

LA CONFIANZA

—DE—

*****Paoli y Rotman*****

Calle Ayacucho N^{os} 31 y 33 --- Entre Mercado y Recreo

Avisamos al distinguido público paceño, que reciénemente hemos recibido un gran surtido de

MUEBLES DE SALA, COMEDOR Y DORMITORIO

y un espléndido surtido de toda clase de artículos de tienda para el gusto de

TODOS NUESTROS CLIENTES

Especialidad en Joyas finas

Relojes de bolsillo y pared, Catres de fierro y Pianos de las mejores marcas

Gran surtido de Máquinas de coser á mano, pié y de escritorio de la acreditada marca "Reina" americana, las que por su sencillez y buena calidad, garantizamos á los compradores por diez años.

Todos estos artículos ofrecemos al público, sin **Dinero** en el momento de la compra, pagando

semanal, quincenal y mensual

Ojo! ¡OJO! Ojo!

La casa ofrece "CLUB" de máquinas de mano y pié y de relojes de pared

PARA CONVENCERSE VISITEN

66 "La Confianza"

—DE—

Paoli y Rotman.

Se necesitan diez vendedores Con buenos sueldos ó Comisión

SIN DINERO

SIN DINERO

THE BOLIVIAN RUBBER & GENERAL ENTERPRISE LIMITED

Industriales-Comisionistas

LONDRES, LA PAZ, PARIS

Dirección telegráfica "BOLIVISED"

Claves: A. B. C. 4th, 5th. Edition---Lieber's Code---A. Z. Français

EMPRESA DE LUZ Y FUERZA

EMPRESA DE TELEFONOS

REPRESENTANTES de la casa: Schneider y Compañía del Creusot

Artillería, Munición de Guerra, Puentes, Locomotoras, Vapores pequeños para la navegación fluvial y marítima.

Material para instalaciones electricas.

y de la casa: Guillet & Fils de Auxerre

Máquinas para trabajar la Madera

CHAMPAGNE

G. H. Mumm y Cia. Reims

CORDON ROUGE Y CORDON VERT

Acaba de recibir:

Rafae Weill.

1 m. 0.4

Edo. RODE

SUCESOR

BIGGEMANN Y CA

Pone en conocimiento del comercio y el público en general, en especial á la distinguida clientela de la extinta firma Biggemann y CA, que habiéndose hecho cargo de las existencias de la antigua casa, ofrece un variado surtido de:

Alhajas y joyas finísimas, Relojes de todo precio

Las marcas más acreditadas, todas con tarjeta de garantía

Instrumentos ópticos, matemáticos y fotográficos

Artículos de fantasía de estilo más moderno

CIGILLOS VICARILLIS LEITNIS DE HABANA

Artículos para fumadores

JUGUETES A VAPOR Y CUERDA

Precios sin competencia

O. 1 m. 21

LA SANITARIA

Compañía de Socorros

PARA

- ENFERMOS -

- Oficinas: Comercio N° 58 -

MÉDICOS DE LA COMPAÑÍA

Todos los de esta ciudad y á elección del inscrito

Presidente.

Darío Gutiérrez.

Director Gerente.

Luis Vea Murguía

Médicos, Botica, Dentista, Matróna, Entierro

Solo por Bs. 2 mensuales

Pidanse Prospectos y Reglamentos

Comercio 58.

1 m. 0.3

Fe d. G. Eulert

CALLE DEL MERCADO

Acaba de recibir:

Cueros de charol, cueros chagris negros y de color.
 Vaquetas charoladas para coches, cueros impermeables,
 Cueros de gamuza, de colores para talabarteros, Marroquines,
 de colores, cueros de Rusia perfumados, cueros de Cabritillo
 blancos y de colores, cueros Boxcall negros, etc. et
 Máquinas de coser D. E. varias marcas para zapatero
 Máquinas de coser de varias marcas para sastres,
 Máquinas de mano y de pie para familias, máquinas de
 escribir "Hammond" visible y con cinta de 2 colores.
 Herramientas para mineros, anafes reformados para leros
 Conservas finas, Champaña, legítimo de Veuve Clicquot
 Ponsardin, Morella, Cherry, Brandi, marca
 garantizada, Cerveza legítima, marac
 Wynand, Focking, Amsterdam.

Y GENERO BLANCO "LOLA" 1 m. My.

C. Ernesto Chacón

CONTADOR

Se encarga de abrir libros de
 contabilidad, de casas comerci-
 les, industriales, agrícolas, min-
 ras, etc. etc., de practicar balan-
 ces generales, liquidaciones, cues-
 tas corrientes, revisión de factu-
 ras y cuentas de venta de Euro-
 pa y exámen de libros de conta-
 bilidad. Precios convencionales
 Calle Bueno 135.
 3 m. S. 18.

