

1907
PUBLICATIONS DE LA SOCIÉTÉ BELGE D'ÉTUDES COLONIALES. NOVEMBRE 1906

dupliqué
L. 9 (84)

41

PROGRÈS ET DÉVELOPPEMENT

DE LA

BOLIVIE

PAR

G. GODCHAUD,
Vice-Consul de Bolivie à Bruxelles

J. DE LEMOINE,
Consul Général de Bolivie en Belgique



Extrait du bulletin de la *Société Belge d'Études Coloniales*.



L'IMPRIMERIE NOUVELLE

(SOCIÉTÉ ANONYME)

27, Rue de l'Artichaut, 27 (place St-Josse)

1906

1906/41

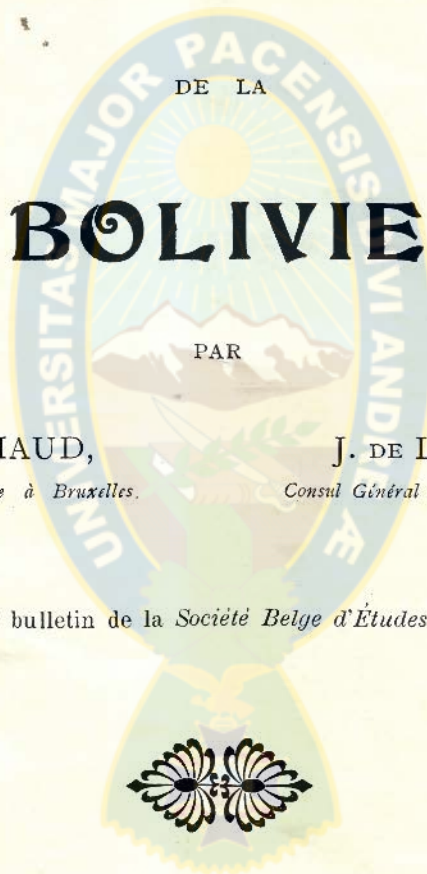
71

PUBLICATIONS DE LA SOCIÉTÉ BELGE D'ÉTUDES
COLONIALES. NOVEMBRE 1906

3-32-323 (84)

55.171

PROGRÈS ET DÉVELOPPEMENT



DE LA

BOLIVIE

PAR

G. GODCHAUD,
Vice-Consul de Bolivie à Bruxelles.

J. DE LEMOINE,
Consul Général de Bolivie en Belgique.

Extrait du bulletin de la *Société Belge d'Études Coloniales.*



L'IMPRIMERIE NOUVELLE

(SOCIÉTÉ ANONYME)

27, Rue de l'Artichaut, 27 (place St-Josse)

1906

A Son Excellence Monsieur TITONI,
Ministre des Affaires Etrangères
du Royaume d'Italie.

Excellence,

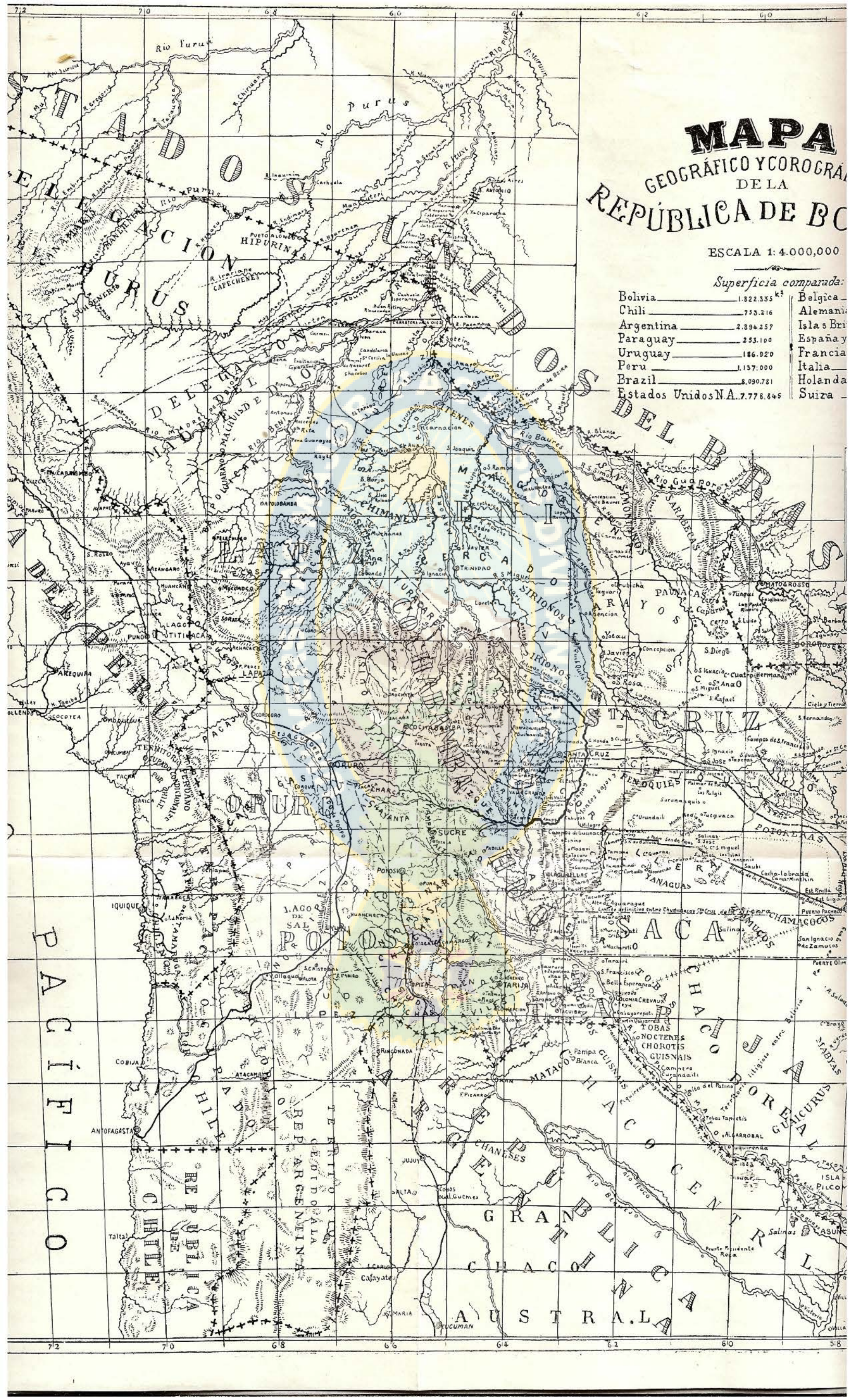
Permettez-moi de placer votre nom illustre sur le frontispice
de cet ouvrage " monographie des progrès récents de mon pays ".

