

LIJERAS CONSIDERACIONES

SOBRE LA PROPUESTA

DE LOS SEÑORES ROSSELLO Y AURRECOCHEA

Biblioteca de la Dirección
Nacional de Estadística y
Estudios Geográficos

PARA

No 5.

LA CONSTRUCCION DE UN FERROCARRIL

de La Quiaca a La Paz.



LA PAZ. - 1882.

IMPRESA DE "LA PATRIA."

01712



LIJERAS CONSIDERACIONES

SOBRE

La propuesta de los señores Rosselló y Anrecochea para la construcción de un ferrocarril de la "Quiaca" a "La Paz."

SÉRIE PRIMERA.

—
Convencidos de la vital importancia del proyecto que motiva este escrito, creemos deber de patriotismo discutir sus bases con la calma y serenidad que cuestiones de tan alta trascendencia demandan.

Y ántes de entrar en materia séanos permitido observar que tanto como los mas ardientes y entusiastas amigos del progreso, damos la bienvenida a empresarios y compañías que tengan por objeto mejorar nuestros medios de comunicacion, haciendo po-

sible el desarrollo de las riquezas nacionales. Pero, cuando recordamos que ese deseo de progreso mal comprendido ha hecho que nuestros Congresos llegaran a otorgar concesiones increíbles, como la que acaba de fracasar con la famosa «Empresa Brabo;» es llegado el tiempo de no obedecer simplemente á la poesia de las palabras y los sueños de la imaginacion. Tratándose de cuestiones económicas y de conveniencias mercantiles, los cálculos acerca de la utilidad positiva y apreciable de las cosas, tienen

que sustituirse a los poemas y las disertaciones de leyenda.

Compréndase pues que nuestro lema es «progreso;» pero progreso racional, sin sacrificio del porvenir, y mucho menos con daño de las necesidades actuales del país. Si ván a venir ferrocarriles, que vengan bajo bases admisibles y que de ningún modo importen la ruina de intereses los mas vitales o un monopolio matador.

Toda empresa, cualquiera que ella sea, para merecer aceptación tiene que ser en primer lugar realizable; en segundo lugar contar con elementos de vida propia y tercero no estorbar el libre desenvolvimiento de empresas similares ni perjudicar el crecimiento de otras de distinta naturaleza.

Construir un ferrocarril con concesiones exorbitantes y privilegios que impongan cargas mayores que el provecho que producen, es faltar a toda ley de recta administración.

Si el objeto de un camino es abrir paso al comercio, es mala política, hacer de ese camino el instrumento de la paralización mercantil.

Si se quiere buscar salidas prontas y fáciles, no se haga esto a espensas de los productores, ni se las busque por el trayecto mas largo y mas dispendioso. ¿Queremos llegar al mar con prontitud?; tomemos el camino mas corto. ¿Queremos transporte barato?; busquemos la vía mas recta que sin duda es siempre la mas barata.

Es regla de economía general comenzar por suplir las necesidades mas urgentes; ejecutar los trabajos mas

premiosos; y una vez terminados pensar recién en los que son de simple desarrollo, es decir, en aquellos que vienen como complemento y no como principio de progreso. Nosotros faltaríamos a esta regla si ántes de abrirnos comunicación mas pronta y barata con el Pacífico fuéramos a gastar nuestros recursos en ferrocarriles sobre el Atlántico.

No es dable tampoco olvidar que toda obra tiene que emprenderse según un programa determinado y un presupuesto mas o menos exacto que le sirva de base.

To los sabemos que los ferrocarriles son un poderoso e indispensable elemento de progreso en las naciones modernas; pero ¿acaso nos asiste esta convicción vamos a procurarnos esos mensajeros de la civilización abdicando en favor de una compañía cualquiera los mismos recursos que queremos explotar? Proceder de esta manera sería imitar la fatuidad de Esau, sacrificando una rica primogenitura por un plato de lentejas.

Ahora bien, concretadas estas reflexiones de sentido comun a la propuesta de los señores Rosselló y Aurrecochea para construir un ferrocarril de «La Quiaca» a «La Paz,» veremos que su aceptación importaría agregar un capítulo mas a la triste historia de las concesiones que en mengua de nuestro crédito y de la dignidad del país se han otorgado en diversas ocasiones.

Lo primero que sorprende al leer la propuesta que nos ocupa es que ella carece de toda base; aparece, por decirlo así, sin representación alguna.