PISCO DE AZAMBO

Calle Colón, casa D. Clavijo
1 m. 0.6.

"El Comercio de Bolivia"

LA PAZ, 6 DE NOVIEMBRE DE 1908

La cuestión sobre
ferrocarriles
en la Cámara de Diputados

Con la preferencia que demandan la importancia del asunto, la H. Cámara de Diputados, ha entrado a ocuparse de las modificaciones propuestas por la Bolivia Railway Co. al plan primitivo de construcciones, aprobado por los contratos vigentes.

Insertamos a continuación el extenso y luminoso informe que el estudio de aquellas modificaciones, ha producido la Comisión de Industria, Navegación y Obras Públicas de la citada Cámara.

Minuciosa y cuidadosamente estudiados en conjunto y en sus detalles, todos y cada uno de los graves asuntos que entraña el proyecto en discusión, puede decirse que los temores y desconfianza que un celo excesivo, pero explicable, hizo nacer en ciertos centros interesados, se han disipado por completo. Un criterio amplio y comprensivo del interés y de las conveniencias nacionales, se ha impuesto con rigor hondo, a las sugerencias de más de una aspiración localista.

La experiencia que corrige los errores y precipitaciones de todo deseo vehemente, ha señalado en forma incontestable los obstáculos e inconvenientes que ha encontrado a su aplicación práctica el primitivo plan de nuestros ferrocarriles. Puede decirse que en su misma magnitud, se constataron las dificultades de ejecución que lo hacían, sino impracticable, por lo menos, manifiestamente inconveniente.

Se ve, pues, que según el nuevo plan, han de realizarse dos aspiraciones que parecían excluirse en el primitivo: justificándose este, el país habría tenido sólo la línea de Oruro a Machabamba, de 60 kilómetros. El ferrocarril de Viacha a Tupiza, para cuya construcción era necesario insuflar nuestro único capital de \$ 5,500,000. El nuevo plan dota a esta línea que se comparó a la espina dorsal de nuestro organismo, de tres vórtices equidistantes que le permitirán conservarse y mantenerse. Tendremos el ramal del Sud de Uyuni-Potosí; el del centro de Oruro-Cochabamba y el del Norte de La Paz-Puerto Pando. Todos tres destinados al fin económico de iniciar y desenvolver nuestras riquezas mineras y agrícolas, responden también al gran propósito de cohesionar a una nación en el interior, y de amparar nuestra seguridad en el exterior. La eficiencia de las obras proyectadas, si se considera este triple aspecto, no puede ser más lucida y salvadora para el porvenir del país.

De elevar que el voto de la Cámara joven confirmará el de los señores senadores.

H. CÁMARA:

Materia de arduos y prolongados debates, en la legislatura de 1908, fué la aprobación del contrato de ferrocarriles, celebrado entre nuestros poderes públicos y la Bolivia Railway Co. El proceso natural de ese importante contrato; las dificultades prácticas que se han observado en el terreno de su ejecución y una apreciación serena y previsora de las verdaderas conveniencias nacionales, dieron lugar a un proyecto de modificaciones, presentado ante esta H. Cámara, por algunos diputados de Cochabamba, el año pasado y reproducido al presente, en su principal objeto y en sus detalles, por la Bolivia Railway Co., mediante su memoria de 17 de septiembre último.

Las modificaciones propuestas en dicho documento, ampliamente discutidas y aprobadas en el H. Senado, son el objeto de este informe, que somete a vuestra consideración, la Comisión de Industria, Navegación y Obras Públicas.

PROYECTOS COMPARADOS

El cuadro siguiente demuestra en su conjunto y en sus detalles, las ventajas que resultarían de la adopción de ejecución del nuevo plan ferroviario, propuesto por los empresarios, en relación al plan primitivamente adoptado por los mismos.

ANTIGUO PLAN

Línea Viacha-Oruro \$ 800,000
Id. Oruro-Cochabamba " 2,200,000
Id. Potosí-Tupiza " 1,400,000

Id. Oruro-Cochabamba	" 1,980,000
Id. Oruro-Cochabamba	" 520,000
	\$ 5,500,000

NUEVO PLAN

Línea Viacha-Oruro	\$ 800,000
Id. Uyuni-Potosí	" 1,000,000
Id. Oruro-Cochabamba	" 1,300,000
Id. Uyuni-Tupiza	" 1,400,000
Id. La Paz-Puerto Pando	" 1,000,000
	\$ 5,500,000

Se ve, pues, a primera vista, que con la inversión de la suma de capital previsto en el contrato, se llevaría a término, la completa construcción de todas las líneas comprendidas en el nuevo plan, que en el fondo no importa más que la sustitución de las líneas Tupiza-Potosí y Potosí-Oruro, por las de Uyuni-Potosí y Uyuni-Tupiza.

