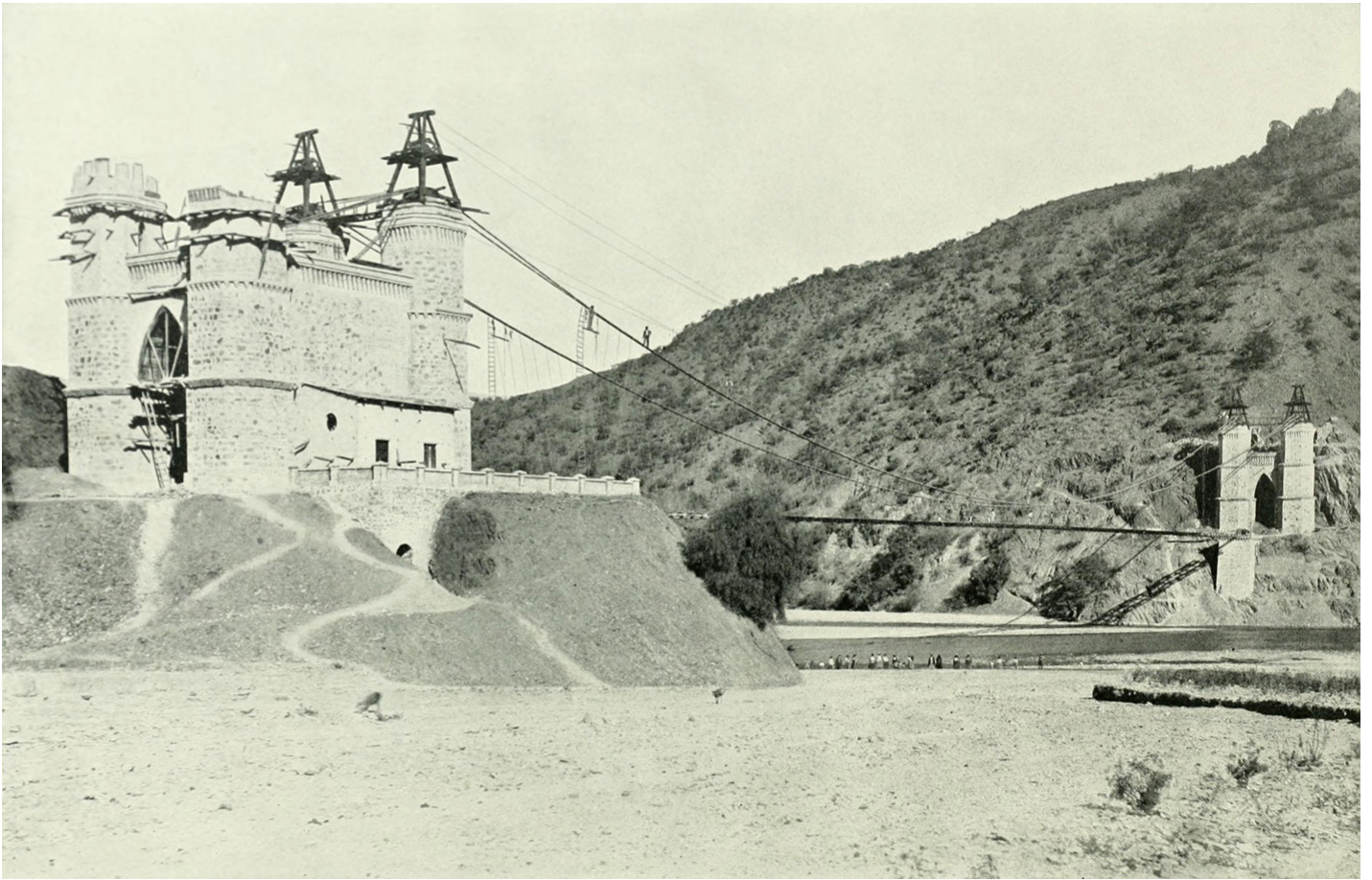


NUEVA ERA BOLIVIANA - OBRAS PÚBLICAS IMPORTANTES FERROCARRILES - LÍNEAS TELEGRÁFICAS



PUENTE SUCRE SOBRE EL RÍO PILCOMAYO, ENTRE LOS DEPARTAMENTOS DE CHUQUISACA Y POTOSÍ

CON una extensión de cerca de setecientas mil millas cuadradas que presenta una variedad de condiciones geográficas y geológicas insuperables por ningún otro país, el problema de locomoción, de la solución satisfactoria del cual depende tanto el progreso de toda nación, ha sido de principalísima importancia en la política de Bolivia desde la organización de la República. Grandes sumas han sido gastadas por el Gobierno para la mejora de los caminos, la construcción de puentes y el mantenimiento de la comunicación entre las principales ciudades, pero las rentas del país han estado siempre cargadas al último extremo por esfuerzos que han demostrado más ó menos lo inadecuado de la tarea y con el resultado de que aunque el presupuesto exhibe continuamente grandes sumas invertidas en vías de comunicación y puentes, el problema de transportes es solo ahora, por la primera vez, que da promesas de una solución halagadora. Hay pruebas, no obstante, de excelentes construcciones en todas las principales vías, especialmente las que enlazan las capitales de Departamento, y en algunos casos, como en la de Sucre y Potosí y en los contornos de Cochabamba, se ven puentes y parapetos de piedra sólida que pueden compararse favorablemente con las mejores muestras de trabajos ejecutados por ingenieros expertos en este ramo de construcción, en cualquier parte del mundo. Pero casi todos los caminos reales atraviesan las cañadas de la cordillera y durante la estación lluviosa, de noviembre á mayo, se presenta frecuentemente un desbordamiento de estas quebradas con semejante fuerza destructora que barre en un día todo vestigio de los caminos construidos. Por esta razón los carros

son abandonados durante los meses lluviosos y todo viaje en el interior se hace en mulas, habitualmente por una ruta más escarpada que los caminos para coches, pero más segura porque pasa principalmente por los bordes más altos con solo alguna bajada, poco frecuente, al lecho de