Los señores proponentes no tienen ni siquiera idea aproximada del curso del ferrocarril que quieren construir, no hai estudios que hagan ver la naturaleza de los trabajos que será preciso efectuar y por lo tanto tampoco hai un presupuesto de costo. Y por colmo de irregularidades no hai compañía organizada, o siquiera un sindicato de capitalistas que encabecen la obra proyectada. Los señores Rosselló y Aurrecochea se presentan sin mas bases que su buena voluntad y sin mas garantías que el deseo de prestarnos el importante servicio de construir un ferrocarril a cambio de ciertas concesiones que luego traeremos a cuento.

¿Puede una propuesta semejante tomarse en seria consideracion? El señor Brabo, cuando con iguales, filantrópicas intenciones vino aqui a ofrecernos la transformacion de nuestro Oriente, ¿no es verdad que nos dijo tambien que no tardaria en organizarse una gran sociedad y que los capitales europeos estaban poco ménos que mendigando nuestro beneplácito? Cuál ha sido entretanto el resultado. El crédito de Bolivia ha sido vergonzosamente arrastrado; pues con el pasaporte de las concesiones otorgadas por la Convencion, el famoso empresario recorrió las plazas inglesas buscando el medio de negociarlas en provecho propio, y no lo consiguió.

Mejor seria sin duda que los señores que hoy proponen la construccion del gran ferrocarril que úna el Atlántico con el Pacifico, vuelvan cuando organizada una compañía y hechos los

estudios previos de la obra puedan medir el alcance de sus compromisos para proporcionarlos a las concesiones que demanden.

Hai mas de un buen ciudadano boliviano que está pronto a emprender trabajos semejantes; pero aqui sucede que cuando no se tienen listos los medios, no se atreven a pedir concesiones. El pensamiento de los señores Rosselló y Aurrecochea es muy bueno; pero tiene el inconveniente de carecer de los recursos necesarios y de los datos que forman la base de una empresa seria.

Y sin duda porque los señores proponentes temen que una vez conocidas las dificultades materiales de la obra el presupuesto sea un tanto crecido y que los capitalistas que deben organizar la *compañía*, se arredren sino se les pone de antemano una concesion que responda a toda contingencia, han tenido la prevision de demandar privilegios suficientes para garantizar la construccion de dos ferrocarriles de igual magnitud que el que nos ocupa.

En efecto, el artículo 13 de la propuesta dice: «*El supremo gobierno, como los particulares o empresas estbanjeras no podrán construir línea alguna bien sea en servicio general bien en servicio particular, sin previo acuerdo y consulta de la compañía*» [esto es la que organizaren los señores Rosselló y Aurrecochea.] Aquí tenemos que el Congreso boliviano otorgaria a los proponentes nada ménos que el monopolio de construir ferrocarriles en Bolivia y esto por el término de *noventa años*,

tiempo que debe durar el *privilegio exclusivo* (artículo 12.) ¿Y de esta manera buscaremos y realizaremos el ideal de grandeza y mejora material que nos pintan escritores irreflexivos? Tenemos un ferrocarril peruano que viene desde las orillas del mar hasta el lago, una distancia de 325 millas y que nada nos cuesta. La travesía del lago se hace igualmente en vaporcitos que nada nos cuestan, y de la orilla de este lago a La Paz tan solo hai unas 30 millas mas o ménos de terreno plano y en el cual se podría trabajar un ferrocarril en ménos de seis meses, el que tampoco nos costaría nada, y sin embargo una vez otorgada la concesion a los señores Rosselló y Aurrecochea, no podríamos realizar el trabajo de ese pequeño trayecto sin vénia de estos señores y por mas que los intereses y necesidades mas palmarias del país lo demanden.

Este ejemplo y otros infinitos que podríamos presentar, bastará para que se comprenda el alcance de la prerogativa demandada. Su admision querría decir: Bolivia renuncia al soberano derecho de establecer el sistema de su viabilidad, y lo abdica en favor de la compañía que lleguen a organizar los señores Rosselló y Aurrecochea, o lo que es lo mismo en favor de éstos. Si hai un solo boliviano que crea que a costa de semejante aberracion deba obtenerse una vía férrea, creeremos que la salud de la patria está en peligro.