Siendo muy natural que el nuevo plan hubiera despertado recelos y ansiedades, en los centros interesados, conviene señalar las ventajas reales que ha de obtener la nación toda, frente al aplazamiento temporal de ciertas aspiraciones legítimas, pero excluyentes de un beneficio eminentemente general.

Mientras que la ejecución del plan primitivo, habría demandado la inversión insuficiente de todo el capital de \$ 5,500,000, en la construcción de la única línea Viacha-Tupiza, sin más riqueza explotable que la minera, el nuevo plan, que señala las modificaciones, además de hacer efectiva la misma línea tronco de Viacha a Tupiza, con trazo uniforme, permite la construcción de tres líneas: la de Oruro a Cochabamba, que al internarse al oriente, promoverá el desarrollo de la industria ganadera y agrícola, la de Uyuni-Potosí, destinada a acrecentar la legendaria riqueza minera de aquella localidad, y la de La Paz a Puerto Pando, que llegará a los ríos navegables, fecundando la producción de Yungas.

Mediante la efectiva construcción de los ferrocarriles indicados, habremos iniciado en Bolivia una obra de altísima importancia, para asegurar nuestra futura prosperidad. Servidos por los ferrocarriles del altiplano, las exigencias de la industria minera, en estos momentos favorables a su máxima expansión, iniciaremos, internando los rieles al oriente y al noroeste, el despertar de las riquezas que duermen en sus campos dilatados y ubérrimos. Es muy posible que de este modo, la prosperidad actual, pero precaria, de nuestras industrias extractoras, nos sirva de punto de apoyo, para abrir cauce al desarrollo de la agricultura y otras fuentes inagotables de bienestar y de grandeza.

Prescindiendo del económico, debemos considerar también, que al establecer la comunicación permanente entre los extremos norte, sur, centro y oriente de la república, mataremos, al nacer, la forma odiosa del regionalismo, cuyos recelos y egoísmos amenazan desquiciar la unidad nacional. Los intereses comerciales que aproximan a los hombres, les dan también ocasión para conocerse, estimarse y servirse mutuamente. No de otro modo se explica la intensa solidaridad que viene creando, entre las masas apartadas agrupaciones humanas, la facilidad, cada vez más creciente, de los medios de comunicación.

Entrando en los detalles comparativos de las líneas Oruro-Potosí y Potosí-Tupiza, que el nuevo plan sustituye por las de Uyuni-Potosí y Uyuni-Tupiza, cabe observar, respecto de la primera, que en estos momentos, no hay persona alguna que se proponga sostenerla; pues se halla demostrado que, además de innecesaria, es enormemente costosa. Los dos millones de ochenta mil libras esterlinas, asignadas a su ejecución, representaban a las dos quintas partes de todo nuestro fondo de ferrocarriles, de suerte que en tal caso, no habría quedado recurso alguno, para construir ninguno de los tres ferrocarriles indicados anteriormente.

En cuanto a la línea Potosí-Tupiza, cuya supresión temporal parece haber alarmado a ciertos elementos de la Villa Imperial, ha sido objeto de estudios posteriores que han demostrado su inconveniencia, al menos, en las actuales circunstancias. Su costo calculado en \$ 1,980,000, en una extensión de 290 kilómetros, representaría un costo de cerca de \$ 7,000 por kilómetro, dato suficiente para hacer presumir las grandes dificultades del terreno, que no podrían superarse sino mediante puentes enormes y numerosos, túneles frecuentes y grandes calzadas.

Relatiéndose al primer informe del ingeniero Mr. Sisson, copiamos a continuación: "Casi toda la región entre Potosí y Tupiza, es de carácter montañoso, con muchas cadenas y colinas que se desprenden de los Andes, con dirección al Este; entre ellas hay varios ríos de bastante volumen". "La región al Sud de Potosí, es muy quebrada e interceptada por numerosos tributarios del río Pilcomayo, a lo largo de algunos riachuelos; hay lugares en que el terreno es muy escarpado y frecuentemente se halla cercado por quebradas muy profundas. El paso de muchos ríos bastante caudalosos, hace importante la cuestión de puentes, porque todos ellos tienen un volumen considerable de agua y muchos afluentes son de caída rápida. Existen, además, numerosos arroyos que requieren puentes con un claro de 100 a 200 pies".