Veillez bien accepter cet hommage sincère de ma reconnaissance qui est en même temps le témoignage public de ma gratitude envers la société de Rome, de cette grande cité qui a été le berceau de la civilisation mondiale et qui est le cœur éternel de la Latinité.

Votre humble et obéissant serviteur,

JOACHIM DE LEMOINE

Bruxelles, novembre 1906.



MAPA GEOGRÁFICO Y COROGRÁFICO DE LA REPÚBLICA DE BOLIVIA

ESCALA 1:4,000,000

Superficie comparada:

Bolivia	1,822,355 k ²	Belgica	
Chili	753,216	Alemania	
Argentina	2,894,257	Isla de Brasil	
Paraguay	253,100	España	
Uruguay	186,920	Francia	
Peru	1,157,000	Italia	
Brazil	8,090,781	Holanda	
Estados Unidos N.A.	7,778,845	Suiza	



72 70 68 66 64 62 60 58



Progrès et Développement

DE LA

BOLIVIE

Il est considérable l'essor qu'a pris depuis très peu de temps la République de Bolivie, notamment au point de vue de ses intérêts matériels. Les données suivantes, prises en grande partie dans le message du Président de la République, l'éminent Général Ismael Montes et dans le rapport du Ministre des Travaux Publics, M. Anibal Capriles, homme d'Etat remarquable, lus dans le Congrès qui siège actuellement, suffiront pour constater à l'évidence le développement de ce pays.

Avant d'entrer en matière, qu'il me soit permis d'assurer que la Bolivie donne depuis longtemps à quelques républiques américaines l'exemple de la sagesse, car la paix et l'ordre public prennent de jour en jour des racines plus profondes, et cela lui permet de se livrer de toutes ses forces à tous genres de travaux publics

TRAVAUX PUBLICS

Voici les chemins carrossables en construction :

De Cochabamba à Chimoré : L'ingénieur anglais Weiss est chargé des travaux de ce chemin, et il a approuvé le tracé fait par son prédécesseur l'ingénieur Gesbert. Ce chemin est destiné à faire communiquer le département du Beni au chemin de fer de Oruro à Cochabamba.

De Puerto Suárez à Santa Cruz; de Yacuiba à Santa Cruz : L'ingénieur E. Gauthier, chargé de ces deux chemins, a acquis dans la ville de Buenos-Ayres, pour le compte du gouvernement, le matériel nécessaire pour les travaux.

De Carmen à Mercédès, dans la province de Velasco : par décret du 27 février 1906, les concessionnaires de ce chemin sont MM. Carmelo Flores et Cirilo Melgar.

De San Ignacio à Cafetal : Le gouvernement a déjà fourni la somme de 40,000 francs pour la construction de ce chemin dont le concessionnaire est M. Jules Busch. C'est une contrée d'une extraordinaire richesse agricole.

De Quimome à Chiquitos, de La Paz à Beni par le Port Pando, de Tarija à Tupiza, de Tarija à Caiza, de Padcaya à Orán, de Cotagaita à la frontière Argentine, de Sucre à Azero.

Sont à l'étude : Les chemins de Buana-Vista à Ichilo, de Comarapa au même Ichilo.

De Santa Cruz à Carmen (province de Itenez) : C'est M. Alberto España, qui est concessionnaire de la construction de ce chemin.

De la Sierra à Santa Cruz : L'ingénieur Léon Mousnier est chargé de la direction de cette dernière entreprise.

Les ingénieurs qui s'occupent actuellement des travaux du chemin dans la zone du plateau de Ichilo viennent de faire de grandes découvertes de gisements d'or, de cinabre, d'étain et de pétrole. De Ichilo à la ville de Cochabamba la route est courte, plane et facile.

Chemins de fer. — Les chemins de fer que l'on construit sont nombreux et, pour mieux les classer, nous les diviserons en deux catégories : chemins de fer internationaux et chemins de fer intérieurs.

Chemins de fer internationaux. — Un groupe puissant de capitalistes italiens de Buenos-Ayres a obtenu la concession du gouvernement bolivien pour la construction d'une ligne ferrée de *Santa Cruz au fleuve Paraguay*. Cette ligne relie la Bolivie à l'Atlantique, traverse des contrées d'une exubérance agricole extraordinaire et coûtera 55 millions de francs; une commission d'ingénieurs fait les études sur les lieux et beaucoup de matériel a déjà été commandé. Cette concession est la même dont s'occupait la Banque « L'Africaine » de Bruxelles. Une garantie d'exécution de 200,000 francs a été versée par les entrepreneurs.