Y continuando el exámen de la propuesta venimos al artículo 20. Despues de solicitar la abdicacion de

uno de los atributos mas importantes de la soberania continúan los proponentes y como si nada pidieran, dicen: *En vista de que los empresarios no solicitan del supremo gobierno de Bolivia subvencion alguna ni auxilios de fondos públicos, ni mucho ménos se les asigne un minimum de interés sobre el capital invertido; en cambio nos será designada por el honorable Congreso una concesion de tierras públicas en una superficie de veinticuatro grados cuadrados.* Es decir un territorio igual mas o ménos al doble de la estension del territorio que forma el *departamento de La Paz*; pero como los señores proponentes no han querido decir en qué porcion de la República podría el Congreso encontrar terrenos suficientes para satisfacer tan modesta demanda, nosotros indicariamos los llanos del Manzo o las tierras situadas al N. del grado 13 en los limites de Bolivia con el Perú y el Brasil.

Luego viene el artículo 21 y en él pide tambien otra concesion *gratuita* de terrenos para lo que haya de ocupar el camino férreo y sus dependencias, tanto en los municipios como fuera de ellos. Recuérdese que al recorrer el departamento de Potosí, en una palabra en casi toda la estension del ferrocarril proyectado, éste atravesará propiedades privadas y poblaciones. Y como el gobierno debe otorgar los terrenos que necesite la empresa *gratuitamente*, las indemnizaciones que exijan las numerosas *espropiaciones* consiguientes al privilegio solicitado, son incalculables.

bles y bien podrían costar algunos millones.

Y sigue el capítulo de las concesiones de tierras. El artículo 22 «dice: *Además nos acordará en propiedad una estension de tierra de una legua de fondo a cada lado de la línea, por un frente igual a toda la longitud del camino férreo.*» Es decir desde La Quiaca a La Paz. Si pues el Congreso ha de acordar terrenos *gratis* para todo el ferrocarril y sus dependencias; ¿con qué motivo se exige esta nueva concesion de terrenos tan vasta, y para cuyo otorgamiento se vería tambien el gobierno obligado a espropiar un sinnúmero de valiosas propiedades? ¿Y acaso deberemos olvidar que esta concesion de terrenos debe tener efecto precisamente al través de los centros mineros del país y comprender por lo tanto los minerales mas importantes? Como el trazo de la línea aun no está hecho; ¿no es de suponerse que hecha la concesion solicitada él seguirá el curso que ponga los mas ricos minerales bajo el rádio de la concesion?

El Congreso no podría otorgar tan valiosas primas sin conocer ántes siquiera el alcance y la naturaleza de las apropiaciones y adjudicaciones que envuelve el pedido del artículo 22. Y cuando se considera la variedad de intereses que éste compromete, se aprecia de una manera mas cabal la necesidad del informe que todos los *Concejos municipales* han debido prestar conforme a lei. No obstante el señor Ministro de Hacienda los ha declarado innecesarios, por razon de hallarse reunidos en Congreso los re-

presentantes de toda la República; pero ni los diputados han venido con solo el objeto de ocuparse de la propuesta Rosselló, ni es de creerse hayan hecho estudio y exámen que la lei supone deben hacer los Concejos municipales para prestar sus informes. Estos son pues tanto mas necesarios cuanto que, a nuestro juicio, la espropiacion de los terrenos que necesita el ferrocarril en solo el trayecto de La Paz a Oruro, comprendiendo una *legua de fondo por cada lado del camino y en toda su estension*, demandará algunos millones. ¿Y, a cuánto ascendería el costo de las espropiaciones en un trayecto de cerca de *doscientas leguas*, o sean mas o ménos, *seiscientas millas!*

Los concesionarios tendrían pues *cuatrocientas leguas* de terrenos en todo el curso del ferrocarril, mas *veinticuatro grados cuadrados* de tierras del Estado, o sea casi una tercera parte del territorio actual de Bolivia y por lo tanto mayor estension que muchos estados europeos; y además las tierras que necesiten para la via misma y sus dependencias, fuera del derecho «*de hacer uso del cimento romano que se encontrase, abrir canteras, recojer piedras, constituir hornos de cal, yeso, ladrillo, etc., en los terrenos contiguos a la línea.*» Todo esto sin tomar en cuenta la escencion de derechos fiscales para todo lo que se introduzca como necesario para el camino, y los privilejios que de ordinario se otorgan a empresas de igual naturaleza.

Con otro ferrocarril mas construído bajo condiciones semejantes, la

Nación boliviana pasaría a ser propiedad y dependencia de un par de compañías constructoras, quedando así prácticamente realizado lo que dijimos al comenzar: la venta de la primojenitura por un plato de lentejas.