Teniendo en cuenta estos accidentes del terreno, el Ingeniero Iturbe, enviado por el gobierno argentino, elevó el costo de esta línea, a 10,000,000 de pesos oro, (2,000,000 de \$).

Tanto informaciones de otras fuentes, como el conocimiento personal que de aquellas regiones tienen algunos de los suscritores, hacen constatar que la región comprendida entre Potosí y Tupiza, pasando por Cotagaita, Tumavaca, Quime, Escara, Toropalca, Zaropalca, etc., etc., carece de importancia minera, pues fuera de Andacaba, que está cerca de Potosí, no se conocen yacimientos mineros que pudieran ofrecer alicientes a la explotación. Para formarse juicio de sus elementos agrícolas, bastaría recordar que el forraje, con ser tan limitado el tránsito de arrias, no llega a bajar de Bs. 10 por quintal español. En el aspecto mismo de los pueblos y caseríos nombrados, revela la miserable existencia que llevan los habitantes de aquellas comarcas yermas y desoladas.

Es verdad que la estación de la Provincia de Chiti y otros pequeños valles del Departamento de Chuquisaca, que rodean a la ciudad de Potosí, en cualquier caso, no el cálculo de otros beneficios de carácter nacional y la elección de proyectos más ventajosos, imponen la necesidad de postergar esos intereses, a cuya insignificancia no deben sacrificarse otros mayores.

Llevando nuestras observaciones comparativas a la línea Uyuni-Tupiza, anotamos dos hechos: la diferencia bastante apreciable, \$ 1,400,000 contra \$ 1,980,000, o sean \$ 580,000, que con las \$ 1,200,000, resultantes de la sustitución de la línea Oruro-Potosí, representa un ahorro aplicable a otras líneas.

Para apreciar las ventajas del terreno, bastaría recordar, que partiendo de Uyuni, la línea se guiría por un plano casi uniforme, que es continuación de la gran meseta Andina, en una extensión de 90 kilómetros, equivalente a un tercio de todo su recorrido.

La importancia minera de la región, se demuestra recordando que en ella se encuentran las siguientes minas, en actual explotación; unas y otras dispuestas a reanudarla: Porzucato, Tati, San Vicente, Chocaya, Tasi, Cotani, Choroque, Santa Bárbara, Quechila y Uchina, riquísimas en mineral de plata, estaño, bismuto, cobalto, wolfram, etc., etc.

Descendiendo al Sud e inclinándose al Sudeste de esta línea, quedarán no muy distantes de ella, las minas de San López, Morroco, Cerrillos, Boneta, San Antonio, Azulejos, Esmeralda, Stal, Isabel y otras.

Ocupándonos siempre de la línea más conveniente a los intereses actuales de Potosí, debemos declarar que la que el nuevo plan les señala, partiendo de Uyuni a otro punto (rio Mulato), de la línea Oruro-Uyuni, es la que por su extensión, menos costo y relativa facilidad, satisface mejor y más pronto, las aspiraciones y necesidades de aquel gran depósito de riquezas minerales.

Sabiendo que al verse separados por caminos abruptos de Uyuni, centro de sus embarques, el industrial potosino, se ha visto expuesto, sino a renunciar la explotación de sus ricas minas, ha soportado crecidos quebrantos, ocasionados por la dificultad de trasladar sus maquinarias y su producción misma. El flete de Bs. 30 por quintal español, para ésto, y hasta de Bs. 30 para aquella, importan erogaciones que no podría soportar ningún negocio, que no hubiera sido la explotación del estaño en pleno auge.

Mas, como estas botanzas, acaso no han de repetirse en lo sucesivo, los industriales explotadores del estaño, deberían aceptar la línea Uyuni-Potosí, concretando sus empeños más perseverantes, a acelerar su inmediata construcción. Así lo ha comprendido el buen sentido de su vecindario, cuando en gran comicio y mediante su corporación municipal, ha pedido que sus Representantes en el Congreso, presten su apoyo y aprobación, a las modificaciones que dan materia al presente informe.

Vuestra comisión de Industria, Navegación y Obras Públicas, cree haber demostrado numéricamente, que sólo la adopción del nuevo plan dará margen a economías suficientes para cubrir el presupuesto de las líneas a Cochabamba y Puerto Pando. Tratándose de la primera, cuya prolongación hasta el Chimoré, se impondrá por circunstancias que ya se prevén, representa una obra, con tales caracteres de preferencia, que juzgamos de oportunidad señalarla.