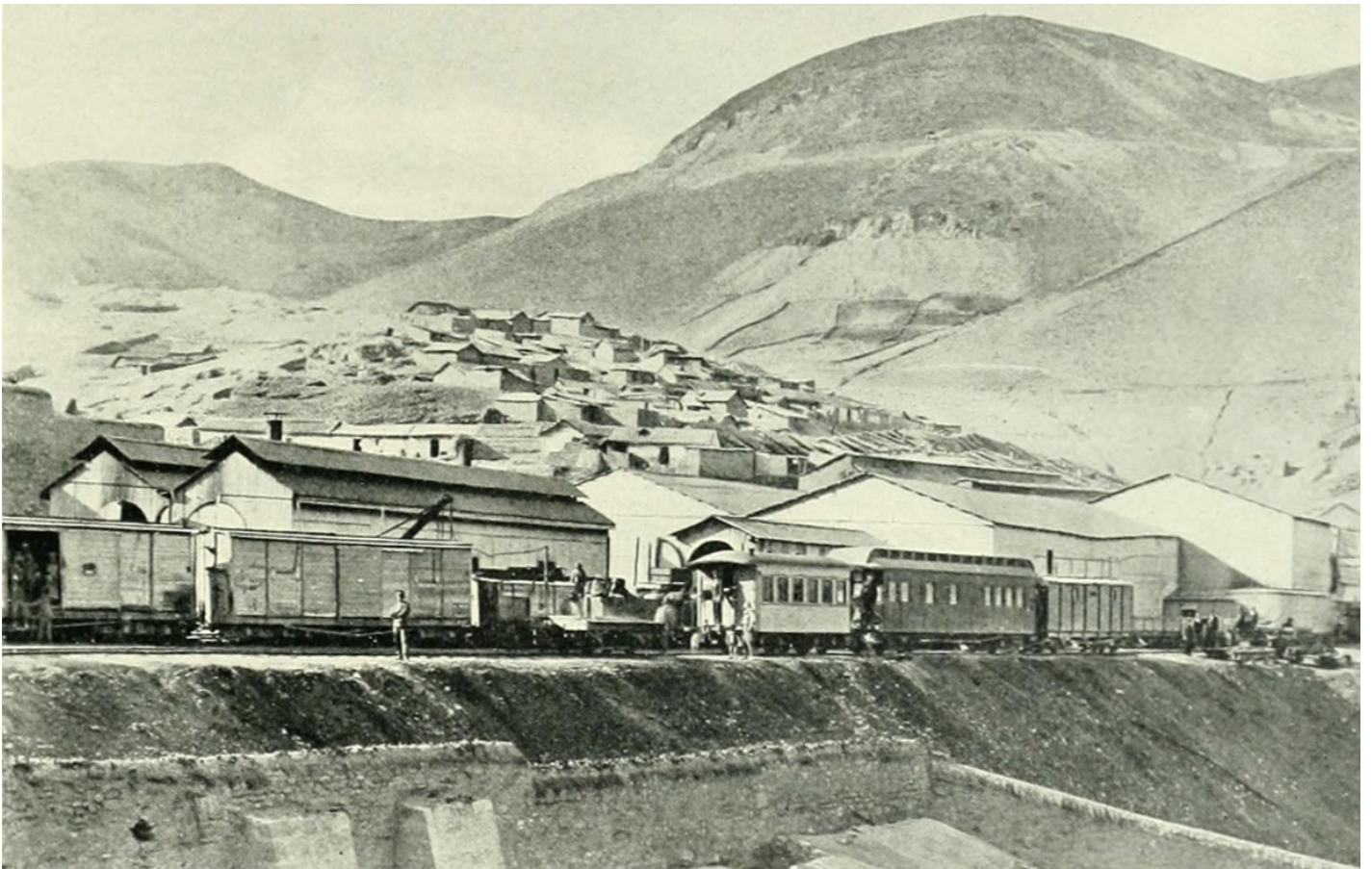
PUENTE DE SUCRE, VISTO DESDE EL LADO DE SUCRE

la cañada. Como se ha dicho en otra parte, los solos ferrocarriles que están ahora en actividad son las líneas que enlazan á La Paz con Guaqui, en el lago Titicaca, y á Oruro con el puerto marítimo de Antofagasta, aunque se han hecho reconocimientos y ha comenzado el trabajo de construcción de una nueva red de ferrocarriles que cambiará completamente las condiciones industriales y mercantiles de Bolivia.

La historia de la construcción de ferrocarriles en Bolivia data del año de 1887 cuando el Gobierno publicó un decreto pidiendo proposiciones para la construcción de ferrocarriles en toda la República. Al año siguiente se recibió una proposición de la *Compañía Minera Huanchaca de Bolivia*, para construir un ferrocarril desde la frontera chilena hasta la ciudad de Oruro, pasando por el establecimiento minero de Huanchaca. El Congreso Nacional aprobó la proposición con ligeras modificaciones, en un Decreto promulgado el 29 de noviembre de 1888. Los derechos adquiridos por la Compañía fueron traspasados el próximo año á la *Compañía*

del Ferrocarril Antofagasta y Bolivia, S. A., una corporación inglesa que ahora maneja la línea. Esta compañía tiene una garantía del Gobierno, de seis por ciento por año, por veinte años, sobre el capital invertido en la construcción de la línea, cuya garantía hecha efectiva á la entrega del ferrocarril en Oruro en mayo 15 de 1892, montaba á cuarenta y cinco mil libras esterlinas, aunque esto es sólo nominal en lo que concierne al Gobierno boliviano, porque los ingresos derivados de la línea cubren más de la garantía. El ferrocarril tiene quinientas cincuenta y cinco millas de largo desde Antofagasta á Oruro y asciende desde cerca de veinte pies sobre el nivel del mar, en Antofagasta, á más de doce mil pies, atravesando la alta meseta de Uyuni á Oruro, con poca variación desde su altura mayor. Es la línea de vía angosta más grande del mundo, pues sólo tiene dos pies y seis pulgadas de ancho en toda su longitud. La Compañía Huanchaca posee y maneja para su exclusivo beneficio un ramal del camino, de Uyuni á Pulacayo y Huanchaca, el centro de su industria minera, nueve millas distante. La sección boliviana del ferrocarril de Antofagasta y Oruro está bajo la dirección del señor *Hugh Warren*, un gerente de ferrocarriles de gran experiencia. Tiene sus oficinas principales en Oruro, la actual estación terminal de la línea. Esta será extendida pronto á La Paz. Los trenes de pasajeros salen de Oruro todos los días para Challapata y Uyuni y tres veces á la semana para Antofagasta. Corren por término medio con una marcha de veinticinco millas por hora y el viaje entero ha sido hecho frecuentemente, en tren especial, en veintitrés horas. El cimiento del camino es excelente y el máximo de la pendiente no excede de dos y noventa y ocho centésimas por ciento. Las locomotoras son de fabricación americana, de los talle-

res de locomotoras de *Baldwin, Rodgers y Stevenson*. Los carros de pasajeros son modernos, bien contruidos y extremadamente cómodos. El panorama á lo largo de este camino es magnifico y algunos de los puentes que atraviesan las grandes hondonadas son tenidos entre los más altos del mundo. La obra de construcción fue hecha bajo la dirección de un ingeniero inglés de eminente talento, el señor *Josiah Harding*, quien construyó en Junín, Chile, uno de los mayores ferrocarriles inclinados del mundo y está ahora ocupado en estudiar la ruta del proyectado ferrocarril entre Arica y La Paz. De Uyuni á La Paz el viajero parece siempre á corta distancia de las cimas de los Andes, cubiertas de nieve, que se levantan sobre el horizonte del alto llano como grandes templos blancos que descuellan sobre las nubes. Vistas desde la ventana del carro las ciudades mineras de Poopo y Machacamarca, y otras situadas á lo largo de la vía, presentan una apariencia muy pintoresca. Pero la belleza del panorama difícilmente sobrepasa la del ferrocarril de La Paz á Guaqui, en el lago Titicaca, que tiene á la vista el majestuoso Illimani y el Sorata y un ramal completo de picos inferiores cubiertos perpetuamente de nieve.



ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE PULACAYO EN LAS MINAS DE HUANCHACA

El ferrocarril de Guaqui á La Paz fué el primero construido por el Gobierno de Bolivia sin asistencia de los fondos nacionales. El éxito de su inauguración fué debido á la iniciativa del ex-Presidente General José Manuel Pando, quien en 1900 autorizó á un experto ingeniero boliviano, el señor *Mariano Bustamante y Barreda*, para hacer los estudios y planos necesarios. Cuando estuvieron concluidos fueron aprobados por el Congreso y se aprobó una ley en el mismo año autorizando la construcción y nombrando una Junta Directiva para vigilar la administración. Con el objeto de hacer frente á los gastos de construcción, se proveyó que todos los ingresos del monopolio de alcohol y del impuesto sobre caucho en el Departamento de La Paz, serían apartados durante

tres años con ese fin. La línea fué concluida y abierta al tráfico el 25 de octubre de 1903. Su longitud es de cincuenta y nueve millas, desde el puerto de Guaqui á Los Altos ó más correctamente á El Alto de La Paz. El ferrocarril asciende desde doce mil quinientos pies en Guaqui hasta catorce mil pies en Viacha y no tiene mayor descenso que el de doscientos cincuenta pies en la estación de El Alto. La anchura de la vía es de tres pies y un tercio y en toda la distancia los trenes que la atraviesan parecen estar á nivel de la meseta con el lago Titicaca detrás y los maravillosos picos blancos de la montaña en frente. El costo total de la línea, incluyendo los intereses durante su construcción, montó á ciento setenta mil novecientas ochenta y una libras esterlinas. El 31 de mayo de 1904 el Gobierno firmó un contrato con la Corporación Peruana, S. A., que posee y maneja el ferrocarril meridional del Perú, desde el puerto de Mollendo al lago Titicaca, lo mismo que los vapores del lago que trafican de la frontera peruana al puerto boliviano de Guaqui, concediéndole por arrendamiento de siete años el gobierno y administración del ferrocarril, proporcionando de este modo un sistema de locomoción desde Moliendo á La Paz. La Corporación prestó al Gobierno cincuenta mil libras esterlinas al seis por ciento de interés, para el objeto de construir un tranvía eléctrico que pusiera en conexión El Alto de La Paz con la ciudad. Además de esta suma, el Gobierno reconoció una deuda anterior de cerca de veinte mil libras esterlinas, todo lo cual será cargado á un fondo de amortización de cuarenta por ciento de los ingresos del ferrocarril, conservando la Corporación el sesenta por ciento para gastos de administración durante el arriendo. Si al término de los siete años la obligación total no ha sido pagada, el Gobierno conviene en pagar el saldo ó en prolongar el arrendamiento.

La historia de este ferrocarril durante los tres años que ha estado en actividad, ha sido de prosperidad continua y creciente. Ha sido una inversión remunerativa desde el principio, que no ha dado nunca desde su inauguración dividendos menores del siete por ciento. Los datos suministrados por el Director interino de *Obras Públicas de Bolivia*, señor *Pierce Hope*, bajo cuya dirección fué concluido el camino, muestran que lo recibido por el mes de enero de 1906 fueron sesenta y cuatro mil doscientos ochenta bolivianos. El aumento en lo recaudado por carga en 1905 fue de cincuenta por ciento sobre al año anterior. La línea eléctrica desde la estación terminal de El Alto, ó sea la bajada á la estación de la ciudad de Challapampa, fue concluida y abierta al tráfico el primero de diciembre de 1905. Tiene cinco millas de longitud y el mismo ancho de la línea principal de Guaqui, con una pendiente de seis por ciento. Las locomotoras usadas en el ferrocarril y los carros eléctricos para la bajada fueron comprados en los Estados Unidos. Los derechos de tráfico en esta parte de la línea en el mes de enero de 1906, montaron á catorce mil cuatrocientos ochenta bolivianos. El viaje de Guaqui la ciudad se verifica en dos horas y no hay duda de que será algún día para los visitantes una de las famosas vías del mundo. No solo ofrece el panorama más grandioso en el pintoresco camino de Moliendo á La Paz, uno de los más bellos del mundo, sino que posee especial interés por las maravillosas ruinas de Tiahuanaco, que están situadas próximamente á una hora de viaje desde el lago Titicaca. Puede proporcionar también la sensación desconocida de viajar encima de las nubes en ferrocarril y vapor y de gozar un viaje de tranvía por La Bajada á una de las más interesantes ciudades de América, La Paz, radiante á la luz del hermoso y rubio sol debajo de los más altos picos de los Andes. Pero aunque los ferrocarriles de Antofagasta á Oruro y de Moliendo á La Paz lleven al turista á través de escenas maravillosas y variadas, se está construyendo una vía más rápida con el nuevo ferrocarril de Arica á La Paz, que pondrá á la metrópoli de la Altiplanicie á catorce horas de la costa en lugar de tres días que se requieren ahora por el camino más rápido. Chile ha principiado ya la construcción de la línea de

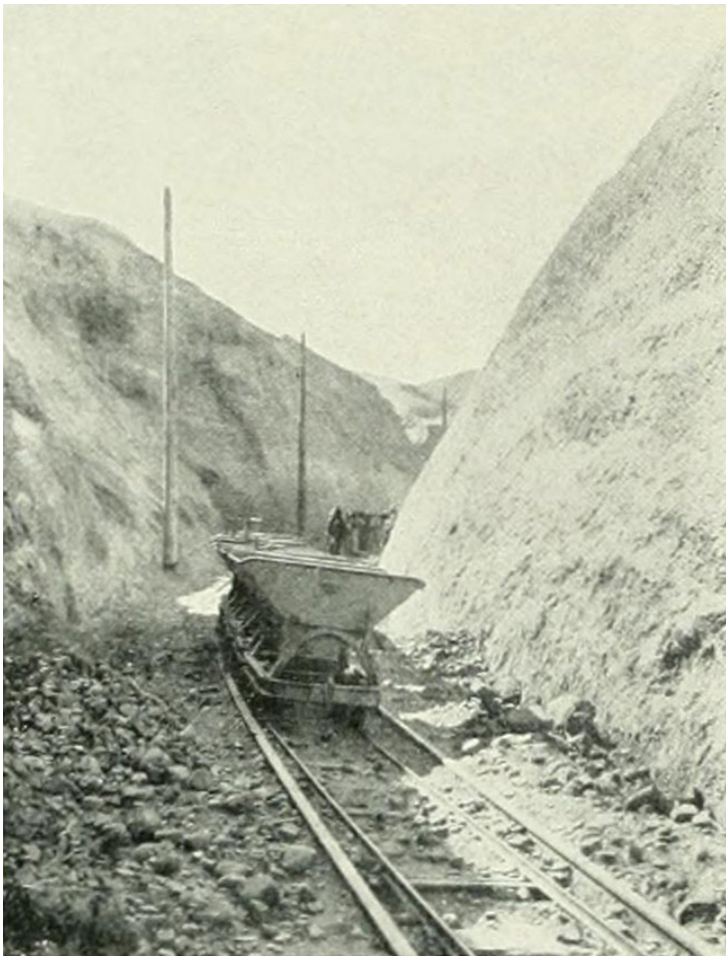
Arica á La Paz, de acuerdo con lo pactado recientemente entre los dos países. Pasará por la rica región de cobre de Corocoro, facilitando de este modo el embarque de los valiosos minerales de esta comarca y se enlazará en Viacha con el ferrocarril de Guaqui á La Paz. Corocoro ó Viacha serán el punto de unión de una línea que se proyecta para enlazar La Paz con Oruro, de conformidad con los preparativos hechos por el Gobierno para la construcción de una red general de ferrocarriles. Un decreto aprobado por el Congreso Nacional el 13 de noviembre de 1905, demuestra que el Gobierno está determinado á llevar á efecto inmediato planes amplios de extensión de los ferrocarriles, algunos de los cuales han sido considerados de vez en cuando durante las administraciones anteriores, pero nunca como ahora han sido desarrollados prácticamente á la altura necesaria para lograr su realización. El decreto referido establece: Que el Ejecutivo está autorizado para contratar y ejecutar con la simultaneidad posible la construcción de los siguientes ferrocarriles: De Viacha ó Corocoro á Oruro, de Oruro á Cochabamba, de Uyuni á Potosí, de Potosí á Tupiza y la primera sección de un centenar de millas de La Paz á Puerto Pando, en la parte superior navegable del Beni, en el ramal del río Madeira, empleando para este fin los fondos de la indemnización pagada por el Brasil y los créditos estipulados en el *Tratado de Paz* con Chile. El Ejecutivo queda, igualmente, autorizado para llevar á cabo cualquiera operación financiera que se considere indispensable, en el caso de que los fondos arriba mencionados no sean suficientes para las obras indicadas, pero sin comprometer nada más que dichos ferrocarriles en la responsabilidad de tales operaciones. Tan pronto como los ferrocarriles estén concluidos se procederá á la construcción de los siguientes: De Oruro á Potosí, de Cochabamba á Chimoré, en las cabeceras del ramal Mamoré del Madeira, de Macha ó de Potosí á Sucre y la segunda sección del ferrocarril de La Paz á Puerto Pando. Para la construcción de este último se emplearán también los fondos que provengan del impuesto sobre la coca, porque el objeto de este ferrocarril es servir los intereses de la región productora de esa planta.