Chemin de fer de Arica à La Paz. — Le gouvernement chilien a fait à Londres un emprunt de *75 millions de francs* pour la construction de cette ligne, dont l'étendue est à peu près de 750 kilomètres. On active les travaux et, d'après les nouvelles du dernier courrier, on a avancé déjà de 30 kilomètres. Le transport des marchandises de Arica à La Paz, qui se fait actuellement en quelques jours, se fera alors en 12 heures. On calcule que dans quatre ans cette ligne sera terminée et embranchée avec le réseau bolivien construit par les américains et dont le nom est « The Bolivian Company ». D'après ce qu'on dit, les Présidents de la Bolivie et du Chili vont se donner rendez-vous à Arica pour célébrer le commencement de cette entreprise. Elle mettra en communication directe le nord de la Bolivie avec l'Océan Pacifique et la République du Chili, car le sud de la Bolivie est déjà relié au Chili par le chemin de fer d'Antofagasta à Oruro, d'une longueur de 915 kilomètres et qui a coûté beaucoup d'argent et de travail parce que c'est une contrée montagneuse.

Les compagnies qui ont fait des propositions au gouvernement du Chili pour la construction du chemin de fer de Arica à La Paz, sont au nombre de quatre, et le gouvernement a accordé la concession au Syndicat des travaux publics du Chili. Le concessionnaire a offert de très bonnes garanties d'exécution ; il s'est engagé à construire la ligne dans le laps de temps relativement restreint de *quatre ans*.

Le mouvement de la ligne d'Antofagasta à Oruro a tellement augmenté que la Compagnie anglaise, dont le siège est à Londres et qui en est propriétaire, a été obligée d'acheter une grande quantité de matériel roulant, et nous savons qu'elle compte acheter encore des locomotives et des wagons pour la section bolivienne.

L'importance du trafic par cette voie est devenue tellement encombrante pour le service maritime du port d'Antofagasta, que le gouvernement du Chili a décidé la construction d'un tronçon au port de Méjillones, qui offre plus de facilités à l'embarquement et au débarquement des marchandises boliviennes que celui d'Antofagasta.

Chemin de fer du Lac de Titicaca à La Paz. — Cette ligne unit le Pérou et la Bolivie jusqu'à Mollendo, port de mer du Pérou, sur le Pacifique. Ce chemin de fer a été achevé au commencement de l'année courante, et son inauguration a été fêtée à La Paz.

Chemin de fer Central-Nord Argentin à la frontière bolivienne. — On active avec empressement la construction de cette ligne. Le gouvernement argentin a tous les capitaux nécessaires, et tout le matériel a été acheté. La ligne se trouve déjà près de la frontière bolivienne, à Humaguaca, d'après les nouvelles télégraphiques qui viennent d'arriver. D'après une convention entre les deux gouvernements, celui de l'Argentine doit continuer la ligne sans relâche jusqu'aux villes boliviennes de Tupiza et Potosi. La partie la plus difficile est déjà faite.

Un autre chemin de fer Argentin. — D'après une convention récente entre les deux gouvernements, celui de l'Argentine s'engage à faire un autre tronçon ferré du susdit chemin de fer jusqu'à Caiza et Potosi. Les études ont déjà commencé, et la ligne doit être prolongée par le gouvernement argentin vers Santa Cruz. Le gouvernement argentin garantit l'intérêt du capital.

Un diplomate bolivien, M. Fernando E. Guachalla, actuellement-Ministre Plénipotentiaire de Bolivie en Angleterre, a été l'âme et l'auteur de cette Convention. Son but a été de relier le réseau des chemins de fer argentins avec le Sud de la Bolivie, soit Sucre et Potosi.

Chemin de fer Amazonique-Brésilien. — D'après un Traité entre le Brésil et la Bolivie, le Brésil s'engageait à construire le chemin de fer Madera-Mamoré, fleuves navigables, affluents de l'Amazonie. Cette ligne, tout en contournant de grandes chutes très dangereuses, relie l'Orient de la Bolivie, sa zone tropicale, avec le Brésil, et met la Bolivie, par la voie du Parà, à douze jours de l'Europe. Si l'on prend en considération la richesse inouïe des contrées que doit traverser cette ligne; si l'on considère qu'elle joint la Bolivie aux rives de l'Atlantique, il faut admettre qu'elle est la plus importante pour l'avenir de la Bolivie.

Pour qu'on puisse apprécier l'importance de cette ligne, il suffit de dire qu'elle dessert de grands fleuves navigables dont l'étendue territoriale dans la Bolivie est vraiment énorme. Ainsi par exemple, la zone sillonnée par les fleuves Beni et Madre de Dios, y compris leurs affluents, a une étendue de 11,000 kilomètres de navigation à vapeur, et la zone du Mamoré et de Litenes a une longueur de 15,000 kilomètres.

En date du 7 août le gouvernement du Brésil a signé un contract avec l'Ingénieur Joaquim Catrambi pour la construction du chemin de fer brésilien qui s'embranchera avec les chemins de fer boliviens. Son point de départ sera San Antonio et son point terminus Guayaramerin, avec des tronçons à Villa Montinhoy et Villa-Bella. Le délai pour présenter les études est de cent quatre-vingt jours, et cinq jours après doivent commencer les travaux dont la durée aura le **maximum** de cinq ans.

En outre, le Brésil, d'après la même convention a abandonné à la Bolivie une somme de **50 millions de francs** qui sont déposés à la Banque d'Angleterre. Nous verrons bientôt l'emploi qu'a fait la Bolivie de cette somme pour desservir son réseau intérieur de chemins de fer.

