

Presente.

EMPRESA NACIONAL DE BOLIVIA.

Año IX.

Folleto N.º 20.

**LA RUTA
DE LA CAPITAL DE LA REPÚBLICA**

A LA

COSTA BOLIVIANA DEL RIO PARAGUAY CON DIRECCION

A LAS

REGIONES DE BAHIA NEGRA.

Informe presentado al H. Concejo Departamental de Chuquisaca

POR

Miguel Suárez Arana.



SUCRE—JULIO 24 DE 1883.

Tipografía del Progreso—Plazuela de la Merced N.º 40.

1913



Empresa Nacional de Bolivia en la marjen Occidental del rio Paraguay.

Sucre, Julio 24 de 1883.

Al Señor Presidente del H. Concejo Departamental de Chuquisaca.

Señor:

Desde los primeros tiempos de nuestra vida independiente, los estadistas de mas nota en nuestra pátria, y la opinion ilustrada de la República hasta hoy, han fijado la vista hacia las costas del rio Paraguay, en las rejiones de Bahía Negra, como la fecundante estrella del porvenir representado en el desarrollo de la riqueza Nacional por medio de las vias de comunicasion y de la inmigrasion de una raza superior que prepare el advenimiento de capitales, para asegurar por medio de una civilizacion avanzada abierta al mundo por el Plata y el Atlántico, la autonomia de Bolivia, y la existencia propia y el natural desarrollo de la culta Capital de la República.

Hoy que solemnizamos el Centenario del Libertador y fundador de Bolivia á cuyo nombre estará eternamente unido el del inmortal Sucre, su glorioso colaborador, debemos pensar en la autonomia y porvenir de la obra de su creacion—Bolivia—y en conducir á la antigua é histórica ciudad de los Charcas—Sucre—á los floridos horizontes de su porvenir para hacerla la reina de la civilizacion, de la riqueza y del poder en el corazon de la América del Sud.

Preocuparnos de esto, es á mi modesto juicio, presentar la mas digna ofrenda, és quemar el incienso mas sagrado en el mas puro altar, en memoria de los gloriosos héroes que nos legaron la pátria que tanto amamos.

A esta voz, de la civilizacion, y del progreso que ya toca nuestras puertas con el silvato del vapor, responde el pequeñísimo homenaje, que en tan solemne dia, ofrezco al H. Ayuntamiento de la Capital de Bolivia, presentandole el Mapa de su Oriente, y las rutas de su porvenir, que manifiestan su mas espléndido territorio, y los pasos de abance dados para su conquista, y que no tienen mas mérito, que estar regados con el sudor de la frente del último de sus hijos.

El folleto informatorio impreso, que adjunto y que debe ser el credo de los pueblos del Centro, Oriente y Sud de le República, y el Arca Santa de la felicidad, que acariciar debiera la Ciudad de Chuquisaca, complementará mi pobre homenaje en tan solemne dia.

Ambas prendas, que pongo en manos del H. Concejo, por medio de su digno Presidente, representan tan solo un rayo de luz en las sábanas inmensas del Oriente, y la promesa sagrada é invariable

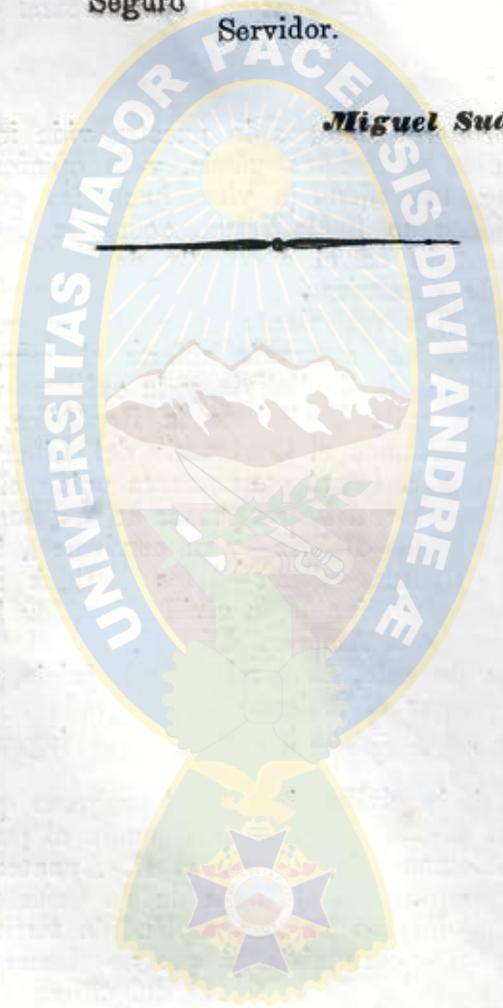
de que el humilde ciudadano, qué, con la fé ardiente del porvenir, ha empuñado el estandarte de nuestra redencion, en brebe tiempo, sabrà entregar á los altos fines insinuados, espedita la comunicacion, **Paraguaya-Sucrense**, cruzando el Chaco-Central, para llegar al Plata, ó sellar con su vida, el credo de sus aspiraciones, que es el progreso, la autonomia de Bolivia y el engrandecimiento, propio, de la Capital de la República.

Con sentimientos de profundo respeto y particular estimasion, tengo la honra de ser del Sr. Presidente muy atento y obsecuente—

Seguro

Servidor.

Miguel Suárez Arana.



La ruta de la Capital de la República à la Costa boliviana del rio Paraguay con direccion à las rejiones de Bahía Negra.

I

Lo ruta mas corta de la Capital de Bolivia à los dominios del vapor—Exploraciones y esfuerzos—incógnita despejada—comprobantes—Itinerario—Distancias—Posicion Geográfica.

Hay verdades tan claras, tan positivas y benéficas, como el sol que contempla el universo desde los primeros dias de su creacion, y que sin embargo, han pasado épocas, y mas épocas, en las qué no obstante su existencia, no hà faltado quien las niegue, quien desconozca el armónico y admirable sistema de leyes físicas á que obedece guiado por la mano de Dios, para bien de la humanidad.

Así há sucedido en Bolivia con la ruta de la Capital hacia las costas Paraguayas, como medio de llegar por el camino mas corto al gran estuario del Plata, para que esta Nacion enclabada en los Andes, engastada en granito, pórfiros, oro y plata, pueda hacer acto de presencia en las costas arjentinas al frente de la industria, del comercio y de la civilizacion del mundo.

Todos han reconocido, esta verdad, necesaria á nuestra existencia.—Nuestros padres en tiempo de la Metròpoli, tubieron cruzado el «*Gran Chaco Oriental*», y se comunicaban por ese jigante que hoy es el tenor de nuestra raquítica raza, desde la Capital de Bolivia—Chuquisaca—hasta Asuncion del Paraguay, hoy Capital de aquella República.

El Jesuita Francisco Hérbas asegura que de Chuquisaca, existía un camino por Pomabamba y el Parapetí que atrabizando las provincias de Cordillera y Chiquitos, conducia al puerto de los Reyes, hoy bahia de la «Gaiba» en el Paraguay.

Estos hechos históricos, de verdad innegable los dá à conocer y los tiene popularizados nuestro sabio el Señor J. M. Dalence, en su Estadística de Bolivia.

Sin embargo, hay todavia espíritus rebeldes á la incontenible ley del progreso, vistas miopes, que sin mirar á lo serio, y llevados del funesto acercionalismo, herencia fatal del bulgo, miran con la sonrisa de la duda la posibilidad de cortar de una vez y pronto, el

nudo gordiano del porvenir de esta considerable estension del territorio Nacional para abrir en consecuencia anchas vistas, horizontes incommensurables, á la consideracion del comercio y al desahogo de la poblacion del viejo mundo, poniendo á los desheredados hijos de aquella tierra en un teatro virjen y fecundo, que Dios guardó hasta hoy, como benéfico lote á nuestros hermanos de ultramar.

Combatir esta duda funesta, evaporarla de la conciencia Nacional:

Mostrar los hechos—

Manifestar en una palabra, el inapreciable *tesoro* de que en el término de pocos meses podemos entrar en posesion, es el objeto de estas pocas pájinas.

Procuraré ser claro en la esposicion y lacónico en las apreciaciones—los cálculos matemáticos, serán los mas aproximados, tomados de pura fuente; pues me propongo infiltrar en la juventud y pueblo Sucrense, la salvadora y verdadera idea de su porvenir.

Si consigo llamar la atencion, siquiera por un momento, de nuestros encumbrados industriales—del alto comercio y de la juventud ilustrada que tiene la mision de conducir á puerto, nuestra hasta hoy *infortunada nave*, mi labor estará recompensada superabundantemente.

Y por fin, si al deslizar la vista por estas líneas, mi lector se fija en el mapa de la República, mi triunfo será seguro y completo.

En efecto—La cuestion es puramente geográfica:—vasta tener á la vista el mapa de la República, sea el de Beltres, el del Sr. Gral. J. M. Mujia—el de Mr. Minchin, ó los últimos trabajos ineditos de nuestro ilustrado Injeniero Gral. Mujia, para tener apriori la solucion de este problema.

¿Cuál es la ruta mas corta y cómoda que de la Capital de Bolivia, puede conducirnos á los dominios del vapor para colocarnos al frente de la civilizacion del mundo?