CASCADA EN LA LÍNEA PROYECTADA
DEL FERROCARRIL DE ARICA A LA PAZ

Para la construcción de los nuevos ferrocarriles proyectados, el Gobierno ha concluido ya negociaciones con la acreditada firma de New York de los señores *Speyer y Compañía*, por las cuales, de acuerdo con el decreto; se construirá una red de ferrocarriles que enlace entre sí las principales ciudades con los principales puertos fluviales del Amazonas y del Paraguay y con los ferroca-

rriles de las Repúblicas vecinas que tengan una estación marítima directa. Por este método práctico el país se levantará al desenvolvimiento industrial y mercantil que no podría ser esperado bajo las circunstancias actuales, porque los obstáculos que presenta á la comunicación el carácter montañoso del Occidente de Bolivia y las malas condiciones del Oriente, son realmente insuperables por cualquiera otro medio que no sea el de la comunicación ferrocarrilera. Difícilmente podrá apreciarse la importancia de esta empresa. Significa prácticamente el lanzamiento de Bolivia en plena corriente del Progreso moderno, sin ninguna vuelta retrógrada á los viejos caminos de mulas y á otros sistemas de transporte de la centuria XVII. Cuando el interior sea más accesible por medio de itinerarios de trenes regularmente establecidos, que pondrán á las principales ciudades á algunas horas una de otra y á razonable distancia de la costa, la rápida evolución de la actividad



CORTADA EN EL FERROCARRIL INCLINADO
ENTRE GUAQUI Y LA PAZ

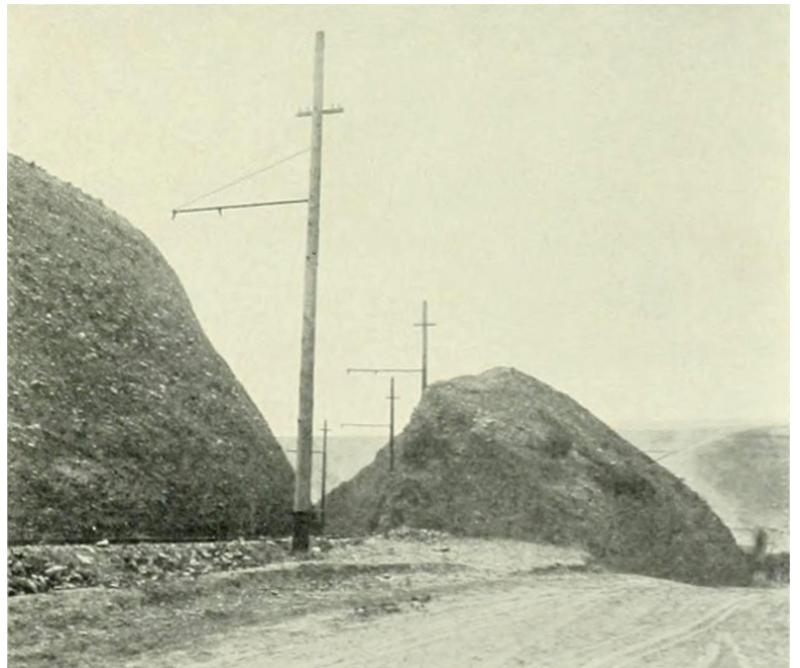
industrial producirá la acumulación de muchas grandes fortunas en las ricas comarcas mineras, en las vastas llanuras de ganados, en las comunidades agrícolas, sin tomar en cuenta las probabilidades de las regiones de caucho. Los extranjeros no son tardíos en estimar estos hechos. Tan pronto como fué sabido que Bolivia intentaba gastar millones de libras esterlinas en la construcción de ferrocarriles, no solamente los sindicatos de ferrocarriles, minas y caucho principiaron á buscar mayor inversión que anteriormente, sino que nuevas empresas que envuelven el desarrollo de la cría de ganado y de otras industrias descuidadas, se volvieron en esta dirección y la perspectiva está haciéndose más brillante de lo que lo fué nunca en la historia del país.

Por más de un año se ha progresado activamente en los trabajos preliminares del sistema proyectado, al principio bajo la dirección de un ingeniero americano, el señor *W. L. Sisson*, y después bajo la de su sucesor, el señor

W. L. Gibson, en la actualidad ingeniero director de la empresa. El señor *Jorge E. Zalles*, como secretario de la *Comisión de Estudios* se ha hecho un experto en todos los detalles relacionados con la obra. El deslinde de terrenos ha sido concluido entre Viacha y Oruro, ciento treinta millas; entre Oruro y Cochabamba, ciento treinta millas; entre Uyuni y Potosí, ciento veinte millas; entre Potosí y Tupiza, ciento cincuenta millas, y entre Oruro y Potosí, ciento noventa y cinco millas. Un examen del mapa demostrará que en la extensión del sistema propuesto la comunicación por ferrocarril será establecida á través del territorio boliviano entre las costas del Atlántico y el Pacífico y por medio del gran Amazonas y de la red fluvial del Plata con toda la vasta región oriental de Sur-América. La Argentina ha sido autorizada para extender su *Ferrocarril Central del Norte* hasta Tupiza y tan pronto como Bolivia concluya sus líneas de Tupiza á Potosí, de Potosí á Oruro, de Oruro á Viacha y de Viacha á Arica, se establecerá una línea principal á través del Continente que