Les remarquables diplomates boliviens, MM. Fernando E. Guachalla et Claudio Pinilla, l'actuel ministre des Affaires Etrangères, sont les auteurs de cette Convention. Elle sera l'origine des lignes ferrées les plus importantes, parce qu'elles rapprochent la Bolivie de l'Europe par la voie de l'Atlantique.

Réseau des chemins de fer intérieurs. — En date du 22 mai 1906, le gouvernement de Bolivie a passé un contrat avec la Maison Financière SPEYER et C^o et la National City Bank de New York, d'après lequel le gouvernement de Bolivie avec les 50 millions de francs susmentionnés et donnés par le Brésil, la Maison SPEYER et C^o et la National City Bank avec sept millions et demi de livres sterling contribuent à la construction des chemins de fer suivants : De Oruro à la rive gauche du fleuve navigable Desaguadero qui se déverse sur le Pérou, — de Oruro à Cochabamba, — de Uyuni à Potosi, — de Potosi à Tupiza, — de La Paz au Port-Pando.

Ces lignes vont du sud, au midi et à l'orient de la Bolivie.

En cas d'insuffisance des capitaux précédemment indiqués, le groupe américain « The Bolivian C^o » s'engage à verser la somme de deux millions et demi de livres sterling pour compléter le réseau de ces chemins de fer indiqués.

D'après une nouvelle transmise par le câble, le gouvernement de Bolivie s'apprête à vendre le chemin de fer de La Paz au Lac Titicaca, susmentionné, dans le but de consacrer le produit de la vente à la construction immédiate d'une ligne ferrée de Sucre à Potosi.

Cette ligne qui est en vente, a 85 kilomètres à peu près, et elle

a coûté 360 milles livres sterling. Elle est pour ainsi dire le point de départ du réseau des chemins de fer boliviens, car elle doit s'embrancher avec les lignes qui iront du Nord au Sud et au Levant, pour déboucher sur le Pacifique et l'Atlantique.

Voici ce que dit à son égard M. Macario Pinilla, ancien ministre de Bolivie en Belgique et actuellement sénateur, dans une séance du Sénat : « Très peu de temps a suffi pour constater que le chemin de fer de Guaqui a rempli un grand vide et une aspiration nationale. Ses résultats économiques ont été des plus satisfaisants, car cette ligne ferrée produit maintenant à l'Etat un rendement net de 10 p. c., avec tendance d'augmenter de 10 à 12 p. c. » Ce chiffre éloquent est l'indice indubitable de l'avenir des chemins de fer boliviens.

Comme on le voit, il ne s'agit pas de projets plus ou moins éloignés, mais bien de faits accomplis.

Les capitaux à verser pour tous ces chemins de fer sont considérables.

La confiance et l'audace des capitalistes étrangers qui entreprennent tous ces travaux, prouvent que le crédit de la Bolivie s'est relevé de beaucoup en ces derniers temps.

Cela prouve aussi la richesse de ce pays, car les entrepreneurs sont sûrs de l'issue de cette affaire.

On a prétendu que les chemins charretiers en Bolivie étaient presque irréalisables, dans ce sens qu'ils seraient aussi coûteux que les voies ferrées, à cause du terrain accidenté du pays.

Le gouvernement de Bolivie a donné un « démenti pratique » à une telle affirmation, par la construction actuelle de tous les chemins charretiers que nous venons d'énumérer. Aussitôt ces chemins carrossables finis, on en entreprendra d'autres.

Bien entendu, l'ensemble de la viabilité en Bolivie coûtera beaucoup de millions de francs, si l'on y comprend surtout les chemins de fer étrangers et nationaux.

Il est à remarquer que tous les pays voisins s'empressent tellement de pousser leurs lignes ferrées vers la Bolivie, qu'on dirait un *sport de chemins de fer*. Cela dépend de ce que tous ces pays connaissant les richesses fabuleuses du sol bolivien, chacun veut être le premier à y arriver. On remarque tous les symptômes d'une véritable concurrence.

Les études du réseau des chemins de fer intérieurs, dont nous avons parlé, ne sont pas à faire, mais au contraire, elles sont

déjà faites. Le gouvernement de Bolivie a dépensé 50 milles livres sterling à ces études. Une commission nombreuse d'ingénieurs américains, subsidiée par le gouvernement, a présenté déjà son rapport dans un gros volume illustré de nombreuses cartes et de profils des lignes projetées.

Ce volume, rédigé en espagnol et en anglais, a servi de base au contrat passé entre le gouvernement et la firme SPEYER et C^o et la National City Bank de New-York. Il est signé par Mister Sisson, ingénieur et financier remarquable. Les travaux ont commencé sur quelques lignes. Les fêtes d'inauguration à Oruro ont été solennelles. Une grande partie du matériel a été commandé par câble aux Etats-Unis.

Le rapport en question prouve à l'évidence que le réseau des chemins de fer produira aisément l'intérêt des capitaux placés, et qu'aucun subside du gouvernement ne deviendra nécessaire pour les entretenir, à cause des immenses produits à transporter.

Ces lignes se suffiront à elles-mêmes, aussitôt terminées. C'est pour cela que des américains, très pratiques en affaires et très forts en finances, ont entamé l'entreprise crânement et immédiatement.

L'Ingénieur belge, M. Degroeve, a été nommé Directeur de la section des chemins de fer au bureau des Travaux publics.

En matière de Travaux publics, le progrès ne s'est pas borné seulement à la viabilité charretière et ferrée. Le gouvernement en a entrepris bien d'autres :

1^o Le Ministre de l'Agriculture fait faire des puits artésiens dans les vallées de Cochabamba et de Tarija.