Valdría mas que los señores proponentes solicitaran una garantía, que fuese el 10% sobre el capital indefinido que demanda la empresa. Esta garantía, si el ferrocarril es tan ventajoso, podría resultar nominal, pero las concesiones pedidas, bajo pretexto de que no se exige nada tienen un carácter de gravámen irreparable. Importan una prima que quizá bien estudiada representa un valor mui superior al costo del ferrocarril mismo, con el añadido de un privilegio esclusivo por noventa años.

Como en este escrito nos hemos propuesto simplemente analizar a grandes rasgos la naturaleza de la petición de los señores Rosselló y Aurrecochea, nos reservamos para despues el estudio económico de la cuestion bajo el punto de vista de su conveniencia intrínseca. En ese estudio trataremos de probar de una manera incontestable que Bolivia cuyas poblaciones y negocios se relacionan mas inmediatamente en el Pacifico, necesita procurarse vías a esta costa y no comenzar por caminos como el propuesto por los señores Rosselló y Aurrecochea, que si bien mui importantes no son de primera necesidad.

Cuando llegue la vez probaremos que un ferrocarril a cualquier puerto del Pacifico será mas útil y de mas positivas ventajas que otro que nece-

sita atravesar la mayor parte de continente para llegar al mar. De Oruro o La Paz hasta la costa ningún ferrocarril, podía tener mas de 300 millas, máximo; y una vez sobre el océano encontramos las facilidades del trasporte marítimo que por baratura y seguridad son incomparablemente superiores los de tierra. Los flates de Europa a Buenos Aires y la costa del Pacifico son casi iguales en razon de la falta de retornos del primer punto y la abundancia del mismo en esta costa.

La canalizacion del istmo de Panamá, que pronto será un hecho, es otro elemento que no se debe perderse de vista. Facilitada entónces la comunicacion entre los dos océanos; cuánto no crecerán las ventajas y baratura de comunicacion por esa vía.

El ferrocarril que se propone hoy a La Quiaca, está sujeto en sus resultados a la terminacion del «Centro Argentino» que desde hace años no ha podido pasar del Tucumán, encontrándose hoy, si no estamos mal informados, en el rio Tala. De este punto a La Quiaca hai por lo ménos unas 150 leguas, o sean cuatrocientas veinte millas por construirse, advirtiendo que el trayecto entre Jujui y La Quiaca ofrece dificultades mui considerables y que retardarán el progreso del trabajo.

¿Y si en tantos años como pasan desde que el ferrocarril llegó a Tucumán, no ha podido éste avanzar, no obstante los esfuerzos del gobierno argentino, cuándo llegará hasta La Quiaca? Quizá en ocho o diez años mas, y para entónces, con un ferroca-

rril al Pacifico habríamos llenado nuestras mas caras aspiraciones y el país se encontraría en aptitud de pensar con mejor base en hacer la obra que hoy se propone.

La República Argentina puede como se teme actualmente encontrarse envuelta en una guerra extranjera. En tal caso sus ferrocarriles quedarán paralizados y la prolongacion de la línea a La Quiaca, retardada sin término. Además el ferrocarril boliviano en conexión con el argentino, no será jamás mas que una dependencia de éste; al paso que una línea al Pacifico estará siempre sujeta a la intervencion directa y eficaz de nuestro Gobierno.

Si por consecuencia de una guerra entre la República Argentina y cualquiera otro país, quedan sus puertos bloqueados, nosotros tendríamos que sufrir las consecuencias sin tener participacion en el conflicto. La República Argentina tendría en una palabra a su discrecion todo el movi-

miento industrial y comercial de nuestro país, si accediendo al pedido de los señores Rosselló y Aurrecochea hacamos de sus ferrocarriles los intermediarios de nuestra vida económica.

Hemos creído conveniente anticipar estas reflexiones que, como lo hemos espresado, vamos a desarrollar en otro escrito especial sobre la materia.

Mida pues entretanto el Congreso lo trascendental del asunto y dejando a un lado vanas palabrerías, promesas irrealizables, sueños de fantasía y todo sentimiento que no sea el de amor al país, entre a tratar de este asunto con calma y reflexion, teniendo presentes los tristes fiascos de Church, Brabo y otros empresarios.

Para completar este rápido análisis del proyecto de los señores Rosselló y Aurrecochea, damos en apéndice unos párrafos tomados del excelente folleto del señor A. Palacios sobre los telégrafos que los citados empresarios ofrecen tambien plantear,

APÉNDICE.