No se necesita, ser topógrafo, matemático, ni estadista,—vasta una caña ó un baston, á falta de compás y regla, para medir aunque sea con la palma de la mano, la distancia terrestre que media entre la Capital de la República y cualquiera puerto del Pacífico ó la via de Salta á Buenos-Aires, ó el lúgubre sueño del Pilcomayo, para combencerse del evidente hecho de que mirando al Oriente y siguiendo la carrera del luminar, se llegara á la Costa Paraguaya en las rejiones de «Bahia Negra» por la ruta mas corta—por que así lo determina, la latitud y lonjitud, de los lugares, la configuracion de la masa compacta del continente, y la vifurcasion colosal, que el rio Paraguay recorre en su curso inclinándose *medio grado* hácia la parte Occidental; es decir, hácia la frontera de Chuquisaca.

Este hecho de verdad incuestionable, de evidencia matemática jamás lo han dudado nuestros conductores oficiales desde el Gobierno del Gral. Santa Cruz, hasta hoy, y lo comprueban las conseciones á Mr. Olinden por los años de 1831 y 32, las esploraciones encargadas

por el Isozoc al Coronel Montero, bravo caudillo cruceño, práctico de esas fronteras.

La expedición Magariños—Wannivel: las infructuosas campañas de algunos cuerpos militares en tiempo del Gral. Belzu: la expedición Roca, muerta al bautizarse—La expedición militar esplendorosa verificada á órdenes del Coronel Canseco y del Gral. J. M. Mujía—la valiente expedición del Coronel J. A. Rojas, emprendida del lado de Chiquitos—la misión encargada á la «*Empresa Nacional de Bolivia*», y por último, los tristes esfuerzos del actual Gobierno, en las rejiones del Pilcomayo, donde se gasta estérilmente nuestro tesoro y el patriótico esfuerzo de nuestros nacionales, en rejiones que no corresponden á nuestras verdaderas aspiraciones, por la naturaleza física del territorio, y las costas anegadizas que persiguen inconscientemente.

Todos estos empeños cualesquiera que hubiese sido su resultado, y la importancia de su presupuesto, no amengua la alta é ilustrada vista de los Gobiernos que los ordenaron y el brioso esfuerzo de los Jefes encargados de ejecutarlos.

Ellos, han prestado un servicio positivo al país; por que han empezado á hacer la luz en aquel *oscuro oceano* terrestre, el Chaco Oriental, han espuesto sin gloria su propia existencia, han cortado un árbol, abatido un espinal—separado siquiera una piedra, y la civilización ha declarado en la América del Sud, que el hombre que separa un obstáculo, un átamo, del camino del porvenir de este Continente, es el bien—hechor de las jeneraciones que vendrán.

Merecen, pues, aquellos esforzados campeones del desierto una honrosa mención de los hombres justos, tanto del presente como del porvenir de Bolivia.

En 1874 y 75, **Bolivia** estaba descorazonada por la pérdida de sus esperanzas y de su crédito en la famosa empresa del Madera Mamoré.

Por el lado S. E.—via al Plata, el desconsuelo y la impotencia del Gobierno, era aun mayor:—dos sérias expediciones militares lanzadas al Chaco, no habian podido dar cima á su programa.

No se veía al rededor de la pátria, ningun horizonte de esperanza que conducirla pudiera, á modificar por medio de las vias de comunicacion, su atrofiante situación geográfica.

De en medio de esa ceniza de ilusiones perdidas y cuando la decepcion y la duda agobiaba á todos los espíritus, aparecí—el mas modesto de los bolivianos—armado con la fé que enjendra una convicción profunda, y del valor que produce la lucha en favor de una gran idea.

Propuse la «*EMPRESA NACIONAL DE BOLIVIA*»—cuya principal aspiracion, era comunicar la Capital de la República con las Costas Paraguayas, atravezando las regiones del Isozoc y el Chaco Central. Fué sin duda, la mas atrevida y árdua de las empresas que hasta

entonces se habia propuesto, dados los recientes resultados negativos, que habian impreso en el ánimo del Gobierno y del pais, las dos últimas expediciones, sobre aquel territorio—por esto se le llamó *utópia*.

Francamente, al acometer en aquel tiempo, despues de fracasadas las expediciones de que he hecho mérito, en la realizacion de la línea de Gutierrez y Lagunillas, por el Chaco al rio Paraguay, fundaba yo en ella toda la honra que podia importar una gloria bien merecida; pues el que tuviese la fortuna de traducir á un hecho, lo que hombres de competencia habian declarado ser *un imposible*, podia gloriarse de su triunfo.

Fué en Junio del año pasado, cuando logré por un trimestre, arrancar mi persona de entre el tejido de abrojos y espinas y de los fatales inconvenientes con que el Gobierno y las Asambleas de 1880 y 81 y los intereses particulares de un diminuto círculo, habian entrabado mi accion, para dirigirme á las rejiones del Isozoc, y acometer casi desarmado la árdua empresa de perforar el corazon del Chaco Central—La providencia guió mis pasos y el feliz resultado de aquel empeño, puso en manos del pais debelada la incógnita de su porvenir que tanto se habia perseguido.

Los siguientes documentos oficiales darán á conocer al lector la conquista mas preciosa que logré obtener en favor de la viabilidad Oriental, en aquella época.

“Empresa Nacional de Bolivia en el rio Paraguay.

Campamento al frente del cerro del «Dominio,» junio 28 de 1882.

(GRAN CHACO ORIENTAL.)

Nº. 22.

Al Señor Ministro de Hacienda é Industria.

Señor:

Cumpliendo con mi oferta de comunicar á usted cuanto ocurre en los campamentos de la expedicion que comando, con el fin de explorar el centro del «Gran Chaco Oriental»—oferta contraida en mis cartas oficiales de 13 de Abril y 11 de Mayo, datadas en Santa Cruz—tengo hoy el honor y la inmensa satisfaccion de poner en su respetable conocimiento que, puesto á la cabeza de un puñado de valien-

tes y cincuenta aboríjenas del valle de Isozoc, he tenido la fortuna de dar solución cumplida al antiguo y decidido empeño nacional de comunicar la provincia de Cordillera con las rejiones del «Gran Chaco,» siendo el tópicó de tan nobles aspiraciones las célebres Salinas de Santiago en el distrito de Otáquis, hoy provincia de Chiquitos.

Después de 45 días de esfuerzos verdaderamente heróicos, y con la abnegación mas ejemplar (permitame, Señor, decirlo,) he logrado situar mi campamento en la falda oriental del último cerro que se desprende de la cadena Tamané, y avanza hácia el Chaco, rumbo oriental, que es indudablemente el mismo cerro hasta donde el intrépido coronel Juan A. Rojas condujo su expedición de órden del supremo gobierno en 1874, habiéndolo faldeado por la parte del norte, hácia cuyo lado se nota un filon derrumbado, por cuya razón le llamaron «Cerro Colorado,» donde las fatigas y el desierto venció á sus compañeros de expedición.

Desde mi campamento se domina el corazón del «Gran Chaco,» se vé el hermoso lago de sal, el eterno centinela de estas rejiones, el célebre cerro de San Miguel, que jigante se destaca en la inconmensurable llanura.

Estoy por consiguiente á 7 ú 8 kilómetros rumbo norte de la senda abierta por dicho Señor Coronel, que he mandado buscar para seguirla hasta la misma Salina, por ofrecermé ella las facilidades de abatir retoños, y no el bosque de hierro que, hablando con propiedad, vengo taladrando, tal es lo consistente de las maderas y lo duro y espinoso de las plantas que cubren la superficie del suelo.

No obstante de las fatigas personales y atenciones momentáneas del trabajo y la toltería de los salvajes que á dos millas se divisa por los fuegos que se levantan sobre el bosque, y que con razón inquieta el campamento,—procuraré aunque suscitamente informar al Señor Ministro del itinerario que he recorrido hasta hoy.

El 16 de mayo situé mi primer campamento en *Güiraendy*—donde el camino de Santa Cruz termina en el río Isozoc, de allí se diseminan en este pequeño Nilo, ricas estancias y campañas de ganadería; es decir, que me situé á 50 kilómetros p. m. ó m. del último campamento de la expedición del señor general Juan Mariano Mujía y el coronel Canseco (1874). De allí.....

A *Carumbey*—último punto habitado, son campañas de pastoreo sobre el mismo río. Allí he situado la estación principal de la Empresa—provisión de víveres, jente etc.—centro de operaciones....k. 7

Aguada del Sanjon.—En la exuberante campaña de los Toborochis—es temporal, puede ser permanente con un ligero trabajo....k. 8

Fortín de la Pampa del Campamento. Desde allí empieza el bosque y las rejiones dominadas por los «Yanaiguas,» raza feróz, que ataca á traición. Desde este punto he empezado á escalar fortines de palo á pique y madera incorruptible, propios para la defensa, en

caso de una agresion ó de una retirada: tiene aguada permanente á 3 kilómetros.....k. 15

La senda que vengo construyendo, tiene la anchura de 3 á 4 metros á propósito para ser utilizada, desde luego, por recuas de asémilas: lleva rumbo Oeste Este—matemático, es perfecta recta.