Ce Ministre, M. Manuel V. Ballivian, a donné un grand développement à l'agriculture et il est l'auteur de beaucoup d'initiatives qui ont fait sortir l'agriculture de l'état primitif où elle se trouvait. Il est un véritable pionnier du progrès de la Bolivie.

2^o Le Ministre des Travaux publics fait faire des travaux très importants dans les lacs de Potosi, de Huacani et de San José.

3^o On travaille à la captation et à la conduite des eaux potables dans la ville de Sucre. Le gouvernement a appelé des soumissionnaires. L'ingénieur Doynel est chargé de ces travaux.

4^o Avec le même empressement on fait des travaux semblables dans les villes de Santa-Cruz, de La Paz, de Tarija, de Capinota, de Challapata et de Padilla. L'ingénieur Gauthier est chargé du travail à Santa-Cruz.

5^o On canalise le fleuve Rocha qui traverse les faubourgs de la ville de Cochabamba. On a dépensé déjà pour cette œuvre la

somme de 200,000 francs. L'ingénieur mister Peace a la direction de cette entreprise.

6° En date du 30 mai, le gouvernement a passé un contrat avec l'ingénieur Dunkelberg, représentant de l'importante firme SIEMENS et HALSKE de Berlin, pour l'exploration du fleuve Pilcomayo, afin d'utiliser ses eaux comme force motrice. Le Pilcomayo est un fleuve navigable, qui relie la Bolivie et le Paraguay, et qui traverse des contrées d'une fertilité invraisemblable. Ces travaux serviront aussi à établir l'éclairage électrique dans la ville de Potosi, à l'aide de la pression hydraulique.

7° L'ingénieur belge M.L.Paridant s'occupe aussi de l'étude de certaines chutes d'eau pour établir l'éclairage électrique dans les villes de Sucre et de Cochabamba.

8° Des travaux de l'espèce sont faits aussi dans le détroit de Tiquin, où il y a un courant d'eau très puissant qui jaillit du Lac Titicaca. M. Paridant est chargé également de ces travaux.

9° Une mission topographique parcourt depuis quelque temps le territoire de la Bolivie pour faire des études géologiques, notamment concernant des gisements miniers. Cette mission a été envoyée par la Maison HACHETTE et C^o de Paris, et l'ingénieur en chef est M. Alfred Dereims.

10° Une autre Mission, géographique, fait des études pareilles sous la direction du Ministère de la Guerre.

11° La municipalité de La Paz, qui est la plus riche du pays, est décidée à faire une combinaison financière; réaliser un emprunt, par exemple, pour faire un théâtre, un hôpital et un marché, ainsi que pour améliorer le service de l'éclairage électrique.

12° Une société Hydro-Electrique a été formée à La Paz avec des capitaux nationaux, pour améliorer l'éclairage électrique et établir un réseau de tramways. Une société anglaise vient de reprendre cette affaire avec un capital de 200,000 liv. st., ou plus s'il le faut. Le Ministre actuel de Bolivie à Londres, M. Guachalla, a assuré, moyennant ses hautes influences, la réussite de cette entreprise.

COMMERCE

Dû aux progrès indiqués, le commerce a pris un grand essor, et les recettes des douanes ont augmenté en proportion.

La valeur de la propriété s'est accrue considérablement et, par conséquent, aussi le revenu de l'Etat.

AGRICULTURE

L'agriculture deviendra, à mon avis, la source la plus féconde des richesses de la Bolivie, à cause de la fertilité incroyable de la terre, la valeur et la variété de ses produits et la diversité de son climat. En Bolivie, il y a trois zones : tempérée, glaciale et torride. Il est très curieux de voir des zones qui se touchent, et des produits de différentes zones à une distance de peu de kilomètres, de façon qu'il y a des villes et des marchés où on consomme les productions de zones tout à fait différentes.

Tous les renseignements des explorateurs et des géographes sont unanimes à soutenir que ce pays est exceptionnel dans le monde pour la grandeur incomparable de ses richesses minières, zoologiques et agricoles.

Il y a même très peu de temps que dans un groupe de savants allemands, on soutenait que la Bolivie est le pays le plus riche du monde. Cela n'est pas du tout nouveau. Bon nombre de voyageurs qui ont parcouru le sud de l'Amérique, sont d'accord à ce sujet. Il y a de longues années que M. de D'Orbigny, savant français, constatait à l'évidence la même vérité dans son ouvrage monumental *L'Amérique méridionale*, dans le volume consacré à la Bolivie.

Mais tous ces écrivains savants et voyageurs abondent plutôt en données sur la qualité et la quantité des mines, sur les gisements d'argent, d'or, de pétrole, d'étain, de mica, de bismuth, de manganèse, de cuivre, de platine, de mercure, de borax, etc., mais on a très peu écrit sur le règne végétal, et je n'hésite pas à répéter qu'il est la source la plus copieuse de richesses de ce pays merveilleux qui réalise la légende du pays de Canaan.

En effet, il possède toutes les denrées et tous les produits qui existent en Europe et en Afrique, et il y en a aussi énormément d'autres, de première qualité, qui ne sont pas connus dans ce continent. Le café, le cacao, la cannelle, la canne à sucre (qui atteint de 9 à 10 pieds de haut), la vanille, la betterave, les clous de girofle, le coca, qui a tant d'application dans la pharmacopée moderne, l'arachide ou mani, qui donne 40 p. c. d'huile pure, laquelle peut remplacer l'huile d'olive, de nombreuses variétés de pommes de terre, ainsi que les pommes de terre douces et les pommes de terre jaunes qu'on appelle l'œuf végétal, le maïs, le copal, de

nombreuses résines, des drogues inconnues ici, la cascarille ou quinquina et une grande variété de plantes médicinales, telles que la valériane hamahama, la valériane catacata, la gentiane taretaris, la cariaphilate, l'arnica des Andes, la salsepareille, le copahü, le matico, la gomme arabique, le tolu, le jalap, le tamarin, le palma-cristi, l'ipécacuana, l'arbre à camphre, etc., les balsamiques, les essences et les huiles des meilleures espèces.

