de Janeiro, en fecha 25 de febrero, 1938, las zonas petrolíferas, a partir del río Parapetí al norte (cerca de 3 grados geográficos al sud de Santa Cruz), deben ser exploradas y explotadas en consorcio con el Brasil.

Sin embargo de tal reato, el poseedor de esos yacimientos está impedido de usar de tal crédito en cualquiera de los otros campamentos en producción que juzgue conveniente. Tampoco se ha considerado la eventualidad—posible en todo negocio aleatorio como es el petrolífero -- que la perforación de pozos en Sanandita dé resultados negativos, en cuyo caso dicha inversión perdida tendrá que ser cubierta por otros centros de producción que no han de poder beneficiarse con ese crédito.

Por lo demás, no se ha tenido en consideración que el abastecimiento de las necesidades

domésticas depende principalmente de la producción de Sanandita, y que comprometiéndose esta producción al cumplimiento de obligaciones externas, el país se verá obligado a acudir en mayor escala a las refinerías del exterior para atender sus propios requerimientos. Es esto económico y comercial?

El artículo 9º, relativo al costo en una refinería argentina, significa estar por entero librado a la buena fé del vecino, con consecuencias fáciles de prever.

El mismo artículo establece que «en caso de que el Gobierno argentino no le conviniese hacerse cargo del fuel oil o petróleo crudo, ambos gobiernos, de común acuerdo, efectuarán la venta de estos productos a terceras entidades, al mejor precio que pueda obtenerse».

Eliminado el Gobierno argentino, qué otras entidades existen? Solamente el Uruguay, a cientos de kilómetros de la proyectada refinería. Si bien es cierto que ese país ha manifestado su interés en el petróleo y derivados bolivianos, estando dispuesto a estudiar las ofertas que pudiera hacerle Bolivia, cuál la situación comercial de un productor que se enfrenta a un cliente, hasta cierto punto forzoso? Y en tal caso, sería conveniente colocar nuestro producto con el enorme castigo que significará el flete de su recorrido desde el norte argentino hasta la cuenca del Plata? Con tales desventajas, podrá nuestro producto competir con el similar que allí se ofrezca del extranjero, y cuyo costo no



tendrá los recargos del nuestro? Todas las anteriores son interrogantes y dudas que el texto del Tratado no las absuelve ni despeja.

El artículo 13, estipula que «si la capacidad de producción de Y. P. F. B. resultare suficientemente amplia como para responder a nuevas operaciones de crédito, el Gobierno argentino otorgará a Bolivia otros adelantos de dinero, *en la misma forma* y condiciones estipuladas en el Tratado para la construcción de los demás tramos del F. C. Yacuiba-Santa Cruz y Balcarce-Tarija-Oran»!!!

Es posible admitir que la Argentina que conoce tanto o mejor que nosotros mismos las posibilidades del país, la situación económica de Y. P. F. B., y que además tiene la experiencia propia de cuánto cuesta organizar y explotar una industria de la magnitud de la petrolera, suponga seriamente que que con un anticipo de \$. arg. 2.000.000, apenas suficiente para ejecutar un plan *mínimo* de trabajos, el país ha de poder realizar un desarrollo tan vasto y de tan considerable volúmen capaz de poder financiar dos ferrocarriles como los proyectados, cuyo costo seguramente alcanzará a cifras astronómicas con relación a nuestras previsibles posibilidades . . . .? Resulta, pues, que el Tratado en cuestión no se ha inspirado en la *realidad* nacional. Que la prensa más autorizada de la Argentina no sea partidaria de este arreglo, eso no quiere decir que el Tratado en cuestión sea necesariamente conveniente a los intereses bolivianos.

## VI

Hemos recapitulado a grandes rasgos el criterio y la obra del Directorio de 1940, en el breve tiempo de sus funciones. En su oportunidad señalamos con entereza las irregularidades del pasado. Pero no hicimos cuestión fundamental de errores de carácter personal, porque en un ambiente como el nuestro donde jamás ha existido sanción para los malos actos ni estímulo para las buenas obras, habría sido un empeño estéril y quizás adverso para la obra de reconstrucción que el país exige en este orden.

Un exámen como el que hacemos, basados en hechos objetivos, demuestra la desconsoladora realidad de la desarticulación en la que el país se desenvuelve. Parece que no existiera el deseo de juzgar el asunto petrolero con la necesaria ponderación y equidad.

El hecho de que no existan en el país expertos de autoridad indiscutible no debe llevarnos al extremo de olvidar nuestra obligación de crear profesionales y técnicos nacionales capaces de dirigir y controlar todas las industrias nacionales. Lo contrario significaría la negación de los atributos humanos que, en todas partes del mundo, se desarrollan y prosperan, más que con el estudio y experiencia misma, con el ejemplo que debe venir de arriba y la certidumbre de que se actúa en un medio organizado, circunstancia que desgraciadamente no es la característica de nuestro país.

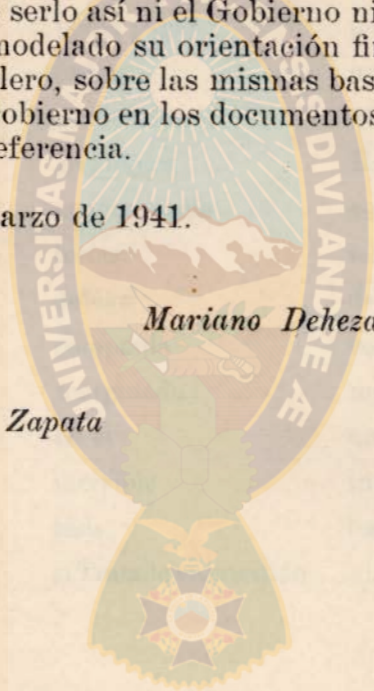


En cuanto a la honestidad funcionaria que ha sido el *leit motiv* del problema en cuestión, el Directorio de 1940—nos vemos forzados a decirlo—ha dado pruebas palpables de esa honestidad y celo administrativo que también se niega. Si no realizamos la obra exigida por unos y otros, no fué ciertamente por incapacidad, porque de serlo así ni el Gobierno ni el Senado habrían modelado su orientación final en el asunto petrolero, sobre las mismas bases que sugerimos al Gobierno en los documentos a que hemos hecho referencia.

La Paz, marzo de 1941.

*Mariano Deheza N.*

*Raúl Espejo Zapata*



## FE DE ERRATAS

<u>Página</u>	<u>Línea</u>	<u>Dice</u>	<u>Debe decir</u>
6	6	diarías	diarias
10	25	sucosto	su costo
11	3	y se obtuvo	y se logró
12	15	podía pagar	pagaba
12	25	orden	orden
13	1	atribuibles	atribuibles
16	16-17	Republica	República
18	19	concecuencia	consecuencia
19	1	torías	teorías
20	1	debian	debían
22	6-7	compañia	compañía
22	15-16	marginado	marginada
22	25	en el	en él
28	14	increible	increíble
34	12	tésis	tesis
37	31	el Tratado en cuestión	el Tratado