Fortín de la Palma—Aguada permanente, pasto, etc.....k. 16

Fortín de la Victoria—Situado en una meseta á inmediacion de tres hermosas aguadas y pasto abundantísimo.....k. 20

Arroyo de los Senderos—Preciosa corriente de agua cristalina: fuente misteriosa y abundante en este desierto, que cruza la via....k. 3

Campamento del «Dominio»—Aun no se ha encontrado agua, que la tendremos en la toldería inmediata, previo un combate ó abandono de sus salvajes moradores y despues la senda Rojas, que contiene pasto y depósitos de agua que los espedicionarios limpiaron convenientemente segun sus informes.....k. 35

En este momento continúo avanzando, y redoblaré mis esfuerzos por una quincena mas,—tengo para ello sobrados elementos.

Estoy por consiguiente á 154 kilómetros adelante línea Oeste-Este del último campamento de la espedicion Mujía, y resuelto á continuar hasta la misma orilla del apetecido lago de sal, si obstáculos invisibles no me la impiden.

Las distancias que vengo indicando, están apreciadas á simple cálculo; pues aun no me es posible atender á detalles exactos de mensuras matemáticas.

El suelo de la via que estoy construyendo, es alto, seco, perfectamente adaptable para rodados, lijeramente ondulado, provisto de pastos y de buena salubridad por la perfecta conservacion de los espedicionarios, en tan largo tiempo.

Cuando se piensa, Señor Ministro, que los destinos de la Capital de la República y de todas las rejiones del sud-este nacional están fijados en el "Fuerte Olimpo" ó el Algarrobal, que será nuestro primer puerto á 5 ó 6 dias de la capital Argentina.

Cuando se considera que la culta é histórica ciudad de los Chárcas, estará á 750 kilómetros p. m. ó m. del primer puerto del medio Paraguay, y que la via que vengo taladrando será lluvia abundante de prosperidad y civilizacion, para los numerosos y salvajes habitantes de tan inmenso territorio.

Cuando en fin, se tiene el honor de dar un largo tranco en los futuros destinos de la patria,—no puede ménos que enaltecerse el espíritu para domar esta inhospitalaria soledad,—y aceptar con la fé de la mas profunda conviccion hasta el sacrificio de la propia vida en servicio de la mas noble y fecunda de las causas.....

Pronto me será dado informar al Señor Ministro y al país de todos los detalles de esta espedicion, y no dudo que el supremo gobierno, y la opinion pública la considerarán como un honor nacional; pues ella revelará cuánto pueden nuestros compatriotas, cuando los ani-

ma la fé de sus destinos, y cuando hay un espíritu que los guie, imperturbable á la práctica de hechos fecundos para el bien y para el porvenir.

Ruego al Señor Ministro dar lectura de esta correspondencia al Señor Vice-presidente, y aceptar con él y su ilustrado Gabinete mi felicitacion por tan importante hecho; así como los sentimientos de respeto y particular distincion con que tengo el honor de suscribirme del Señor Ministro, su muy atento y obsecuente servidor.

Miguel Suárez Arana.

Sigue.

Jués 29 h. 5 $\frac{1}{2}$ a. m.

Señor Ministro.

La comision esploradora sobre nuestro rumbo, ha descubierto ayer tarde, tres depósitos de agua de buena calidad, y ha divisado mas adelante una isla de bosque verde, señal que no ha fallado, y que sin duda contiene tan precioso elemento.

Se ha disipado el humo de las tolderías inmediatas. Se nota hácia la Salina un vivac numeroso, presumo que sea el campamento de los salineros de San José que en este tiempo concurren: que, si es de salvajes y nos atacan, tendremos que batirlos en los fortines: mi fuerza es en extremo diminuta, por razones que yo espondré oportunamente al Señor Ministro ó se impondrá usted por el diario de la espedicion y documentos que en prevision mando á la estacion central de Carumbey.

Empezamos á construir otro fortin. Sostendremos el puesto y avanzaremos.

Reitero mis respetos al Señor Ministro.

Miguel Suárez Arana.

Empresa Nacional de Bolivia en el rio Paraguay.

Campamento en el "Gran Chaco Oriental," Julio 12 de 1882.

Nº. 23.

Al Señor Ministro de Hacienda é Industria.

Señor.

Hoy me cabe completar mi carta oficial de 29 del próximo pasado mes, con el honor de comunicarle, el último resultado de mi "Es-pedicion al Gran Chaco Oriental," obtenido en este primer empeño.

Para dar una idea cabal al Señor Ministro, le ruego fijarse en mi itinerario del dia 29 h. 5 $\frac{1}{2}$ a. m. que tuve el honor de remitirle. Aquel dia, cuando marchó el chasqui conductor de mi corres-

pondencia, quedé con mis entusiastas campañeros, en posesion de la hermosa y abundante aguada descubierta el dia anterior y á la que por unanimidad le hemos llamado "Aguada de San Pedro," que es el punto desde donde continúo mi informe.

Aguada de San Pedro.—De aquí seguimos nuestro rumbo, inclinando 10' al norte, por exijirlo así el terreno alto y la laguna de sal que está á nuestra vista, y habiendo encontrado la aguada de "Los Pozos," organizamos el campamento á 15 kilómetros del de San Pedro—15.

De los Pozos.—Continué, cortando siempre el mismo bosque—mucho pasto y huellas frescas de los salvajes y divisando tolderías en distintas direcciones hasta que despues de verdaderos esfuerzos para inspirar confianza y valor á mis campañeros, especialmente á los aboríjenas jornaleros (tembetas), conseguí llegar al pueblo de los "Yanaiguas," toldería compuesta de 31 familias, que habia sido abandonado hacia pocos dias, está situado al lado de una hermosa aguada de que inutilizamos convenientemente. Nuestro campamento fué el lugar de nuestra conquista y se le puso su nombre natural, que es "Aguada del pueblo de los Yanaiguas" á kilómetros de la anterior.....10.

Desde este lugar donde el bosque es ya mas exuberante, mas abundante de cacería y colmenas—mas fresco y puro el aire del sud, que salubifica la zona templada y las campañas argentinas que en incommensurables sábanas y horizontes verdaderos y ficticios se divisan, empiezan á verificarse sendas numerosas y entrecortadas de los salvajes que en íntima comunicacion se dirijen al Sudeste y Salinas, notandose concentracion de todos ellos, hácia el gran Lago por su parte Occidental y Sud.

Un esfuerzo mas pedí á mis campañeros y avanzamos hasta este campamento.—kilómetros.....7

Estamos situados en medio de un hormiguero de salvajes "Yanaiguas," tobas de infantería—tales son sus sendas y chozas, aduares que nos abandonan para replegarse á la laguna de Sal, segun se nota por el humo de sus campamentos.

Está la Salina á nuestra vista á 25 ó 30 kilómetros y no la podemos tocar: es la pena de Tántalo—ni mis campañeros, quieren—ni yo conceptúo útil un sacrificio estéril y juzgando en calma mi situacion, he creido prudente, Señor Ministro, no continuar; pues yo no vengo á morir esterilmente por la patria, sino á vivir para servirla.

Con tres rifles y una escopeta Lafouche y cuatro fusiles de la jendarmería de Santa Cruz, no se puede racionalmente conquistar el corazon del "Gran Chaco Oriental."

☞ He resuelto regresar para volver con mejores elementos de guerra—¡bastante lujo de valor se ha ostentado por mis campañeros!☞

El éxito está asegurado, y en la conciencia de mis intrépidos cuanto afortunados expedicionarios.

Un esfuerzo de 15 dias, convenientemente dirijido y garantido, pondrá á los departamentos de Santa Cruz y el Beni en posesion de su inmensa riqueza. "La Sal" que se consume traída de 300 leguas de distancia, atravesando los Andes; pues la tienen ya á 60—via carretera, sin mas que un lijero y económico empeño.

Chuquisaca, la Capital de la República, queda con 58 leguas que atravesar para tener paso franco, corto y cómodo al Plata, por la Bahía Negra ú Olimpo.

Esta esperanza ya no es punto negro del porvenir, el horizonte está claro, y hasta la naturaleza y el desierto parecen llamarnos—el bosque cede à la campaña.

Un esfuerzo de dos meses, 50 rifleros y una direccion atinada y bien provista—harán sin duda que las mercaderias de Ultramar y todo el movimiento mercantil de la culta Capital y sus elementos de riqueza, se sitúe en la estacion de “La Recoleta” por donde nace el sol que alumbrà à la antigua—Chárcas—à la Metròpoli de nuestra civilizacion.

Los pesimistas y apasionados dudarán de tado, ¡Señor Ministro: muy bien!—es la historia de la humanidad.

¡Los hechos, no se comprueban!

Mañana regreso, en el mayor órden y cumplida felicidad con todos mis compañeros, à depositar nuestros elementos de trabajo en Carumbey, que es la estacion central, para de allí organizar oportunamente una espedicion mas grande que me conduzca à izar en el fuerte Olimpo nuestro amado pabellon.

Ruego al Señor Ministro, dar lectura de esta correspondencia al Señor Presidente de la República y acptar con él los sentimientos de profundo respeto con que me suscribo su atento y obsecuente servidor.

Miguel Suárez Arana.

Señor Ministro de Hacienda é Industria.

Señor.

Olvidaba en medio de mis fatigas, comunicar à U. que he encontrado la senda del Coronel Rójas, casi perdida en el bosque como es muy natural; pues solo se la distingue por los córtes, y la quema de la montaña en linea recta.—No la he seguido por no abandonar mi rumbo.