Le même cas se présente pour les fruits. Il y en a une quantité que nous ne connaissons pas en Europe, tels que les pastèques (Sandia), la carrosol (chirimoya), les avocats (paltas) et beaucoup d'autres trop longs à énumérer.

Caoutchouc. — Par une sorte d'anomalie, les produits les plus riches se produisent dans les contrées les plus vierges. C'est justement dans les forêts sauvages que poussent les arbres à caoutchouc. Celui de la Bolivie est de première qualité, très supérieur au caoutchouc du Congo, ainsi que le prouve la cote sur le marché de Londres. Les forêts sont sauvages, les arbres sans aucune culture, et les procédés d'exploitation sont actuellement tout à fait primitifs. Les moyens de transport, sont aussi coûteux et pénibles, par des routes difficiles où les seuls moyens de locomotion sont le mulet et le chariot.

On peut comprendre facilement ce que deviendra la production du caoutchouc en Bolivie lorsque les chemins de fer que j'ai mentionnés déjà seront construits, réduisant de beaucoup le temps et les frais d'exportation. On pourra alors améliorer les moyens d'exploitation, à la moderne, et il n'est pas exagéré de dire que la Bolivie deviendra alors *le Roi du caoutchouc*.

On croit généralement en Europe que les forêts de caoutchouc en Bolivie se trouvent au nord-ouest de la République, c'est-à-dire sur la frontière du Brésil. C'est une grave erreur. Les bois, producteurs de caoutchouc sont très riches dans le département de La Paz, c'est-à-dire dans les cantons de Challana, Songo, Mapiri, le Huanay, Coroico et une partie de la province de Caupolicán.

Les débouchés de la production de cette région sont par Guaqui, sur le lac de Titicaca, et par la voie de Puno et Mollendo, ports du Pérou.

La région située dans les limites septentrionale et orientale du département de Santa-Cruz est formée par les provinces de Velasco et Magdalena. La première, limitrophe du Matto-Grosso,

est aussi très riche en caoutchouc, notamment sur les rives des fleuves Paraguá et Verdé.

Dans le département de Cochabamba, surtout dans la contrée de Yuracarès, l'arbre à caoutchouc est très abondant.

Il y a dans ce dernier département de la République l'avantage très grand d'un climat très sain, tandis que dans l'Acre, les fièvres paludéennes déciment la population.

Il faut prendre note de ce que le gouvernement de Bolivie a promulgué des Lois et dicté des Règlements très libéraux pour l'adjudication et l'exploitation du caoutchouc.

MINES

Il faudrait écrire un gros volume pour donner une idée des richesses minières de la Bolivie, et il est impossible de le faire dans le cadre restreint de ces pages. Quoique excessivement documenté à ce sujet, je préfère me borner à citer les opinions des autres, plus impartiaux que moi.

Une légion d'ingénieurs américains viennent de parcourir le territoire de la Bolivie pour étudier les chemins de fer à construire, ce dont je me suis occupé précédemment. Mais comme il fallait aussi étudier le trafic existant et le trafic à prévoir, ils ont fait le bilan scientifique des richesses minières de la Bolivie. Cette armée de techniciens munis de leurs outils, c'est-à-dire des armes de leur science, ont livré la bataille pacifique du Progrès, et pas stérilement, car ils ont obtenu la victoire de révéler au monde les centres miniers de ce pays (1).

Après avoir examiné longuement les richesses agricoles de la Bolivie, ils ajoutent des renseignements sur ces gisements miniers dans beaucoup de pages d'un livre volumineux. Je prends à peine quelques paragraphes de ces pages. Les voici :

« La richesse minérale de la Bolivie est très abondante et très étendue sur son territoire. Il renferme presque tous les minéraux connus au monde, tels que or, argent, cuivre, étain, bismuth, plomb, fer, wolfram et marbre existant en grande quantité dans beaucoup d'endroits des Andes. L'or, l'argent, l'étain et le cuivre s'étendent sans interruption sur une étendue de 500 milles de long et de 100 milles de large.

(1) Reconnaissance Report upon proposed system of Bolivian Railways by W. L. Sisson C. E. (*Imprenta y litografía Boliviana Heitmann y cornejo. — La Paz Bolivia.*)

« Le sel, le salpêtre et le borax, sont abondants dans l'occident de la contrée, ainsi que le mercure, le platine, le zinc, le nickel, le soufre, le kaolin, l'asphalte, l'amiante, etc. On trouve aussi parmi les pierres précieuses, l'émeraude, l'opale, le lapis-la-zuli, l'albâtre, le porphyre, etc. »

L'Or. — Les ingénieurs américains citent aussi le bulletin du « Bureau of America Republics » des Etats-Unis, et la Revue Anglaise « Mining Magazine » où l'on parle très longuement de la quantité et de la qualité extraordinaires des gisements d'or de la Bolivie, tout en fixant le nom de chaque endroit.

» Les dépôts de sables aurifères, disent-ils, dans quelques fleuves de l'Orient de la Bolivie sont énormes, variant leur profondeur de dix à trois cents pieds. Ces sables produisent, généralement, de une à deux onces d'or de bonne qualité par tonne, et les filons sont généralement très riches. Le quartz abonde aussi en or. La production en Bolivie pendant deux siècles a été de *un milliard deux cent cinquante millions de dollars*, et ceci en employant un mode d'exploitation tout à fait primitif. On comprend ce que deviendra cette industrie avec des machines modernes.