Ya terminado el estudio que hice sobre el contrato de privilegio exclusivo que la compañía anónima franco-belga solicitó del Gobierno de Bolivia y estando dicho estudio en publicación, ha llegado a mi conocimiento que la monstruosa pretension de los privilegiados ha sido rechazada de plano por el Gobierno.

Las discusiones verbales que sobre este asunto he sostenido con algunos de nuestros hombres de Estado y con unos pocos de mis amigos, y los datos también verbales que les he proporcionado, no dudo que hayan contribuido aunque en pequeña parte, a dar alguna luz sobre el peligroso privilegio pactado en Buenos Aires.

Felizmente, la elevacion e interés con que nuestro Gobierno de hoy se preocupa de la cosa pública, ha conjurado el peligro que nos amenazara y librado al país de una nueva espoliacion que, cual otros privilegios inconsultos como éste, solo nos habría traído ruina y descrédito.

Rechazada pues la pretension franco-belga, se presenta hoy otra solicitud de privilegio para telégrafos, firmada por algunos de los miembros de la MISMA COMPAÑÍA, en términos algo más satisfactorios es verdad, pero también un tanto ambiguos e inaceptables.

Ya "El Comercio" de La Paz, en su número 813, ha hecho algunas útiles observaciones en su editorial del 11 de julio.—Ahora, nos corresponde a todos los bolivianos analizar hasta en sus más

pequeños detalles la nueva solicitud, a fin de dar a nuestro Gobierno cuantos datos sean precisos para que la concesion que se haga, no perjudique los cá-ros intereses nacionales.

Desde luego, llaman muy especialmente la atencion los artículos 2°, 4°, 8°, 7°, 10°, 15° y 18° de la peticion de privilegio presentada por los señores Rosselló y Aurrecochea; dichos artículos se prestan a maduras reflexiones y no es posible dejarlos pasar desapercibidos.

He demostrado ya con algunos datos publicados en "El Heraldo" de Cochabamba el costo y los gastos de explotacion y conservacion que demandarían los telégrafos en Bolivia: he calculado concienzudamente el material más apropiado, los itinerarios que se debe seguir y formulado la ÚNICA TARIFA que creo adaptable a nuestro modo de ser.

Ahora, me voy a permitir hacer algunas otras observaciones que creo indispensables y complementarias a mis trabajos anteriores, para que, tanto el supremo Gobierno, como los señores Senadores y Diputados y también todos los bolivianos, puedan apreciar en lo que vale la nueva solicitud presentada por los señores Rosselló y Aurrecochea.

No he de seguir el orden numérico de los artículos de la solicitud para analizarlos, sino, el de la relacion más o menos importante que existe entre unos y otros. Mi objeto es hacer más comprensible este apéndice.

I

Telégrafos con dos alambres.

Por el artículo 15 de la solicitud, se comprometen los señores Rosselló y Aurrecochea a construir líneas telegráficas con dos alambres.

¿Esto es necesario? Es económico? —Voi a demostrarlo.

En el quinto párrafo del capítulo VIII de mis estudios sobre contrato con la compañía franco-belga, he manifestado que *el máximun de trabajo activo en cada oficina dará un total de 2 horas diarias.*

La importancia y actividad de nuestro comercio, el estado de nuestra industria y el grado de ilustración de la masa nacional, no pueden *prometernos mas* en mucho tiempo.

— La existencia de mas de un alambre para nuestras líneas telegráficas, no se hace preciso en un país de las condiciones del nuestro, nos lo está probando sobradamente la resignación con que aceptamos *nuestros correos semanales.*

Si la industria nacional tomase rápido incremento, será muy sencillo aumentar no digo un alambre mas, sino diez, si así lo exijiesen las circunstancias, pero en la actualidad, nos bastará y estaremos perfectamente servidos *con un solo alambre.*

Pasarán algunos años ántes de que nuestras líneas de un solo alambre puedan trabajar incesantemente durante las 15 horas en que las oficinas deben estar abiertas, y no hai razon para que nuestra empobrecida patria, se comprometa a garantizar *desde luego*, intereses sobre gastos innecesarios.

Ya he demostrado en mis otras publicaciones, que el costo total por milla con un solo alambre es de Bs. 131 62, *en moneda corriente*; ahora veamos cuál sería dicho costo *con dos alambres.*

Importe de 775 millas de telégrafos desde Tupiza a La Paz, pasando por Potosí, Sucre, Totora, Cochabamba, Tapacari, Oruro y Sicasica, al precio de Bs. 131 62 por milla.....Bs.