A 7 kilómetros del arroyo de los “Senderos” situamos en dias pasados nuestro campamento en una gran colina de Cal hidráulica, que será inagotable y que pertenece à una cadena entrecortada de cerros, desconocidos hasta hoy—grandioso elemento para el porvenir.

Detalles, apreciaciones, tendrá oportunamente el Señor Ministro y el país, para que conozcan los elementos del porvenir, que solo necesita y pide à todos  confianza, paciencia y buena voluntad. 

Soy con respecto, Señor Ministro, atento.

Miguel Suárez Arana.”

Cualquiera, hombre, que sin pasion ni interés,—cualquiera medianía que tome un mapa de Bolivia, verá que situado en la plaza de

la capital de la república, vista al Oriente, encontrará el gran luminar en medio de los dos cerros de la "Recoleta," y si continua en pos de esta línea O. E., rumbo natural, como quien dice—"marcho y marchó," para ver qué encuentro y dónde termina la tierra, siguiendo una línea recta, tendrá necesariamente que recorrer el siguiente itinerario.

De Sucre á Gutierrez, por pueblos—Yamparáez—Tarabuco—Tomina Padilla etc., á Gutierrez (pueblo de la provincia de Corillera) hay segun estudios científicos, kilómetros.....214.

De Gutierrez siguiendo el valle, ó cañon de Misiones, como dicen los aboríjenes, rumbo Naciente, se llega por pueblitos y numerosas estancias de ganadería, al rico valle del Isozoc, también poblado y avanzando siempre á nuestro rumbo, se llegará á *Carumbey* último punto habitado; es decir, á la estación central de la *Empresa Nacional de Bolivia*, establecida y construida por el que escribe estas líneas.

Tenemos pues que de Gutierrez á *Carumbey*, por terrenos planos y provistos de agua y pasto hay poco mas ó ménos kilóm^o.....126.

De Carumbey á mi último campamento del "Gran Chaco" (siempre rumbo al Este) ya ha visto el lector todos los detalles, hay poco mas ó ménos kilómetros.....134.

El último campamento de mi expedición, fué situado en el centro del "Gran Chaco," á inmediaciones de la Salina de Santiago que es el centro de ese vasto territorio. Hasta allí tenemos vías claras, pobladas y seguras. De ese punto para llegar al Fuerte "Olimpo," *nuestro territorio*, no hay mas que recorrer 293 kilómetros por *campañas rasas y palmares* al llegar á las vegas del anchuroso Paraguay—tenemos en último resultado 58 leguas desconocidas de superficie, territorio poblado de salvajes: dicha estención, no puede llamarse ya *punto negro*, sino *teatro de esfuerzos, conquista, valor, privaciones*, etc., á ello me he dedicado en nombre de la *Empresa Nacional* que represento.

Tenemos pues que de Sucre al Fuerte Olimpo, hay poco mas ó menos leguas 159 y 384 metros.

Ahora, se me ocurre preguntar: ¿Cuál es la ruta mas corta que de la Capital de la República conduce á un puerto fluvial ó marítimo, mas conveniente á los intereses económicos de la Nación?

No es cierto que Olimpo, por la vía que *yo he construido*, es un verdadero puerto nacional sobre el Plata y el Atlántico, igual en condiciones de navegabilidad al de Asunción del Paraguay?

No es verdad que allí, tiene Bolivia verdadera soberanía comercial, sin mas que izar su bandera en un buque ó en los muros del puerto de su territorio?

Hay mas—la vía que he trazado á grandes rasgos, es la única que abarca en mayor escala los intereses nacionales, que desgraciadamente por la configuración de nuestro territorio, no puede interesar á todas las localidades. Ella conviene á Santa Cruz;—es la vida de Chiquisaca, el porvenir de Tarija, y el advenimiento á nuestro dominio del "Gran Chaco" 10,000 leguas cuadradas *que no poseemos*, sino á título de soberanía nacional y del Señor del suelo, que nadie conoce.

Resumen de distancias y posicion geográfica de los diferentes puntos DE LA LÍNEA DESCRITA.

DISTANCIAS

	Kilóm.	Met.
<i>De Sucre á Padilla</i>	138,	461
» <i>Padilla á Gutierrez</i>	76,	923
<i>De Gutierrez á Carumbey</i>	126,	923
<i>De Carumbey á los Pozos</i> —último campamento de la Expedicion «Suárez Arana».....	134,	615
<i>De los Pozos, á las Salinas de Santiago de Otuquis</i>	26,	923
Hasta aquí la via es poblada, y perfectamente conocida.		
<i>De la Salina al Algarrobal</i> —Fuerte Olimpo, á cualquiera márgen del río Paraguay, en la rejion de «Bahia Negra»—desierto inexplorado.....	293,	077
KILÓMETROS.....	796,	922
Lo que equivale á 159 leguas 384 metros de á 5 kilómetros cada una.....	159,	384
Un cálculo prudente aconseja agregar á esta distancia en lugares planos, donde la via puede construirse casi recta, en su mayor parte, el 5' para consultar mejor la exactitud.		
Tenemos que agregar.....	7,	700
LEGUAS.....	166-	1,084
☞ <i>De Sucre á Bahia Negra</i> 166 leguas, 1,084 metros. ☞		

Posicion Geográfica.

- Sucre*—latitud—19° 4' 45" lonjitud 65° 33' 30" del Meridiano de Greenwiche.
- Gutierrez*—latitud—19° 34' 22"—lonj. 63° 34' 33"
- Carumbey*—latitud—19° 11' 33"—lonj. 62° 21' 29"
- Pozos*—latitud—19° 33' 30"—lonj. 61° 4' 45"
- Algarrobal*—latitud—20° 18' 44"—lonj. 58° 7'
- Puerto «Suárez»*—(para Santa Cruz)—latitud—18° 56' 15"—lonjitud—57° 47' 40"

II.

*Descripcion del puerto que puede utilizarse en la ribera Paraguaya—
Distancia y condiciones de la Costa Boliviana—La via terrestre—Salu-
bridad, terrenos altos—Salinas—Rutas que comberjen.*

Los viajeros y geógrafos, jeneralmente dividen el rio Paraguay en tres grandes secciones que determinan el apacible y majestuoso curso de sus cristalinas ondas, clasificacion que á nuestro juicio, es acertada y necesaria. Estas son:—*alto, medio y bajo Paraguay*. La region que nos ocupa está situada en el medio; es decir, en la parte comprendida entre Bahía Negra y el rio Verde.

En la Costa Occidental Boliviana, se encuentran dos puntos de importancia decisiva para nuestros futuros destinos—son:

La altura del "Algarrobal" y
"El Fuerte Borbon ú Olimpo."

A 15 kilómetros, poco mas ó menos, de la orilla meridional de Bahía Negra, siguiendo el curso del rio, forma éste un semicírculo considerable de Este á Oeste, para continuar al Sud sus corrientes, que en esta parte bajan completamente unidas, con dos millas de anchura en tiempo de aguas medias, y mas de 80 metros de profundidad, segun Pagé.

La márgen ^{derecha} ~~izquierda~~ ú Occidental de esta localidad, comprendida entre Bahía ^{izquierda} ~~derecha~~ y el rio Mambay que baja de la ~~derecha~~ es una altiplanicie que solo es bañada en las crecientes estraordinarias, como lo determino el bosque elevado que la cubre.

Hacia el Sud del semicírculo mencionado á 20° 18' 44" de latitud y 58° 7', de lonjitud existe una *altura* de mas de dos millas de estension, que no se inunda en ningun tiempo—está cubierta de algarrobos, árbol que denota infaliblemente, que el terreno es seco, y que nunca se há inundado:—Los alrededores estan poblados por la tribu de los Chamacocos, por cuya razon, se le hà llamado impropriamente "El Chamacoco"—su verdadero nombre es "Algarrobal," segun Mr. Du Graty que lo describio estensamente.

La marjen del rio en el "Algarrobal," es sólida é invariable; pues está formada de aruilla colorada, consistente,—la altura de la barranca, en aguas medias, es ordinariamente de seis metros.

Los alrededores de *Algarrobal*, contienen excelentes maderas, y sus tierras son propias para la agricultura.

Esta verdad está demostrada por el citado geógrafo, en su obra titulada "La República del Paraguay," traducida al español por Dn. Carlos Calvo, y la confirma el Sr. E. Villamil demarcador de límites entre Bolivia y el Brasil, en un informe pasado al Gobierno.

Por último, el ingeniero Nacional, Mr. Minchin, estudiando esa region por cuenta del empresario Dn. Francisco J. Bravo, opina que del "Algarrobal" debe arrancarse el "Gran Ferrocarril Oriental," que

él en su trazo lo lleva por las regiones de Otóquis y Tucavaca, y otros parajes anegadizas, que presume muy adaptables, sin haberlos practicado.

Pero sea de ello lo que fuere, los hechos mencionados y mis propios estudios, manifiestan que el "Algarrobal" es el único puerto que Bolivia tiene sobre la Costa del Paraguay, en su propio territorio.

A poca distancia del Algarrobal se encuentra bajando el río, el "Fuerte Borbon ó Olimpo," á los 21° 1' de latitud y 60° 1' de longitud: fué edificado por los Virreyes para evitar las invaciones que hacían al territorio los portugueses en su eterno empeño de invadir las tierras de nuestra Metrópoli.