» **L'Argent.** — La Bolivie est connue comme la nation qui a produit le plus d'argent dans le monde, et on considère qu'elle occupe actuellement le troisième rang dans cette industrie. Elle est parvenue à en produire dix milliards d'onces par an. La baisse de l'argent et le manque de chemins de fer et de machines en ont un peu diminué l'exploitation actuellement, mais la quantité de mines avec de riches filons est innombrable. Potosi, Colquechaca, Oruro, et Pulacayo, sont les principaux centres producteurs d'argent.

Ils donnent ensuite le calcul de la capacité productive de ces mines et les chiffres qu'ils déploient touchent les limites de l'in vraisemblable.

» **Étain.** — Les dépôts d'étain, disent les ingénieurs américains, sont d'une étendue et d'une richesse exceptionnelles et donnent à la Bolivie la priorité dans la production de ce métal dans le monde. Ces dépôts d'étain s'étendent sur de vastes superficies et parfois leur profondeur atteint trois cents mètres; leurs filons varient dans leurs latitudes de vingt-cinq centimètres à trois mètres, et la teneur d'étain pur est fréquemment de 40 à 65 %, mais la moyenne rend de 10 à 15 % d'étain pur. »

Ils fixent, ensuite, les nombreux endroits de ces mines et prouvent à l'évidence que leur développement dépend de la construction des lignes ferrées.

« **Le Cuivre.** — Le cuivre, assurent-ils, se trouve dans une surface énorme et presque non interrompue dans les départements de Potosi, Cochabamba et La Paz. Outre les gros filons, on trouve le cuivre généralement en grains menus qui s'appellent *barrillas* et qui rendent 70, 80 et même 90 % de métal pur. Le cuivre natif est abondant, et on le trouve sous différentes formes, depuis les grains ou *barrillas*, jusqu'aux grands morceaux qu'on appelle *charquès*.

» Pour le moment, la province de Corocoro est la seule où on exploite le cuivre. Les autres mines de ce métal sont presque abandonnées, manquant de capitaux et de chemins de fer. »

Les tableaux statistiques qu'ils font suivre pour constater l'énormité de la production sont vraiment surprenants.

« **Le Bismuth.** — Les filons de bismuth, affirment-ils, sont riches et de grande valeur, mais le travail actuel, par rapport aux travaux qu'on pourrait faire, n'est pas considérable. Le bismuth et l'étain se trouvent souvent ensemble et parfois aussi mêlés avec le cuivre natif. La production totale du bismuth, de 1896 à 1902, a été de 23.933 quintaux. »

M. de D'Orbignie, dans son ouvrage déjà mentionné, « L'Amérique Méridionale », prouve aussi l'existence de grandes mines de fer.

Chaque endroit, dont parlent les ingénieurs américains, est accompagné de la carte topographique, marquant les lieux des mines, et d'un tableau statistique fixant leur production.

Ils finissent leur ouvrage par un chapitre qui donne les conclusions suivantes :

« 1° — La Bolivie est sans aucun doute un des pays les plus riches du monde, car il n'y en a aucun autre qui renferme, dans une étendue pareille de territoire, une richesse égale aux minéraux, aux produits tropicaux et agricoles.

» 2° — Le caoutchouc et les bois de construction et d'ébénisterie, qui tous les jours ont plus d'application dans le monde, se trouvent dans plus de la moitié de l'étendue territoriale du

pays ; quelques-uns sont supérieurs à tout ce qu'on exploite partout ailleurs.

» 3° — La Bolivie a des dépôts inépuisables d'étain de la meilleure qualité et elle occupera le *premier rang au monde*, dans sa production.

» 4° — La chose dont on a le plus besoin dans le midi et dans l'occident de la République est le combustible, mais il y sera remédié lors de l'établissement de la ligne ferrée de La Paz à Yungas.

» 5° — Il y a dans le monde un grand besoin des produits qui existent en Bolivie, et la source de cette production y est inépuisable.

» 6° — La grande différence de frais d'exploitation et d'exportation entre le présent et le futur, c'est-à-dire lorsque les chemins de fer seront construits, donnera une poussée considérable au progrès du pays.

» 7° — La formation physique de la Bolivie oppose des difficultés sérieuses au développement de ses productions et au transport de ses produits, mais ces obstacles seront vaincus moyennant une forte énergie et l'emploi de grands capitaux.

» 8° — Le versement de ces capitaux doit forcément être considérable, mais les bénéfices seront énormes aussi, dès que les trains de chemins de fer seront en marche.

» 9° — Les lignes projetées en Bolivie traverseront les régions minières les plus riches du monde.

» 10° — Ces lignes ferrées vers le nord et le sud de la République, seront admirablement placées pour desservir le sud et le nord de l'Amérique, et formeront une partie importante du grand chemin de fer intercontinental.

» 11° — La réalisation de ces chemins de fer projetés sera très favorable à la continuation des tronçons vers les riches zones de l'orient de la Bolivie. »

Mais tel que nous l'avons vu précédemment, la concession des chemins de fer vers l'orient de la Bolivie, qui doivent s'embrancher avec les chemins de fer brésiliens, a été déjà accordée à un syndicat de capitalistes italiens, dont le siège est à Buenos-Ayres.

On verra, après tout ce que je viens d'exposer, qu'il n'y avait aucune exagération lorsque je soutenais antérieurement que la Bolivie étonnera le monde par l'exportation de ses produits, une fois ses chemins de fer parachevés.