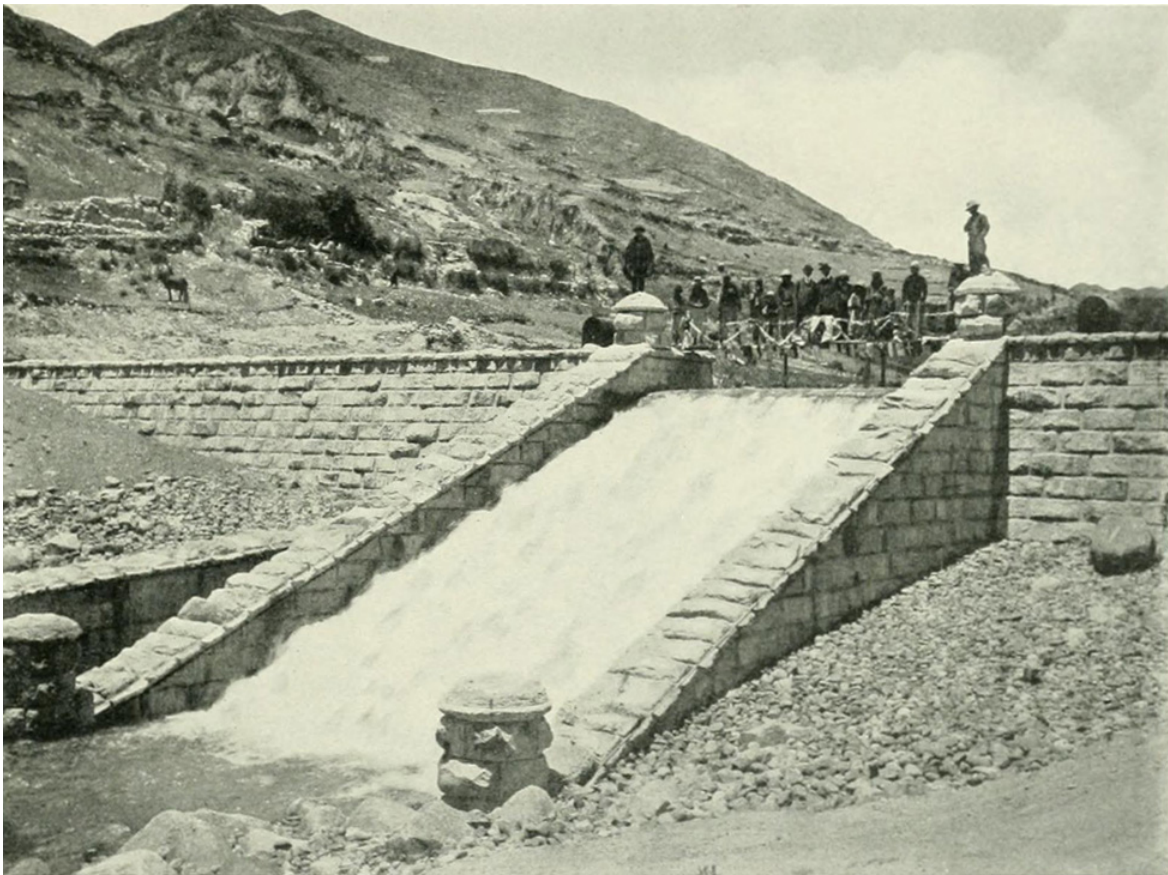
pondrá á Arica, puerto del Pacífico, á cinco días de distancia de Buenos Aires. Extendiendo al Norte de Santa Cruz el ramal que ahora se construye del *Ferrocarril Central del Norte*, argentino, á la frontera boliviana en Yacuiba y construyendo otra línea á Santa Cruz desde Puerto Suárez, en el río Paraguay, frente al puerto brasileño de Corumbá, ambas líneas se juntarán y adelantarán á un puerto fluvial del Beni, ganando así una fácil salida para todo el *Oriente de Bolivia* y convirtiéndose en un nuevo Chicago, del que puede ser algún día el más rico país agrícola y ganadero del mundo, la floreciente capital del *Departamento de Santa Cruz*. El *Oriente de Bolivia* no ofrece problemas tan difíciles en la construcción de ferrocarriles como la parte occidental de la República y las líneas proyectadas en esta región pueden concluirse á mucho menor costo. Cuando las varias líneas continentales suramericanas se crucen en el territorio boliviano, este país, que ha sido hasta el presente el de más difícil acceso, se convertirá en la gran arteria central del tráfico suramericano aumentando en importancia mercantil, porque su propio comercio con otras naciones se desarrollará con mayor facilidad.

La inauguración de la nueva red de ferrocarriles tuvo lugar en Oruro el 14 de julio de 1906 yendo en corporación el *Gobierno Supremo* á iniciar el trabajo de construcción desde aquel punto. Fué motivo de general regocijo, reconociendo todos la importante significación de la ceremonia, que fué imponente y brillante. El programa del día fué digno de tan memorable ocasión y se distinguió por su notable solemnidad. Las ceremonias principiaron con la celebración de un *Te Deum* en la catedral, á las nueve de la mañana. Ofició Su Gracia el *Arzobispo Pifferi*, asistido por altos dignatarios de la Iglesia. El Presidente de la República, acompañado de sus Ministros de Estado y del Cuerpo Diplomático, asistió á la ceremonia en la cual estaban presentes importantes autoridades oficiales de todas las ciudades de Bolivia. El sabio *Arzobispo de La Plata*, al bendecir la gran obra aludió en graciosos términos á «*la cooperación de los generosos habitantes de Norte-América*» en la nueva empresa y pagó alto tributo al espíritu progresista del *Presidente Montes* y sus Ministros, á quienes era debido el éxito de la inauguración, rogando que las bendiciones terrenales que producían sus beneficios materiales «pudieran servir de motivo y estímulo para elevar los pensamientos á la incomparable, ilimitada y eterna riqueza del Reino de los Cielos.» Después de la bendición, el Presidente Montes recibió de manos del señor Francisco López Chávez, representante boliviano de la Compañía constructora, una hermosa pala de plata que fué ofrecida á Su Excelencia con un discurso apropiado. Con voz firme que conmovió al vasto auditorio por su magnética elocuencia, el Presidente Montes pronunció el discurso de inauguración, caracterizado del principio al fin por sentimientos de patriotismo práctico, expresado en párrafos como este: «La grandeza y fuerza de las naciones no se prueba con declamar ideales y aspiraciones de que no se tienen ni el conocimiento ni la energía para realizarlas, sino por el grado de fuerza efectiva que se ejerce en sentido práctico en la civilización y elevación de la humanidad.» Al terminar, Su Excelencia aplicó al