Escuso la descripción de esa fortaleza que es una verdadera garantía para nuestro futuro puerto del "Algarrobal."

La costa Occidental boliviana se extiende desde el fondo de la "Bahia Negra," donde está situado el marco internacional que nos separa del Imperio del Brasil hasta la embocadura del río Apa que desciende al Paraguay de la márgen izquierda, y que sirve de límite á la República Paraguaya y al Imperio—comprende dos grados geográficos, es decir, *doscientos kilómetros*; que prudentemente y en atención al zigzag del río, podemos estimarla en 249 kilómetros 307 metros, ó lo que es lo mismo 58 leguas 461 metros.

Dicha costa que nos disputaba la República del Paraguay, es hoy exclusivamente perteneciente á Bolivia, según el tratado de 15 de Octubre de 1879 aprobado y ratificado por los dos Estados limítrofes que en nombre de la fraternidad americana verdaderamente práctica entre dos hermanas legítimas de la antigua raza Guaraní de Asunción, y la que puebla las regiones Occidentales del Paraguay, es decir, Chiquitos y Santa-Cruz, se estipuló á nombre del porvenir y de la futura felicidad de las dos Altas partes contratantes.

Según há visto el lector, en nuestra Costa Paraguaya tenemos dos puntos decisivos del porvenir:—el "Algarrobal" y el Fuerte Olimpo,—el primero como salida al mundo; y el otro como defensa del puerto futuro de nuestra civilización y comercio.

La Bahia Negra, al Norte del Algarrobal, nos ofrece un hermoso, seno de defensa en contacto inmediato con las regiones de Otóquis, donde anclar y guarnecer en caso de guerra las cañoneras que hagan respetar nuestra Costa y nuestra Soberanía.

A dos ó tres millas poco mas ó menos, río abajo de la horizontal y hermosa barranca del "Algarrobal," sobre cuya márgen pueden anclar y flotar mas de mil buques, se encuentra un estrecho del río limitado por la márgen derecha é izquierda, por dos altos promontorios, ó cerros, que pertenecen el uno á Bolivia y el otro al Brasil, llamados por los prácticos y viajeros, las "Dos Tetas."

La teta de la parte Occidental, rodeada de pantanales y tierras anegadizas, puede en caso necesario, después del Fuerte Olimpo, que está abajo, ser el último baluarte de nuestra defensa en el "Algarrobal."

Pasando á considerar la via terrestre, que del "Algarrobal," se dirige á lo que podemos llamar propiamente el fondo del Continente hácia las rejiones desgraciadamente disputadas, por Santa-Cruz, Chiquisaca y tambien por Tarija, tenemos forzosamente que llegar á la Salina de Santiago, habiendo recorrido una estension de 293 kilómetros 77 metros, ó sean 58 leguas 75 metros—por un terreno verdaderamente descenocido, lo que se llama *pleno desierto*, que aun que explorado en sus extremos, nadie tiene derecho ni podra atreverse á decir qué és lo que hay en este trayecto. Es de presumir que en esta línea se encontrara el núcleo de las poblaciones de los *Yanaiguas*, y los numerosos villorios en que se há distribuido la raza guaraní chiquitana, apóstatas de Santiago, que lleva el misterioso nombre de *Samucos*:—Una ú otra cosa puede suceder. Estas tribus serán un elemento bien hechor, si ellas ceden voluntariamente al progreso del mundo y de la civilizacion, ó en caso contrario, la máquina de Martin Henri ó Remiston, se encargará de civilizarlos. Lo cierto es, que el *territorio incógnito* entre el Algarrobal y la Salina, es alto y salubre, pues asi lo manifiestan concluyentemente las alturas tomadas sobre el nivel del rio, la temperatura fresca y húmeda que el polo del Sud, enfria prolongandose desde las campañas Argentinas hasta los últimos declives de la Cordillera Oriental.

Esta region, está habitada por la raza mas alta, robusta y numerosa de cuantas salvajes se conocen en la rejion Oriental boliviana, siendo de notar que en el exuberante territorio, que nos ocupa, se producen los cereales intertropicales, mas espléndidos que nos ofrece la estadística de la América del Sud—tal es su fertilidad.

Una vez puesta la via del "Algarrobal" en la Salina de Santiago, ó lo que es lo mismo, en el Campamento "Coronel Rojas" lo que equivale decir, en la latitud $19^{\circ} 18' 22''$ y lonjitud $60^{\circ} 50''$, nos encontramos ya en nuestro propio territorio, en la esfera de nuestra propia casa—nada hay ya que dudar,—nada hay que temer.

Del campamento "Coronel Rojas," tenemos tres puntos converjentes, de proteccion mútua, de auxilio recíproco, para conquistar y dominar el Chaco, una vez fijo el campamento en el centro de la incommensurable rejion.

Estos tres puntos son los siguientes:—1°. Del pueblo de San José, de la provincia de Chiquitos se dirige una ruta conocida desde el tiempo de los Jesuitas, y practicada hasta hoy por los Salineros que anualmente estraen sal en cantidad de la Salina de Santiago:

2°. De Santiago de Otúquis, existe otra ruta, hacia la Salina de su nombre, con una estension de 169 kilómetros, 20 metros, igual á leguas 33,4827 metros—determinada y conocida tambien desde el tiempo de la conquista. Por último, la ruta de "*Carumbey*," que parte de la Provincia de Cordillera, y que yo he develado hasta la misma Salina, en persecucion constante del puerto del "Algarrobal."

Hé ahí tres rutas, que significan brazos, víveres, y auxilios de

todo jénero que concentrar debemos en el campamento "Coronel Rojas," para de allí sentar nuestros reales, y dirijirnos con confianza y valor à buscar la barranca del "Algarrobal" que es la estrella del porvenir de Bolivia.

III.

Distancias marítimas fluviales y terrestres, comparadas.—De Buenos Aires á Cobija—peligros y seguros.—De Buenos Aires al "Algarrobal"—navegacion—escalas, vapores.—De Cobija á Sucre.—Del "Algarrobal" á Sucre.—condiciones de ambas rutas—Del Rosario de Santa Fé á Sucre.—Del Pilcomayo á Sucre.

Despues de lo espuesto con tanta claridad y sencilléz, llegamos á los cálculos frios que representan demostraciones matemáticas, y contra las que, no hay discucion que ofuscar pudiera la verdad.

Para nuestras apreciaciones, tomemos por punto de partida la gran Metrópoli del Plata:—Buenos Aires—y, supongamos que un buque á vapor se dirije á nuestro puerto de Cobija en el Pacífico, y prescindiendo de los peligros en el Estrecho de Magallanes, del alto flete, y del seguro de la mercaderia, fijémonos solamente en el tiempo que tarda en llegar á Cobija, donde el embalaje marítimo de la mercaderia se descompone en bultos propios para cargas de acémilas—y tendremos que:

De Buenos Aires á Valparaiso se nesecitan, dias de navegacion...	13
De Valparaiso á Cobija.....	5
De Cobija á Sucre, distancia terrestre 187 leguas, por arrias ó carreta.....	20
Suma total de dias.....	38

Comparemos con nuestro puerto del Paraguay.	
De Buenos Aires al "Algarrobal" dias de navegacion.....	6
Del puerto, via terrestre á Sucre—166 leguas—viaje de carretas—poco mas ó menos.....	16
Suma.....	22
Diferencia en favor de la via del Paraguay  diez y seis dias. 	

Antes de pasar adelante, conviene fijarse en las condiciones de

la vía marítima y fluvial. Prescindiendo de la distancia y del ingreso del Atlántico al Pacífico, para llegar al desierto é inhóspito puerto de Cobija, ó á cualquiera de la misma Costa, nadie pondrá en duda las ventajas de la vía fluvial, inmensas, sobre aquella.

La navegación del majestuoso Paraná, sus puertos, el Rosario, de primera fila en América—la bella Ciudad del Paraná que lleva el nombre del mismo río, sobre cuya márjen se levanta grande y rica. Corrientes—Goya, el Cerrito—las poblaciones Paraguayas—Asuncion, llamada á ser la bella y gran Capital de aquellas privilegiadas rejiones—villa Ayes—villa Concepcion y muchas otras localidades favorecidas por la naturaleza que bordan tan espléndidas márjenes. La salubridad—buenos y templados climas—abundancia—mercados para nuestros productos que no los tienen similares—habitantes de nuestra raza, comunidad lejitima de orijen, y tantas otras ventajas, comerciales y de recreo, constituyen la vía fluvial de Buenos Aires á nuestro puerto que indudablemente será el primero de la Costa Boliviana del Paraguay, quedando al Norte, los de "Suarez" y la "Gaiba."

Los buques de ultramar, y los fluviales que hacen la carrera del Rio Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, al Rosario y Asuncion, pueden llegar á nuestro puerto directamente, por ser unas mismas las condiciones de profundidad y anchura del río, sin ningun obstáculo.

Hoy esa navegación, hasta Corumbá y Cuyabá, esta perfectamente establecida y se desarrolla y abarata cada dia, siendo de notar que el "Algarrobal," es el primero de los puertos, en el que tocan, por estar mas abajo.

Establecida nuestra vía terrestre, el puerto seria uno de los primeros del Paraguay y Paraná, por lo valioso de nuestro comercio y por la seguridad de la navegación y sus favorables condiciones que indudablemente atraeran la concurrencia, y como resultado, la varatura del flete sobre la vía marítima del Pacífico.