Il me semble que le récit précédent est des plus opportuns. En effet, la hausse énorme actuelle du prix des métaux, notamment du cuivre, de l'étain, du plomb et du zinc, dénonce l'extrême activité de l'industrie métallurgique : jamais l'étain, par exemple, n'atteignit sa cote actuelle et partout l'on s'arrache le cuivre.

Un pays lointain et presque ignoré viendra bientôt fournir au monde tous les métaux qui menacent de lui manquer : ce pays sera la Bolivie.

FINANCES

Il est naturel que les finances d'un pays encore en enfance, d'un Etat qui fait ses premiers pas vacillants sur le chemin de la vie, ne comportent pas de chiffres colossaux, comme celles des puissances sur qui pèsent le lourd fardeau des siècles...

Pendant, qu'il me soit permis d'assurer que l'économie politique de mon pays se trouve dans des conditions non seulement exceptionnelles, mais bien uniques sur le marché financier mondial.

En effet, le budget des recettes suffit à couvrir la totalité des dépenses et un petit déficit de l'année en cours sera couvert par la plus-value de l'année prochaine, d'après ce qu'assure dans son dernier rapport le caissier national.

La Bolivie n'a pas de Dette Publique, ni interne, ni externe.

La seule chose pour laquelle elle aurait pu avoir besoin de beaucoup de millions, c'est pour la construction de ses chemins de fer. Mais nous avons dit dans un chapitre précédent, que la Bolivie aura autant d'argent qu'elle voudra pour la réalisation de ses lignes ferrées, grâce au rendement de ces lignes et aux grandes exportations en perspective. L'intérêt des capitaux étant surabondamment assuré, les entrepreneurs n'ont pas hésité et n'hésiteront jamais à réaliser la construction des chemins de fer dans ce territoire.

On s'explique dès lors comment et pourquoi mon pays n'a pas voulu accepter un emprunt, auquel j'ai déjà fait allusion, de 50 à 100 millions de francs qu'un puissant groupe financier anglais lui a offert par mon entremise, dans des conditions très avantageuses.

Voici l'extrait de la réponse de mon gouvernement : « L'offre d'un emprunt par un groupe aussi sérieux, est très flatteur pour le crédit de la République, mais nos revenus suffisent

» largement à couvrir notre budget, et ces revenus sont appelés
 » à accroître considérablement, grâce au développement du
 » pays. Le seul objectif pour lequel nous aurions eu besoin de
 » sommes colossales, est la construction de notre réseau ferré
 » qui doit relier les départements de l'Etat, ainsi que celui-ci
 » avec les Républiques qui l'entourent.

» Mais ce réseau sera construit par des entrepreneurs améri-
 » cains qui verseront un capital de sept millions et demi de
 » livres sterling, — ce chiffre pourra être éventuellement porté
 » à neuf millions et demi, — et le gouvernement contribuera de
 » son côté avec 50 millions de francs. Les 50,000 livres sterling
 » que nous avons dépensées à l'étude de nos chemins de fer
 » nous seront remboursées par le groupe américain susmen-
 » tionné ».

Signalons ici deux réformes nouvelles, marquant bien l'esprit de progrès qui anime la Bolivie et qui sont dues à la clairvoyance du jeune ministre des finances, M^r D. del Castillo.

Ces réformes, qui feront époque dans les annales du pays, concernent l'étalon monétaire et la circulation fiduciaire.

1^o La monnaie en cours est dépréciée : c'est la piastre d'argent valant nominalelement 5 francs, mais en réalité 2 francs seulement. Ces pièces seront démonétisées et l'or prendra leur place. Cette opération sera facile à réaliser dans un pays producteur d'or et elle s'accomplira au grand avantage du commerce international.

2^o Il existe en Bolivie plusieurs petites banques d'émission pouvant chacune émettre des billets jusqu'à concurrence d'une certaine somme. Le ministre projette de fonder ces établissements dans une banque unique, la Banque Nationale de Bolivie, sous la garantie de l'Etat.

Si j'ai entrepris la rédaction de ces pages, c'est dans le seul but d'attirer l'attention des capitalistes belges vers la Bolivie et de leur fournir les renseignements précédents, quoi qu'ils soient extrêmement sommaires.

J'en fais autant en Bolivie. J'envoie là-bas continuellement des rapports concernant la Belgique.

Il me semble que c'est là la mission d'un Consul : devenir le trait d'union entre deux pays.

En outre, je m'approprie les phrases suivantes de M.F. Wodon,

Consul général de Belgique en Bolivie, phrases insérées dans un rapport qui a vu le jour dans le *Recueil Consulaire Belge* : « C'est la question la plus importante (chemins de fer) en ce moment, en Bolivie, et la Belgique doit l'examiner, semble-t-il, avec une attention toute spéciale, *car notre pays jouit ici des plus grandes sympathies* ; le gouvernement bolivien serait heureux de voir se diriger ici nos capitaux ».

Qu'il me soit permis d'ajouter encore qu'en Bolivie, on apprécie la Belgique comme un pays qui marche à l'avant-garde du progrès européen au point de vue commercial et industriel.

Le temps n'est plus où l'on s'occupait en Europe de mal juger l'Amérique du Sud et de la critiquer avec acharnement.

Il y a au Sud du continent américain, des grandes nations qui font de grands progrès, telles que le Brésil, le Chili, l'Argentine et la Bolivie.

M. Kruger, le pèlerin du droit, l'ancien et vieux président de la République du Transvaal, disait au peuple français au moment de son débarquement en Europe : *Les Boers vont étonner le monde par leur héroïsme !*

Qu'il me soit permis de paraphraser cette prophétie historique en assurant que lorsque tous les chemins de fer auxquels je viens de faire allusion seront terminés, *la Bolivie étonnera le monde par l'exploitation de ses richesses.*