102,406 19

Importe de 778 millas de alambre para la segunda línea a razón de 125 libras por milla, en todo 972 quintales a 28 schs. el quintal.....£

1,371 10

15,560 aisladores de suspensión con tornillos, etc., a 20 por milla, a 2 schs. cada uno.....£

1,556 "

3,890 aisladores tensores con chavetes, etc. a 5 por milla, a 3 schs. c/u....£

583 10

Embalaje de 196 cajones con 100 aisladores cada uno a 3 schs. cajón.....£

49 "

Flete de 1,168 qq. o sean 52 toneladas de alambre y aisladores, desde Inglaterra o Nueva York, hasta el Rosario [República Argentina] al precio de 50 schs. la tonelada.....£

130 "

Desembarque en el Rosario a 6 peniques el quintal....£

29 4

Flete por ferrocarril del Rosario a Tucuman a 6 lb tonelada.....£

312 "

Suman £ 4,021 4

De la vuelta £ 4,021 4
 Gastos de embarque, comisiones, imprevistos, etc. al uno por ciento.....£ 402 "

Suman £ 4,423 4

4,423 £ 4 chs. al cambio de 35 peniques por 1 bs. moneda corriente Bs.... 30,303 50

Flete por carretones, desde Tucuman a Tupiza de 1,168 qq. a 8 Bs..... 9,344 00

Flete por mulas a Potosí, Sucre, Cochabamba, Oruro y La Paz, para 1,168 quintales a 3 Bs..... 3,504 00

Importe total del material al costado de las líneas, Bs.... 43,151 50

Mano de obra para colocar el 2º alambre.

—
 POR MILLA.

Un carpintero Bs.... 1 00

Un ayudante de carpintero..... 60

Tres peones para estender alambre a 60 centavos cada uno 1 80

Un capataz para los anteriores..... 80

Un repartidor de aisladores..... 80

Tres peones tejedores de alambre a 60 cts. cada uno..... 1 80

Un capataz para los anteriores..... 80

Manutención de 4 mulas a 50 cts. c/u. 2 00

Total Bs. 9 60

Mano de obra de 778 millas a Bs 9 60 7,468 80

Gosto total con dos alambres....Bs. 153,026 49

Como se vé por al anterior presupuesto, el costo de las líneas al construir las *con dos alambres*, aumenta en un tercio, elevando el precio de cada milla a la suma de Bs. 195 76, cuando solo nos costaría Bs. 131 72 con un solo alambre.

¿Cuáles pues la urgente necesidad para que hagamos este gasto?

II

Telégrafo a Huanchaca.

Por el artículo 2º se comprometen los solicitantes a colocar un ramal telegráfico de Potosí a Huanchaca.

La distancia que hai entre estos dos puntos, atravesando una region harto despoblada es de 45 leguas o sea 135 millas.

Huanchaca no es ciudad, villa ni canton, sino *un establecimiento particular*, no tiene mas autoridad que el Administrador o gerente de la compañía minera, *no tiene comercio libre* y el telegrafo que se construya hasta aquel punto, solo beneficiará intereses particulares.

Ya he dicho que está en nuestros intereses que todo Bolivia esté cruzada por telégrafos, pero repito que ellos deben consultar la economía y satisfacer los intereses generales.

El costo material y de construcción de 135 millas que hai entre Potosí y Huanchaca, alcanzará al precio de Bs. 195 76, a la suma de Bs. 27,427 60: los gastos de explotación y conservación llegarán a ocasionar un gasto anual de Bs. 7,960 00: la cuenta de intereses al 7 p_o sobre el capital invertido, de-

mandará también un desembolso de Bs. 1,840 93, y todo lo cual nos dará el siguiente—

RESÚMEN.

Gastos de explotación y conservación Bs.	7,960 00
Intereses al 7 p ^o sobre 27,426 60	1,849 93
Total Bs.	9,809 93

Ahora bien, ¿cuál será el número de telegramas que diariamente puedan expedirse de Huanchaca a toda la República y vice-versa?

Tomemos una cifra un tanto exajerada, por ejemplo, que sean 100 telegramas diarios (lo cual es imposible) al precio de 10 centavos cada uno, nos daría en el año un rendimiento de Bs. 3,650 00 destinados a cubrir los intereses y gastos de explotación y conservación; y como éstos llegan a la suma de Bs. 9,809 93, resultará un déficit de Bs. 6,159 93 al año.