Pocas palabras sobre la ruta terrestre del Chaco y su rival Occidental de Cobija.

Ya hé manifestado que del "Algarrobal" á Sucre, hay 166 leguas de á 5 kilómetros cada una, apreciando las curvas que puede tener la vía, y sabido es, que de Cobija á Sucre hay 187 lo que dá una diferencia de 21 leguas.

Esto no es despreciable, cuando se trata de una carretera ó de un ferrocarril; pero la diferencia inmensa, salta á la vista del lector y se presta á escribir un libro; pues que ella puede apreciarse desde las comodidades materiales de un arriero, hasta las altas rejiones de la industria, de la diplomacia y de la verdadera independencia comercial de Bolivia, que hoy es un problema que surge inevitable de la guerra.

¿Quien podrá discutir las ventajas de la ruta Oriental de la Capital de Bolivia, hácia la Costa Paraguaya, cuando desde que el viajero dá la espalda al Ocaso y alza la frente hácia el Levante, se en-

cuentra con los industriosos pueblos de Yaparacé, Tarabuco, Tacopaya, Tomina, Padilla, Gutierrez, la provincia de Cordillera, la risueña, fértil é incomparable provincia del Azero, todo lo que constituye lo que se llama la "Frontera Oriental de Sucre"—ó lo que es lo mismo, *la esperanza del porvenir*, y sobre cuya superficie *en sesenta años* de declamaciones no se há dado *un barretazo ni un golpe de acha*, que *signifique mejorar las vias* coloniales de comunicacion; es decir, que la Capital de Bolivia, sus Gobiernos y Administradores han mirado en su desgreno con la indolencia propia del desorden—*con indiferencia*, al único almacén de sus provisiones de vida, lo que una familia llamaría *su despensa*, por que de allí viene la exquisita carne, el incomparable queso—la mantequilla, el ganado vacuno en pié, el tabaco, el ají—las pieles, y cuanto mas podría tener y venir—el arroz, el azúcar, la vid, en grande escala, campos de alfalfa, bajo riego, inmensos, ciudades ricas y florecientes—industrias mil—y por fin—¿quien puede abarcar el porvenir una vez puesta en movimiento la rueda del progreso?

Prosigamos—de Gutierrez á Carumbey, esta el rico y poblado valle de Misiones y el pequeño Ejipto, el Isozoc, con mas de 60,000 habitantes y 150,000 cabezas de ganado vacuno distribuidas entre 80 propietarios.

De Carumbey, al puerto, estan las Salinas, el "Gran Chaco"—el rival de Buenos Aires para la ganaderia en todos sus ramos.

Cruzar este tesoro, utilizarlo, salvar con él á Bolivia, es en síntesis jeneral, la mision encomendada á la ruta Oriental de "Sucre al Paraguay" que esta á cargo de la "Empresa Nacional de Bolivia."

Renuncio, hacer la descripción comparada, de la via de Cobija, la conocen todos:—yermos—deciertos, rejiones inhospitalarias.

.....

Podría ocuparme de estudiar y comparar otras vias de comunicacion, por ejemplo, la del Rosario de Sta Fé á Sucre,—ó lo que es lo mismo, República Arjentina y Tupiza;—la del Pilcomayo á Sucre, desde el puerto, que pudiera obtenerse *en tierra ajena*, hasta llegar á la Plaza del 25 de Mayo por entre los Tobas, pantanales, rios, breñas y breñas, intermitentes etc. etc. Escuso tan difusa labor, por no admitir discusion séria, y por que aspiro á que mi opúsculo sea sucinto, lacónico, y que sirva de *credo* de la presente generacion sin cansarle fastidio.

IV.

Situacion comercial é industrial de la Capital de Bolivia.—Esfera comercial por la ruta Paraguaya.—Santa-Cruz y el Beni.—Número de to-

neladas de transporte.—Valor actual de fletes.—Capital improductivo, que se vá, gravando los consumos populares.

Desde el tiempo de la Metrópoli, y en la primera época de nuestra vida independiente, Chuquisaca era el centro del movimiento comercial de las provincias del alto Perú, y el foco á donde converjian todos los productos y capitales de la mayor parte de los departamentos de la República. La via hácia la Capital del Virreinato, y despues el yermo puerto de Cobija, eran las arterias que daban vida y nutrian á la culta ciudad de la Real Audiencia, hácia cuyo seno se encaminaban todas las necesidades de ultramar, que ella satisfacía y repartía en cambio por esquisitos productos naturales; asi como irradiaba la luz del saber, y de una civilizacion la mas avanzada de cuantas se han conocido en los pueblos mediterraneos del Continente.

Su industria, sus artefactos, corrian pareja con su opulento comercio de entonces.

La educacion de un jóven en Chuquisaca, el título de abogado obtenido en la Universidad de San Francisco Javier, era la mas grande aspiracion y la medalla aristócrata de las familias acomodadas de los otros departamentos.

Un viaje á la Capital, era el barniz del evanista, sobre la ruda corteza del provinciano, que una vez bruñido, ya tenia título para *gallear* en su pueblo, y aspirar á ser diputado.

En el órden político, la Metrópoli de la libertad, ha ido perdiendo poco á poco su influencia, y ni las leyes y sus espléndidas tradiciones pueden ya hacer práctico su título de Capital de Bolivia.....

Pero dejemos la política y vamos á la parte económica.

Los centros consumidores, del Comercio de Chuquisaca, se le han retirado poco á poco, á medida que aquellos han ido encontrando su equilibrio económico, fundado en la naturaleza física y topográfica del suelo. Asi por ejemplo: *Cochabamba*, decertó de la plaza del 25 de Mayo, tan luego que Tacna y Arica, se abrieron á sus necesidades de ultramar, y olvidó su antigua ruta de Mizque y Aiquile, que solo la frecuentan los hijos del valle de Cliza con *muco, jabor y coca*, ya no con los famosos tocuyos de que nos habla Viedma.

¡Perdió pues un rico departamento!

Santa-Cruz y el Beni—que podian llamarse colonias de la Capital, por sus frutos intertropicales esquisitos, cuyo valor se cotizaba por mercaderias, y daba á Chuquisaca, producto varato y un 50% de ganancia líquida sobre telas de ultramar, ha desaparecido por completo desde que *yò* abrí en 1879 el camino Carretero al puerto "*Suarez*" en la Bahía de Cáceres, del Paraguay.

Hoy los consumos de los productos de Oriente, se pagan aquí con plata en barra.

La frontera Oriental del Departamento—Totorá, Vallegrande, Cinti, ricas provincias, han desertado también de la Capital, en busca de su equilibrio y de sus conveniencias mercantiles.

No será extraño que el día menos pensado, lleguen á esta plaza mercaderías de ultramar, procedentes de Santa-Cruz; es decir, que en lugar de azúcar, café, zuelas, arroz y pepita, vengan artefactos europeos.

La agricultura, la ganadería y hasta las chozas de los indígenas, con pocas y muy notables excepciones—el taller del artesano etc. siguen su eterno estacionarismo con la inercia invencible á la ley del progreso, como lo eran poco más ó menos en tiempo del Coloniaje.

¡¡Fatal castigo de los pueblos que cierran los ojos á la luz—que tienen sol, y se esconden para no verlo—que tienen riqueza propia y permanente, que abandonan—que tienen civilización, que no ensanchan—que tienen poder, é influencia, títulos y honor, que no sostienen por que indolentes no quieren dar un paso hacia su verdadero destino—que pueden ser gigantes, y se hacen pigmeos, embebidos en *goces y riquezas transitorias!!*.....

.....



El Comercio de ultramar, de la Capital de Bolivia, queda reducido á sí misma sin más jurisdicción, por así decirlo, que la ciudad y la provincia del cercado. Esta diminuta circunscripción, es espléndida.

Examinemos esta otra faz de la cuestión económica de la Capital de Bolivia, á la que desde luego, llamaré *ficticia*, por ser su verdadero nombre, como paso á demostrarlo.

Es indudable que de todas las ciudades de Bolivia, Sucre, es la que ha colocado su comercio de ultramar, relativamente al número de sus habitantes, á mayor altura, gusto exquisito, fuerte capital en jiro y crédito ilimitado en Europa—es una prosperidad verdaderamente sorprendente.

Por desgracia este movimiento consolador no responde á las aspiraciones del economista, ni es la fuente del bien, ni del progreso de un pueblo que marcha seguro y tranquilo hácia su destino, para hacer práctico el reinado de la moral, y de la civilización, que es lo único que le hace adquirir el levantado sentimiento de sus derechos en la patria.

Este movimiento de refinado gusto y de activo jiro, responde á la prosperidad de la minería á nuestra riqueza de Occidente, providencial y grande para Bolivia, salvadora de los pueblos del Sud, y galvanizadora de la vida anémica de la Capital.

No es el fruto de una prosperidad permanente que veneficie á todos, como la que procede de la agricultura, de un canal ó carretera abierto al Comercio, ó de la explotación constante de algún vegetal privilegiado para las necesidades de la humanidad.

Y no obstante esto, la acción comercial de Chuquisaca, queda reducida así misma, y á su diminuta circunscripción, como lo ha visto

el lector y cuyo abuso tiene que ser funesto un día no lejano.