VISTA DEL FERROCARRIL DE GUAQUI A LA PAZ

acto presente la famosa profecía de *Pedro Domingo Murillo*, con una ligera variante: «*El paso inicial dado hoy hacia la resurrección de Bolivia no se detendrá jamás.*» El Acta de Inauguración fué firmada con una pluma de oro ofrecida al Presidente, en nombre de la Patria, por el *Dr. Isaac Aranibar*, ex-Prefecto de Cochabamba. El Presidente arrojó la primera palada de tierra con las significativas palabras «que el arma del caudillaje sea reemplazada con el arma del trabajo.» En el banquete oficial con que terminó el programa del día, el Ministro Americano, Honorable *Wm. B. Sorsby*, en una elocuente respuesta á un brindis en honor del aniversario de su Patria, se refirió á «la coincidencia singularmente apropiada de que Bolivia solemnizara la inauguración de su independencia industrial el mismo día en que se conmemora la Independencia industrial y política de la primera República americana.» A la verdad fué peculiarmente adecuado que una fecha que celebraban en todo el mundo como el aniversario de la Primera Declaración de Independencia en el



PRESA EN ACHACHALLA

Nuevo Mundo, fuera elegida para conmemorar un suceso que pone el sello de la libertad comercial sobre un país que ha luchado casi un siglo contra la opresión de facilidades mercantiles limitadas. El 4 de julio significará en lo adelante para el patriota boliviano la inauguración de una nueva era en la vida de su país, una era no menos gloriosa que la establecida en la patria de su primo norteamericano el 4 de julio de 1776. La Independencia política puede hacer poco por el acercamiento de la grandeza nacional sin su duplicado práctico la independencia comercial y la libertad nacional encuentra su más alto desarrollo en el cambio amistoso de países que se aproximan por los lazos del interés mutuo; conmemora la victoria de un pueblo patriótico determinado á cosechar la completa recompensa de su Independencia Nacional y señala la última lucha contra circunstancias que pertenecen á siglos desaparecidos y que han sido para siempre vencidas por el espíritu moderno de empresa.

Hasta que el nuevo sistema de ferrocarriles esté concluido y puesto en actividad, Bolivia continuará dependiendo de los presentes medios de transporte que, con la excepción de los dos ferrocarriles mencionados antes, se hace enteramente por carros, mulas ó navegación fluvial. La cordillera real de los Andes ha sido siempre una barrera para la comunicación fácil entre la meseta boliviana y las grandes llanuras orientales cuyas riquezas naturales están aguardando desarrollo; y los caminos de herradura y de carro que han sido abiertos en las montañas que conducen á

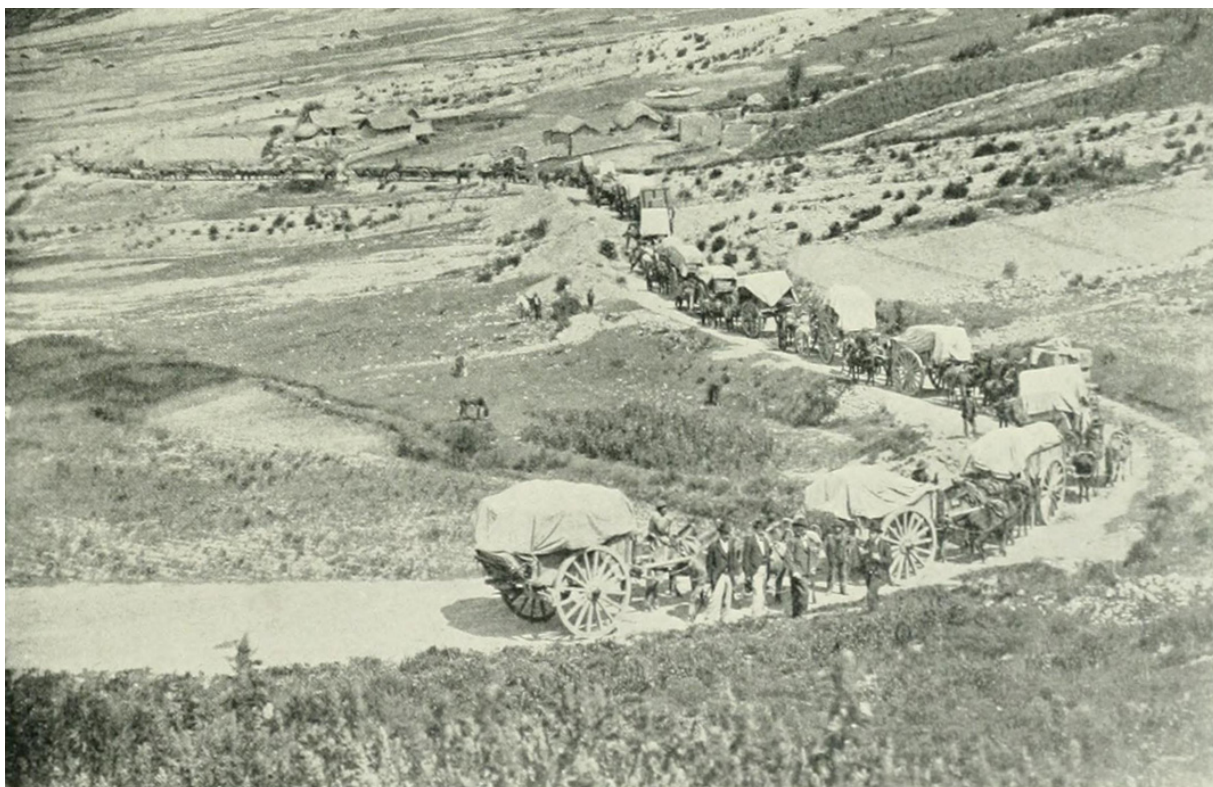


LLEAGADA DEL TREN DE LA PAZ A GUAQUI

ella, representan hercúleos esfuerzos en vencer las condiciones naturales con recursos reducidos. Los caminos públicos son de propiedad nacional y municipal, siendo construidos y conservados unos por el Gobierno, con asignaciones decretadas por el Congreso y construidos y gobernados otros por las Municipalidades. Las carreteras nacionales enlazan las principales ciudades y centros mineros de la República. Con la excepción de los caminos principales que unen las capitales

de Departamento y son usados por pasajeros y carga, los que abundan principalmente en las altas secciones de la cordillera donde están situadas las valiosas propiedades mineras, son angostos, pendientes, tortuosos, construidos por los indios y conservados con grandes gastos. A lo largo de estos senderos es llevada la carga de más valor á lomo de mulas, asnos y llamas, sin el menor peligro aun para la vajilla más costosa y delicada, tan cuidadosos son los indios con sus cargas. Espejos franceses primorosos y raros bric-á-brac y las más finas porcelana y cristalería para las casas palaciales de la Administración, son conducidos á través de despoblados interrumpidos en todas partes por barrancos y sobre veredas á menudo cubiertas por una avalancha de rocas que se desprende de la montaña después de una fuerte lluvia, sin que al fin de un largo mes de viaje pueda señalarse una simple fractura, tan maravillosa es la habilidad de los indios para este humilde trabajo. El Gobierno provee postas ó lugares de albergue á distancias de ocho á quince leguas, en las cuales pueden descansar los viajeros y comprar forraje para sus animales. La posta está á cargo de un empleado del Gobierno á quien se paga un sueldo razonable por tener cuidado del lugar, por conservar el forraje listo para la venta, por tener animales de alquiler, lo mismo que por proveer de lecho y alimentos á justo precio, y de un postillón, si es reclamado, como guía. Por el uso de este albergue no se cobra nada. La costumbre de los viajeros acomodados de este país es llevar sus provisiones y camas propias, excepto en los caminos para coches. Las mulas pueden ser alquiladas de posta á posta, á veinte centavos, cerca de nueve centavos oro, por cada mula y por legua y diez centavos por legua por el postillón que las acompaña. La casa en que se da albergue es comúnmente sólida, baja, construida alrededor de un patio y tiene de cinco á diez ó más cuartos, cada uno con su puerta hacia el patio y bancos de adobe contruidos contra las paredes para servir de lechos. No tienen ventanas. En los caminos de coches las casas de postas son más bien como hoteles y el viajero puede ir sin camas ni provisiones, porque ambas cosas le son suministradas en los diversos lugares de parada. Los caminos de coches están abiertos al tráfico solamente en los meses de invierno, porque en la estación lluviosa es imposible conservarlos ni aun con los mayores gastos que costaría la construcción de un ferrocarril y con