Dadas las cifras anteriores, haría el gobierno un mal negocio autorizando la garantía pedida por los señores Rosselló y Aurrecochea, y sería más natural, puesto que el beneficio y la comodidad resultan solo a favor de la compañía de Huanchaca, que ésta se hiciera responsable del déficit que arrojará el servicio telegráfico de este mineral.

Quizás se me dirá que siendo Huanchaca uno de los objetivos de la codicia chilena, se necesita como estratégico aquel telegrafo.

Estoy conforme con esta idea y pienso de la misma manera, pero, como la presente guerra puede terminar de un día a otro y quizá antes que los solicitantes puedan llevar a cabo las construcciones telegráficas, es asunto que no debemos considerarlo seriamente;

III

Expropiación del telegrafo de Tupiza a La Quiaca.

Por el artículo 10 se pide también a nuestro gobierno la expropiación de la línea telegráfica de Tupiza a La Quiaca, que pertenece a una sociedad o empresa particular, o bien, y en su defecto privilegio para construir otra línea entre estos dos pueblos.

Yo no sé hasta qué punto permitirán nuestras leyes la expropiación en beneficio de tercera persona, este asunto es de la cuerda de los tribunales; lo único que me llama la atención, se que de un modo o de otro, esta línea tiene que aumentar el capital invertible y por consecuencia los intereses que debe garantizar el gobierno.

La distancia de Tupiza a La Quiaca es de 21 leguas o sean 63 millas.

Esta línea importará Bs. 195 76 la milla, la suma de Bs. 12,332 88.

El gasto de conservación será de Bs. 2,296 00 y el de explotación de Bs. 1,800 por año; si a esto agregamos los intereses al 7 p^o sobre el capital invertido, tendremos todavía Bs. 863 40, resultando que la línea de La Quiaca, exigirá un gasto anual de Bs. 4,959 40.

Estando funcionando esta línea, sin que se tenga que pagar, ni un solo centavo por ahora, ¿sería cuerdo expropiarla, para dársela a un tercero a quien se le garantizará intereses sobre el costo de la expropiación?

IV

Intereses de 7 p^o

El artículo 4° de la petición de privilegio, establece la obligación para el gobierno de garantizar a los señores

Rosselló y Aurrecochea 7 p^s sobre el *capital invertible, pero sin fijar absolutamente este capital.*

Conocida la distancia que deben recorrer los telégrafos en Bolivia y conocido tambien el costo por milla y los gastos que requieren su explotacion y conservacion; no comprendo por qué se hace misterio precisamente del punto mas delicado y que sirve de base a la peticion de privilejio.

Debe exijirse pues, que los peticionarios presenten *como indispensable su presupuesto*; por ahí se principia todo negocio que exija garantia de intereses.

Esta clase de *compromisos ciegos*, solo traen dificultades e infinitos reclamos; no tenemos motivos para dudar de la honorabilidad de los señores Rosselló y Aurrecochea, pero, como los intereses comunales de todos los bolivianos, son los que se comprometen a su favor, tenemos justo derecho, para exijirles, que desde luego, presenten lisa y netamente el presupuesto de las obras que deben llevar a cabo.

No debemos esponernos a pagar intereses de capitales invertidos como otras veces, *en primas, comisiones de corretaje*, etc., que suelen hacer subir el costo de construccion, *al doble o triple* de lo que realmente cuestan.

El costo total de los telégrafos proyectados *con dos alambres*, incluso las secciones de La Quiaca y Huanchaca, sería el siguiente:

Línea de La Quiaca a Tupiza.....Bs.	12,332 88
Línea de Tupiza a Potosí, Sucre, Cochabamba, Oruro y La PazBs.	153,053 49
Línea de Potosí a Huanchaca.....Bs.	26,427 60
Total....Bs.	191,813 97

Los intereses de 7 p ^s al año, alcanzan a la suma de Bs.	13,426 97
---	-----------

Los gastos de explotación y conservación serian:

Para la línea de La Quiaca.....Bs.	4,076 00
Para la línea de La Paz.....Bs.	36,004 00
Para la línea de Huanchaca.....Bs.	7,960 00
Total Bs.	61,466 97

Ahora ¿a qué suma alcanzará el presupuesto del Directorio de la compañía, en su asiento principal fuera de Bolivia?

Calculemos modestamente.