Es un teatro lujosamente decorado, con una espléndida cantina, que fomenta y acaricia la mano jenerosa de algunos acaudalados.

Suprimase, de la ciudad de los Charcas, este elemento noble y bienhechor—imagine—suponga el lector; por un momento, como un día mas ó menos largo tiene que succder, segada la fuente de produccion—seca la corriente del rosieler. ¿Qué queda en la Capital de Bolivia? ¿Qué será la ciudad de la libertad, del lujo de la elegancia y la malicie?

.....
Por fortuna, las entrañas de plata de los Andes, conjuraran el mal—comunicarán el impulso salvador, para llevar nuestra histórica Capital, á su *retardado destino*, *al Oriente*, á su vida propia, á su prosperidad independiente y grande.

No obstante el cuadro desconsolador que precede—la Capital de Bolivia, puede el *dia que quiera*, recobrar su antiguo poderio comercial y ensancharlo á tal grado, que en poco tiempo, seria un verdadero *emporio* atentas otras condiciones que le favorecen, como la abundancia de capitales, y el crédito de que goza en Europa.

En verdad, que pueblo que tiene en las manos su ventura, es muy infeliz, pues para poseerla, solo necesita, *tener voluntad*.

Establezcase la *Carretera de Sucre al Paraguay*, por el itinerario y trazo que largamente he descrito, y tendremos, que las mercaderias de Europa vendran directamente á nuestro puerto del “Algarrobal,” con absoluta independencia y seguridades—sin recargo en el costo por la simplificacion del transporte.

Vasta un agente comisionista en el puerto, y los bultos con su embalaje marítimo, llegarian á nuestros almacenes.

La diferencia de los derechos de Aduana que existe y el bajo flete, por las buenas condiciones de la via fluvial y terrestre, influiran sin duda en que este mercado sea el mas barato de cuantos se conocen en la República.

Dado el impulso por el alto comercio de esta plaza—los departamentos y provincias que se han desligado de su antiguo centro volverian á él. Asi por ejemplo.

Santa-Cruz y el Beni, se surtirian en la estacion de *Carumbey* donde la “Carretera Oriental,” se vifurca, tomando un ramal al Norte para ir á Santa-Cruz, con una distancia de 160kilómetros ó sean 32 leguas. La otra se separa al Occidente, para llegar á esta ciudad, despues de haber satisfecho las necesidades de tres ricas provincias, en creciente prosperidad—Cordillera, Azero y Tomina.

Hé ahí, una inmensa region *reconquistada*, cuya vida comercial dependeria esclusivamente del alto Comercio de Chuquisaca, que se dedicaria á verificar importaciones en grande escala.

Cochabamba—Potosí—Cinti—Vallegrande y Totora, vendrian igualmente á su centro; pues no se puede consevir, como los hijos del Tunary y sus provincias meridionales, puedan concurrir á Tacna ó Arica

pudiendo venir aquí con sus productos industriales por rutas cómodas cortas y baratas, por una carretera en fin, que se constituye actualmente á espensas del Sr. Aniceto Arce, sin remontar los Andes.

Potosí, no iria por cierto al Rosario—Pediria á Sucre sus valiosos consumos de ultramar.

Hé ahí, trasada á grandes rasgos la *reconquista* comercial de la Capital de Bolivia, lo que importa decir, mas de dos tercios de la Nacion—lo mas rico, la que representa un inmenso porvenir—mas de *un millon de habitantes* consumidores y productores vinculando su prosperidad y riqueza, á la prosperidad y predominio de la Capital de Bolivia, ligando sus relaciones é intereses recíprocos, con la noble, culta y caballerosa sociedad Sucrense, para realizar asi, inevitablemente, la unidad Nacional, cuyos vínculos relajados hoy, son una amenaza para el porvenir.

Esto no es una utópia,—no es un sueño, como luego lo verá el lector.

Sigamos avanzando algunas consideraciones mas, para concluir y poder mostrar la realidad neta de mis afirmaciones.

Segun cálculos prudentes, el número de toneladas de carga, que antes por Cobija y hoy por el Rosario de Santa Fé, se internaban á Potosí y Sucre, llega á la enorme cifra de 13,000, en proporcion creciente como son las necesidades de los pueblos, que como la accion del tiempo, jamas se detienen en su progreso.

Agréguese á este movimiento el departamento de Cochabamba, los de Santa-Cruz—el Beni, las provincias Orientales de la frontera del departamento, y no sera exajerado apreciar el peso de mercaderias de ultramar, importadas por el puerto del "Algarrobal" sobre la márjen del rio Paraguay en 20,000 toneladas, lo que dá un capital, por valor de fletes de 4.800,000 B^s. estimando cada quintal desde Buenos Aires ó Cobija, hasta Sucre á 12 B^s.

El alto comercio de la Capital, al que principalmente me dirijo, podrá apreciar con mas competencia y práctica que yó la seriedad de estas cifras, bastandome con copiar aqui las palabras proféticas del Sr. Reyes Cardona cuando decia: «Cobija, nos hace pagar un cuatrocien-
« tos por ciento sobre nuestros consumos, de modo que para consu-
« mir mercaderias europeas por el valor de millon y medio de pesos
« desembolsamos *seis* millones de fuertes.»

«Por mas que se encrespen los nervios con esos números, te-
« nemos, pues que admitir que el flete de Cobija al interior cuesta
« anualmente á la República la cifra casi fabulosa de mas de cuatro
« millones.

«Segun lo dicho, la miseria pública viene del orijen que queda
« demostrado con la exactitud del cálculo y de los números, viene de
« nuestra situasion económica, viene de Cobija, viene de que no escu-
« chamos jamas los concejos de la razon.»

«Nos han dicho mil veces: dad la espalda al Pacífico, seguid

« las corrientes de vuestras aguas, son el camino que Dios señala á « las naciones.» (1)

No hago cuestion de la mayor ó menor suma en que pudiera apreciarse el flete de la carga de nuestros consumos de ultramar, y la importancia de nuestros productos de retorno—tan solo quiero hacer notar al pais, á la juventud que me escucha, al alto Comercio á los propietarios y hacendados del Oriente, y á todos los pobladores del porvenir de aquel privilegiado suelo, que ese capital invertido en fletes—gasto improductivo que el comercio tiene necesariamente que sacar del consumidor,—*queda, jira entre nosotros*, por que la via terrestre es absolutamente boliviana. El tiene que fomentar la poblacion, la conquista, la ocupacion, y la explotacion de la frontera Oriental y el gran Chaco, donde se levantarán con ese fomento, pueblos florecientes y las ciudades del porvenir; pues nuestros nacionales, y la inmigracion extranjera, vinculada á nuestro suelo, será la que esplete la industria carretera de transportes—mesones—hoteles, y tanto movimiento industrial que tiene que jirar al rededor de 4.000,000 de B.^s que anualmente se regaran como lluvia abundante en provecho esclusivo de Bolivia sobre aquel suelo bendito por la mano de Dios.

¡No seremos ya los tributarios jadeantes del Pacífico—los embelleseadores de Tacna y Arica, ni los fomentadores de la prosperidad ajena. El Imperio no fundará cálculos sobre nuestra clausura mediterranea. Seremos, los bienhechores de nosotros mismos y de los grandes mercados del mundo, asi como ellos lo serán de nosotros en nombre de la civilizacion, por combinaciones libres é independientes—no por absorciones ni cortapizas odiosas á que dá lugar la masa del Continente en que esta enclavada Bolivia!!

¡Sucre—el Algarrobal—el mundo! Son dos extremos
Es la estrella del porvenir de Bolivia en el Oriente.
No olvide el lector las cifras enunciadas.
Avancemos mas.

V.

Una esplicacion.—Grandes vias de Bolivia.—Llegó el día.

Antes de concluir mi modesta propaganda, se hace indispensable que el lector conozca mis ideas, en órden á vias nacionales de comunicacion.

No se crea qué, por que acaricio, con la mas noble pasion, la

[1] "El vapor en las aguas de Chiquitos" por Mariano Reyes Cardona.—Sucre, 1859.

idea de la viabilidad Oriental, á la que he dedicado lo mejor de la vida, piense que mi *credo* sea la única ventura, ni la panacea *si ne qua nom*, Bolivia sucumbiria.

Nó,—bastante conozco la estructura de nuestro territorio, y las arterias que han de darle vida y engrandecimiento, poniendonos en contacto con el mundo.

Tampoco desconozco las legítimas aspiraciones mercantiles de los Estados que nos rodean.

Veo pues, que cuatro naciones se ajitan disputandose el predominio mercantil sobre las riquezas inmensas que Bolivia posee en su seno virgen y destinado por la Providencia á ofrecer al mundo su proverbial opulencia en los tres reinos de la naturaleza.

Mi antigua propaganda, mi incesante labor, ya en la prensa ya ya en el hecho, empieza á realizarse.

¡Loado sea Dios!

Inútil es el esfuerzo de nuestros vecinos para monopolizar los dones de nuestro suelo.

Bolivia, por su estructura física, y por su situación geográfica, esta llamada á beneficiar á **todos**, á compartir con **todo** el mundo su riqueza, en cambio de la civilización que necesita, y de la homogeneidad, y mejoramiento de su raza por medio de la inmigración.