más inciertos resultados. Los caminos de coche más importantes son de La Paz á Oruro, ciento sesenta y cinco millas: de La Paz á Corocoro, setenta millas: de La Paz al norte de Achacachi, sesenta y seis millas; de Oruro á Cochabamba, ciento cuarenta millas; de Challapata, sobre el ferrocarril Antofagasta, á Sucre, doscientas millas; de Sucre á Potosí, cien millas, y de Uyuni á Potosí, ciento diez millas. Hay excelentes caminos de herradura desde Cochabamba á Sucre, trescientas millas: de Potosí á Tarija, doscientas cuarenta millas; á Tupiza, ciento ochenta millas; y á Challapata ciento veinte; de Cochabamba á Santa Cruz, trescientas ochenta millas; y de La Paz á los varios pueblos del Yungas. Como las cuentas varían en relación á las distancias según el humor y la resistencia del viajero, y la mensura exacta ha sido hecha solamente en pocos casos, es imposible dar otra cosa que una idea aproximadamente correcta, tomando por base las distancias entre las ciudades más importantes.



CONDUCTORES DE CARGA EN EL CAMINO DE LA PAZ Á ORURO

Para viajar en el Oriente y Noreste de Bolivia es mejor hacerlo en la estación del año en que las vías fluviales son navegables, porque casi todos los caminos que enlazan las ciudades del Beni y Santa Cruz necesitan navegación en una gran parte de la distancia. En la meseta occidental el viajero arregla su viaje en los meses de invierno para evitar la estación lluviosa; pero en el Oriente de Bolivia los meses de verano son más apetecibles, á causa de que los ríos están crecidos y la navegación es un problema fácil considerando que en invierno las demoras son algunas veces muy fastidiosas porque hay muy poca ó ninguna agua en las cabeceras de los grandes sistemas fluviales. Todos los ramales del río Amazonas son navegables y algunos de ellos, como el Acre, Purús, Madre de Dios, Beni, Mamoré y Guaporé, permiten lanchas de vapor y otros buques de cinco á seis pies de calado. En el Sureste los ríos Paraguay y Pilcomayo son navegables para buques de doscientas toneladas. El lago Titicaca y el lago Poopo, en la Altiplanicie, son también navegables. El lago Titicaca puede ser navegado por vapores de pesado tonelaje, pero el lago Poopo y el río Desaguadero que se enlazan con él, son navegables solamente para buques más lige-

ros. El río Desaguadero tiene ciento ochenta millas de longitud, es navegable en toda su extensión por vapores de quinientas toneladas y conduce buques de buena medida desde el lago Titicaca al lago Poopo. La comunicación está mejor establecida por tierra y agua en esta parte de Bolivia que en ninguna otra sección.

Íntimamente relacionadas con los diversos sistemas de transporte están las líneas telegráficas del país, que constituyen un importante ramo de comunicación mutua porque sirven de medio para determinar la condición de los caminos en varias secciones, haciendo posible de este modo conservarlos y fomentar los intereses del tráfico. El *Director General de Telégrafos* ha hecho un cuidadoso estudio del sistema telegráfico y bajo su administración se han implantado algunas mejoras. El señor Don Carlos Torrico ha servido á su Gobierno en muchos puestos importantes y antes de aceptar el que ahora desempeña fue Prefecto de Potosí. Bajo su hábil dirección no solamente ha sido mejorada la red telegráfica, sino que se han establecido nuevas líneas importantes. La red abarca en la actualidad una extensión de tres mil millas, de las cuales ochocientas son de propiedad particular y el ingreso anual ha aumentado de ochenta y tres mil bolivianos en 1904, á cien mil bolivianos en 1905, con un promedio de ciento cincuenta mil despachos enviados de las varias oficinas de la República y un número igual recibido. Las oficinas están establecidas en las principales ciudades y á lo largo de los principales caminos reales, trabajando en conexión con un sistema telefónico de larga distancia, de modo de mantener la comunicación de la línea principal con los pueblos más distantes. Se ha pedido al Congreso que vote la suma de ciento cuarenta y cuatro mil bolivianos para reorganizar y reparar toda la red y ponerla sobre bases más eficaces. El servicio telegráfico internacional ha sido recientemente mejorado con la extensión de una línea de Uyuni á Ollagüe, en Chile, y con la construcción de la línea existente entre Tupiza y La Quiaca, en la Argentina. La comunicación con el Perú está establecida por una línea telegráfica que parte de Guaqui, manejada por la Corporación Peruana. La conexión con Europa se hace por vía de la Argentina; y con los puertos del Pacífico en Norte-América, á través de Guaqui ó por Ollagüe y Antofagasta.

Una nueva era ha alboreado para Bolivia. Viene en respuesta á la inagotable fé y confianza de los bolivianos en los recursos de su país y en su persistente determinación y esfuerzos infatigables por vencer todos los obstáculos de su desenvolvimiento. Para el mundo, en general, ignorante de las condiciones verdaderas que han militado contra el progreso y prosperidad de este país, el retardo de su importancia industrial y mercantil puede difícilmente ser rectamente juzgado. Para obtener un conocimiento apropiado es necesario visitar el país, estudiarlo en sus condiciones actuales y obtener en el mismo la información.

Bolivia no está tan distante de Europa ni de Norte-América como muchas personas suponen. Un viaje muy agradable puede concertarse saliendo de los puertos europeos ó de Nueva York en uno de los cómodos vapores de la Mala Real ó de la Compañía Hamburguesa Americana y directamente de Nueva York en un vapor de la Compañía de Vapores y Ferrocarril de Panamá, todos los cuales hacen el viaje á Colón en seis días. El aumento rápido de las ganancias de estas líneas al Istmo de Panamá, muestra el aumento de interés en esta parte del mundo y una tendencia á viajar á otras partes que á Europa y al Japón, como anteriormente, en especial en el caso de excursiones de turistas. De acuerdo con el último informe dado por la junta Directiva de la Compañía del ferrocarril de Panamá á la Comisión del Istmo, siendo el Gobierno de los Estados Unidos el solo propietario actual de las acciones de la Compañía, esta ruta se está convirtiendo rápidamente en

una importante vía marítima entre el Norte y Sur América, destinada á acrecentar las relaciones políticas y sociales de países que han estado hasta ahora más separados que los de ningún otro continente. El clima balsámico de las aguas del Sur hace más placentero el viaje de New York á Panamá y todos los años se ve marcado aumento de viajeros.