Sueldo de un Director gerente al año Bs.	6,000 00
Id. un tenedor de libros al año.....	3,000 00
Id. un cajero al año	2,400 00
Id. dos amanuenses a 1,200 Bs. cju.	2,400 00
Id. un portero al año	360 00
Gastos de escritorio y correos.....	240 00
Patente comercial, alumbrado, serenaje, etc.....	1,600 00
Total Bs.	16,000 00

RESÚMEN.

Intereses, gastos de explotación y conservación Bs.....	61,466 97
Sueldos de Directorio.....	16,000 00
Total Bs.	77,466 97

Notese, que para el mensaje y muebles del directorio, no consigno partida alguna, y ni tampoco para fondo de reserva y amortizacion, porque, los solicitantes piden a nuestro gobierno que al finalizar el privilegio, les compre a justa tasacion sus derechos.

Veamos en seguida las rentas probables de los peticionarios, para hacer frente a los gastos que acabo de demostrar.

Tomemos por base la *única tarifa* que, como he dicho, será posible establecer en Bolivia.

Desde luego, tenemos trece oficinas telegráficas incluyendo la de Huanchaca, Vicisa y La Quiaca, sobre las diez que he mencionado anteriormente.

Demostré, que cada oficina cobrando medio centavo por palabra, puede producir por término medio bolivianos 4,380 00 al año, lo cual nos daría para las trece oficinas, un rendimiento total de bolivianos 56,940 00; y como los gastos de la compañía llegan a la suma de bolivianos 77,465 97; resulta un *déficit seguro* de bolivianos 20,526 97 que indudablemente tendría que pagar nuestro gobierno.

Como este desembolso debe hacerse todos los años durante el privilegio, al finalizar éste, habremos pagado la suma de Bs. 410,539 40; cuando sería mucho mejor, gastar de una vez Bs. 100,000 00, con los que tendríamos telégrafos propios, tales como necesitamos en nuestro país, evitándonos al mismo tiempo los inconvenientes que nos traería este privilegio.

V.

Uso de materiales del Estado.

Por el artículo 8º, y entre otras cosas, pide la compañía, *así vagamente*, se le permita usar *todos los materiales*

del estado y que pudieran servir para construir sus líneas telegráficas.

¿Cuáles son estos materiales? ¿No habría sido mucho mejor detallarlos? —Una autorizacion de esta clase tiene mucho alcance, y desde luego creo que esos materiales, sean en parte los 500 rollos de alambre y gran cantidad de aisladores que, comprados por el Gobierno, están en camino; tambien creo que sean los telégrafos de La Paz a Oruro, a Chililaya y el Desaguadero.

Cuando se hacen peticiones ambiguas, hai derecho para creer en muchas cosas, pero repito, que no tengo motivos para dudar de los señores que piden el privilegio, y declaro, que solo me preocupan los intereses de mi patria por los que tengo obligacion de abogar.

VI.

Subvencion o suplemento Argentino.

Tanto la compañía franco-belga como los señores Rosselló y Aurrecochea, se han fijado con *mucha atencion* en los 60,000 Bs. en oro, con que debe subvencionar o suplir la República Argentina a la compañía constructora de los telégrafos en Bolivia, de conformidad con la convencion telegráfica celebrada entre ambos países.

Parece que los tales 60,000 Bs. oro fueran la *base principal*, y talvez el *único capital* con que los unos y los otros han contado, para llevar a cabo los proyectados telégrafos.

Y a la verdad, esa sola suma bien manejada, podría cubrir *todo* el gasto material y de transporte.

Y si la República Argentina, no ha acordado una suma mayor para este objeto, es porque sabe perfectamente por los informes y cálculos de sus ingenieros, que el costo y transporte de todos los materiales para los telégrafos

bolivianos en proyecto, no exederá de esa suma.

Los señores Rosselló y Aurrecochea piden por el artículo 9º de su solicitud, *se les conceda la ventaja de emplear los mencionados 60,000 Bs. oro,*

Para que a los peticionarios sea entregada dicha suma, es claro que nuestro Gobierno se *hará responsable* ante la República Argentina.

¿Y cuál es la *garantía*, o *fianza* que

ofrecen a Bolivia los señores Rosselló y Aurrecochea?

¿Bajo qué título se les debe autorizar para disponer de dichos fondos?

¿Talvez creerán estos señores que el *uno por ciento que ofrecen* depositar en un banco como garantía de su seriedad, sea bastante ante la justa exigencia de nuestras leyes y de la moral?