Bolivia, tiene pues que concurrir con sus riquezas á fomentar el comercio de todos nuestros vecinos:—pretender el monopolio—pretender á este fin, la construcción de una vía—sea carretera ó férrea—es levantar ante la discusión seria, el absurdo físico, lo imposible contra las conveniencias sociales, y contra las barreras de granito y masas metálicas donde están situadas nuestras poblaciones, que separó el gigante dorso de los Andes, en distintos rumbos, y en declives y gargantas, en planicies, mas ó menos largas y horizontales.....

Así por ejemplo—en la parte Occidental y Noro-Oeste, los Departamentos de la Paz y Oruro, la línea que separa la parte Oriental de Guanchaca, Lipez y Challapata, *con toda nuestra gran región mineral*, irá al Pacífico por cualquiera de sus puertos, suceda lo que sucediere en las *correcciones* geográficas de la diplomacia ó de la guerra.....

Las regiones Setentrionales; es decir, la Oya del Mamoré y del Beni, con sus numerosos y espléndidos afluentes,—Mosetenes, Yuracares y todo ese tesoro vegetal de aquella región apenas conocida, irá necesariamente al gran Madera y al gigante Amazonas para llegar al bien mundo saludando benéfica al pasar á la bella ciudad de Belén.

Los departamentos del Oriente y las regiones al Nor-Este y también las situadas al Sud-Este; es decir—Santa-Cruz, Chuquisaca, Tarija y el Gran Chaco, ó inmensa región del Sud-Este nacional, inconquistada, irán todos íntegros á buscar el mercado de Buenos Aires y el Atlántico, como la metrópoli verdadera de su comercio y porvenir futuro que ha empezado ya á situarse allí y que será inmenso en el porvenir, contribuyendo á la omnipotencia industrial y mercantil á que está llamado en Sud-América el gran estuario el Plata.

El fértil y ameno Departamento de Cochabamba, en cuyo privilegiado y grande suelo, se encuentran providencialmente reunidas y bien determinadas las tres zonas de la naturaleza, sin exceptuar lo que

en America se llama *valle medio*, de producciones *sui géneris*, y lo que se conoce con el nombre ó region de *Yungas*; que equivale á decir, la espléndida patria de la *coca*, del *té*, de la *quina* de la *canela del cacao* y del *café*, los productos vitales, y regeneradores de la cansada humanidad,—puede ir con ventaja, teniendo vias fáciles de comunicacion, al Pacífico, al Amazonas ó al Plata, con mas ó menos latitud en sus arterias de comunicacion, lo que no hace diferencia respecto de otros pueblos, mas ó menos próximos, á los grandes mercados, una vez establecido el imperio del vapor.....

¿Por donde iran al Plata y al Atlántico los últimos departamentos y regiones que acabamos de mencionar?

El lector dará la contestacion; pues esta vital cuestion la ha visto debatida y triunfante en las precedentes pájinas, que en nombre de la Geologia y de la Geografia de nuestro suelo, nos mandan buscar la ruta *Sucrense-Paraguaya*, sin mas trabajo que guiar nuestra firme y decidida voluntad, desde la Plaza del 25 de Mayo, *linea recta*, hasta encontrar la cuna del Sol y refrescar la abrasada frente en las frescas y apasibles hondas del río Paraguay, *en nuestra costa del "Algarrobal."* 

VI.

Mision de la "Empresa Nacional de Bolivia"—Consecuencia forzosa de estas premisas.—Ferrocarril Oriental.—20,000 toneladas.—Chiquisaca en mejores condiciones mercantiles que Valparaiso.

La "Empresa Nacional de Bolivia en el Paraguay," es la que representa las vias de comunicacion que el dilatado territorio Oriental y S. E. reclama para su prosperidad y desarrollo. Su programa de presente y de porvenir, es múltiple, y su desenvolvimiento *gradual*.

Su accion, empieza primero por la *conquista* del terreno, poblado en la mayor parte de salvajes.

Luego viene la ocupacion y el trazo de las rutas descuajando bosques, para tomar posesion del suelo que hade servir de planta á la "Carretera Oriental." Perfeccionarla, asegurarla, darle todas las comodidades y garantias que exige un activo comercio, es obra de la constancia y del tiempo.

Es un programa colosal—la mas alta y noble mision que podia caber á los hijos de aquellas dilatadas comarcas.

La grandeza de la idea—su practicabilidad, y los inmensos beneficios que de su realizacion espera Bolivia, alientan el espíritu para ejecutar verdaderos y abnegados sacrificios, para tener en fin, la dicha del triunfo ó sucumbir con imperecedera gloria en la mas honrosa de las lides.

Tras la Carretera viene la inmigracion, el desarrollo de la industria, el ensanche y crédito del Comercio—el conocimiento perfecto de la riqueza del suelo—se mide el porvenir.....

La estadística, se encarga de dar datos seguros—se compulsula el movimiento económico y el alcance de la prosperidad de la espléndida rejion.

La Carretera se inicia con 20,000 toneladas de carga.

Un cuerpo de ingenieros como consecuencia lójica, se desprenderá del foco de los grandes capitales, y deslizando ya sin dificultad á lo largo de las líneas—mostrará al espíritu de empresa, una inmensa rejion vírjen y rica, cual ninguna, que explotar.

Entonces y recién entonces vendrá el "*Gran Ferrocarril Oriental de Bolivia*," que infaliblemente seguirá la ruta *Paraguay-Sucrense*, que el lector conoce.

Y, como corolario de este feliz advepimiento la Capital de Bolivia, quedará, respecto de Europa en mejores condiciones mercantiles y económicas que el gran puerto de Valparaiso en Chile.

VII.

Ventajas de la comunicacion PARAGUAYA-SUCRENSE.—Soñadores y Estadistas en triunfo.—Lo que se necesita.—Enemigos del progreso.

La grande adquisicion, que la Capital de la República, obtendrá una vez que sea practicable su ruta á las Costas Paparaguayas, será un hecho que hade marcar la era de su *renacimiento*.

Las ventajas son incalculables, brotan con solo tener la conviccion de su practicabilidad; pues ellas significan:

1.^a—Conquista y ocupasion de su inmenso y rico territorio Oriental.

2.^a—Alto precio de las propiedades territoriales—y de todos los fundos rústicos y urbanos del Departamento.—Recurso Nacional que utilizar desde luego por la venta de las tierras del Estado.

3.^a—Esplotasion de las inmensas Salinas, por donde debe atravesar la via Carretera.

4.^a—Un desarrollo prodijioso de la agricultura y ganaderia en todos sus ramos y especies.

5.^a—Talleres y maestranzas de Carreteria—industria que se nacionalizará, avaratando los fletes, con la facilidad de los transportes.

6.^a—Los productos de Santa-Cruz,—*¿quien lo creerá!*—llegarán á esta plaza en carretas, por un camino mas corto y sin riesgos que el actual, perverso, de herradura.

7^a.—La inmigracion y la colonizacion que se iniciará, segura y fácil en aquella rejion, la única que Bolivia puede ofrecer á este elemento, rejenerador en América.

8^a.—Por último, la civilizacion de mas de 50,000 habitantes, que moran entre nosotros todabia en estado primitivo, víctimas lamentables de la mas ruda barbarie.

¿Y cuantos bienes mas?.....

¡Por fortuna, tan venturoso dia se acerca!

Nuestros mas avanzados Estadistas—los antiguos predicadores del porvenir, triunfaran al fin, despues de medio siglo de propaganda.

Los *utopistas* y *soñadores*, como yó—los que no doblamos la cerviz ni mostramos nunca el alma abatida, en presencia de la lucha y de los obstáculos, triunfaremos tambien, como han triunfado en el mundo todos los *soñadores*, por que ellos fueron los porta-estandartes del progreso en favor de la humanidad.....

Lo que pido al pais, á los hijos de la Capital de Bolivia, á los hombres de buena voluntad, al dejarles en despedida las pocas y desgreadas pájinas que preceden, brotadas de mi fé en sus futuros destinos, en la conviccion profunda—en la seguridad que tengo de establecer la *Carretera Oriental*—pájinas proféticas que el tiempo se encargará de cumplir, escritas en medio del cansancio de la lucha á que *injustamente se me condenó*—Es que:

¡*No me avandonen!*—que me sigan prestando su cooperacion moral, que es el signo de la civilizacion de un pueblo. Que me ayuden á decir al Supremo Gobierno y á los futuros conductores de Bolivia—á sus Delegados y Fiscales:

☞“Señores:—Ya no mas pleitos, basta, déjenme trabajar—*cumplance los contratos*—coopere—ayude el Gobierno á separar los obstáculos de nuestros comunes propósitos, como es de su deber,—no se pierda el tiempo, por que es un crimen contra el progreso—no se me opongan nuevas vallas.”.....

Si realizo mis sueños, y mis utopias, habré hecho bien á la Patria.

En premio de mi noble pasion—de mi inquebrantable propósito, déjeseme luchar y trabajar en los desiertos—es mi voluntad; por que hé jurado cien veces, domar la barbarie y las soledades de Oriente, cruzarlas de Carreteras, *ó morir*, por que nó quiero la vida en un pais, donde la ignorancia y la miseria flotan sobre rejiones espléndidas, mares inconmensurables de opulencia, que Dios entregó á la actividad y al trabajo del hombre, para bien de la humanidad!! ☞

Sucre, Julio 24 de 1883.

MIGUEL SUAREZ ARANA.

PIN.