PASEO EN AUTOMÓVIL EN LAS AFUERAS DE LA PAZ

Después de seis días de navegación con muchos incidentes agradables, el viajero puede pasar algunos días en Colón ó Panamá, gozando de sus escenas tropicales y de la atmósfera de actividad industrial que se ha hecho tan marcada desde la inauguración de la construcción del Canal, ó puede seguir enseguida hacia el Sur en uno de los vapores de la Compañía de Navegación por Vapor del Pacífico ó de la Compañía Suramericana de Vapores, cualquiera de las cuales tiene vapores bien equipados y confortables de Panamá á Guayaquil, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso y otros puertos suramericanos. La Compañía de Navegación del Pacífico tiene sus oficinas principales en Londres y su principal oficina suramericana en Valparaíso, bajo la dirección del *Sr. J. W. Pearson*, quien ha hecho la línea de la Compañía á Panamá tan cómoda y deseable como puede serlo un viaje marítimo bajo las circunstancias más favorables. Aun las personas nerviosas encuentran poco que interrumpa el placer de un viaje de Panamá á los puertos suramericanos hasta Valparaíso, porque el mar está casi siempre tan liso como un espejo y el tiempo es magnífico. Se necesitan de cuatro á cinco días de Panamá á Guayaquil y el mismo tiempo de Guayaquil al Callao, el puerto de Lima, en el Perú, porque se hacen muchas escalas; pero en vapores directos y ligeros, fácilmente se haría el viaje en cuatro ó cinco días de Panamá al Callao. Del Callao á Mollendo se requieren de tres á cuatro días, con motivo de las demoras en los puertos intermedios. Para el viajero que hace su primer viaje á lo largo de esta vía,

es interesante la carga y descarga de frutas y otros productos de esta región tropical. Todo es traído en lanchas á los costados del vapor y algunas veces la bahía es un enjambre de proveedores de mercancías. Desembarcando en Mollendo para ir á Bolivia, que es la vía más corta, á lo menos hasta que esté concluido el ferrocarril de Arica á La Paz, el viajero es llevado por tren del Perú á Arequipa, una antigua y encantadora ciudad situada en la base del famoso volcán Misti, donde la Universidad de Harvard tiene un Observatorio Meteorológico. Todo el mundo pasa un día ó dos en Arequipa antes de seguir á Puno, el término del camino en la frontera peruana del lago Titicaca. El Director de la Compañía, señor George Clarke, no ha economizado esfuerzos en mejorar las condiciones del ferrocarril y en proporcionar toda la comodidad posible á los que hacen el viaje. Las personas que padecen de afecciones cardiacas pueden tener un desagradable incidente de corta duración al atravesar la mayor altura, casi de quince mil pies sobre el nivel del mar; pero la recompensa es grande por la imponente majestad del panorama. Desde Puno los pasajeros son trasladados en un vapor á Guaqui, en el lado boliviano del lago Titicaca; y el viaje, sea hecho de noche ó de día, bajo favorables circunstancias es el goce espiritual más embelesador que se puede imaginar. Los vapores nuevos nombrados Inca y Coya son de quinientas ó más toneladas y los antiguos, de los cuales el Yavary es uno de los mejores, son mucho más pequeños. Algunas veces el lago está encrespado y ningún mar es más enconado contra los que padecen de mareo que este hermoso lago cuando la superficie pierde su calma. Los borrascosos mares del canal inglés, del



CAMINO DE LAS MINAS, CERCA DE ORURO

golfo de Vizcaya y el mar Caribe no ocasionan ni la mitad de las molestias qué el movimiento de este misterioso cuerpo de aguas, que parece ser perturbado tan á menudo por causas atmosféricas y subterráneas. Si el vapor hace el viaje de día, los pasajeros desembarcan en Guaqui cerca

de las nueve de la noche, y sí de noche, un poco más tarde de aquella hora en la mañana. El resto del viaje, como se ha dicho en otra parte; conduce á la ciudad de La Paz, desde la cual pueden hacerse interesantes jornadas á otras ciudades.

Si lo prefiere el viajero que desee visitar á Bolivia no necesita desembarcar en Mollendo, sino bajar la costa del Pacífico hasta Antofagasta, tomar un tren desde ese puerto hasta Oruro y concluir en diligencia el viaje á La Paz; ó puede elegir uno de los numerosos caminos de mula ó diligencia que conducen de Oruro, Challapata y Uyuni, las principales estaciones del ferrocarril, á las ciudades interiores de Cochabamba, Sucre y Potosí. Un viaje delicioso que comprende visitas á todos los países de Sur-América puede hacerse por la línea de Liverpool de la Compañía de Navegación por vapor del Pacífico, que tiene un servicio quincenal entre Liverpool y Valparaíso, con vapores que conectan desde Valparaíso á Panamá en la costa occidental. Todos estos vapores están elegantemente montados para el servicio de pasajeros y tienen una banda de música para entretenimiento de los que van á bordo. Cuatro de los del servicio trasatlántico son grandes vapores de doble hélice, de diez mil quinientas toneladas; y de seis mil toneladas los de la costa del Pacífico. Los vapores de Liverpool tocan en los puertos brasileños, uruguayos y argentinos, en su viaje á Valparaíso. Por lo menos hay doce diferentes líneas de vapores que enlazan á Europa y Norte-América con los puertos suramericanos, teniendo buques hermosamente equipados para el Brasil y la Argentina la Mala Real y la Compañía Hamburguesa-Americana, mientras que los vapores de Lamport y Holt, de Nueva York, para los mismos países, son cómodos y el servicio de á bordo es constantemente mejorado. Todas estas líneas permiten á los pasajeros hacer trasbordos en Buenos Aires para continuar el viaje á Bolivia, sea por ferrocarril en el Central Argentino del Norte á Tupiza y desde allí á Potosí en mula, un gusto nuevo en estos días de locomoción rápida universal ó desde Buenos Aires á través de los Andes, también por ferrocarril á Valparaíso y



PUENTE DE PIEDRA EN LA CARRERA DE POTOSÍ Á CHALLAPATA

desde allí á Antofagasta y Oruro. También es posible hacer todo el viaje por mar hasta Antofagasta ó Mollendo por el Estrecho de Magallanes en la línea de Buenos Aires de la Compañía de Navegación por vapor del Pacífico. Por cualquier itinerario el viaje vale la pena y al lado de las novedades que presenta, es seguro que producirá más beneficios que el término medio de las excursiones de verano á los puntos populares de Europa, pues al interés que ofrece la novedad de contemplar nuevos y encantadores paisajes, se debe añadir el placer de pasar la vida en un clima

que es completamente saludable. Es tan apetecible para escapar de los rigurosos inviernos del Norte, como para buscar alivio al excesivo calor de los veranos, porque el invierno suramericano corresponde á nuestro verano, lo cual hace el cambio del viaje muy agradable y en especial en Bolivia donde los inviernos son relativamente suaves. Las mejores estaciones para visitar á Bolivia son la primavera y el otoño cuando el tiempo se modifica del extremo calor del verano y del extremo frío del invierno.