Sin que las previsiones del patriótico pequeño de recursos y suspiros, se pueda asegurar que el ferrocarril Madera-Mamocra, representa para nosotros un brazo de hierro, que se dirija a retener aquellos territorios aludados de la acción administrativa del ferrocarril de Oruro a Cochabamba, se necesitará prolongación hasta el Chimoré y la creación de flotillas fluviales en los ríos Chichas, Chimoré, Mamocra, Beni y Madre de Dios, son de innegable necesidad.

Además de los fines comerciales e industriales que debe realizar en beneficio del departamento de La Paz, el ferrocarril a Puerto Pando, responde como el del Chimoré a consolidar nuestra soberanía en las fronteras peruanas de Guapilecas. Sólo la acción tutelar de los poderes públicos, secundados por la buena voluntad de los ciudadanos, puede iniciar en las actuales circunstancias, la ejecución de aquellas obras de ineludible eficacia para asegurar el porvenir de la Nación.

Como primera observación a las modificaciones propuestas, surge la afirmación de que cuando el resultado de un negocio que ha excluido toda competencia, entre la compañía inglesa de Antofagasta y la Bolivia Railway Company, el país todo sufrirá las consecuencias de un monopolio incontrastable.

Además de que es legítimo esperar que la oportuna intervención del Gobierno en la fijación de tarifas equitativas, aun dentro del máximo y mínimo del contrato, ha de neutralizar ese peligro, debe tenerse en cuenta que los ferrocarriles de Uyuni a Antofagasta, el Central Argentino y el Arica a La Paz, sostendrán inevitablemente la competencia que se desee, al buscar nuestras exportaciones para arastrarlas extra-frontera.

Extremando las consecuencias de ese monopolio, en nuestras líneas interiores, se ha llegado hasta a tener que el rigor de las tarifas pueda cancelar los beneficios del ferrocarril de Tupiza al Rosario.

Es tan considerable la diferencia que a favor de esa ruta acusan las tarifas argentinas, que no sería posible que las compañías unidas pretendieran neutralizarlas. Su interés manifiesto consistiría, justamente, en que una parte de su línea tronco, cuando menos de Oruro a Tupiza, sirviera al transporte de todas las enormes importaciones argentinas y a una buena parte de las exportaciones bolivianas.

Una comparación de tarifas entre la vía Tupiza-Rosario y la vía Tupiza-Antofagasta, nos da los siguientes resultados:

Fletes y Gastos de Europa hasta Antofagasta, por tonelada \$ oro 37.13
Flete de Antofagasta a Uyuni, por tonelada \$ " 38.94
Flete de Uyuni a Tupiza, por tonelada \$ " 17.23

Por tonelada \$ oro 93.30
Diferencia a favor de la línea

Todas estas consideraciones de importancia económica, comercial e industrial, concurren a establecer una verdad incontestable: las modificaciones propuestas al primitivo plan de ferrocarriles, son el resultado de estos estudios, hechos en todas las líneas proyectadas. Una apreciación tranquila de las conveniencias del país y de los intereses de los empresarios, ha armonizado en lo posible éstas y aquellas, dentro de los derechos y obligaciones ya fijados, por contratos preexistentes.

La aprobación de tales modificaciones, es, en consecuencia, un acto de equidad, que en ejercicio de sus atribuciones, deberá llevar a efecto esta H. Cámara.

CONVENIOS CON LA ARGENTINA
Los contradictores del nuevo plan, colocados en situación de

Argentina, \$ oro 49.21 por tonelada.
Estos datos han sido tomados de un informe publicado por el ingeniero argentino don Miguel Iturbe.
Al comentar estos datos, el ingeniero nacional don Juan Muñoz y Reyes, me dice en una reciente publicación:
"Al tratar del acuerdo ferrocarrilero, materia de este artículo, no debe olvidarse que el principal objeto de los argentinos, desde que se trató de la prolongación de los ferrocarriles a Bolivia, ha sido siempre llegar a Tupiza. Todos los cálculos de costo de construcción y de explotación, tienen en cuenta que no llevarían sus rieles sino hasta esa ciudad, porque pensaron bien que Bolivia, por una ó otra vía, también llegaría hasta Tupiza. Por tanto, nunca puede temerse que el ferrocarril Central Norte, se quede en La Quiaca, por el solo hecho de que Bolivia construyera la línea Uyuni-Tupiza, ten vez de la línea Tupiza-Potosí. Si a esto se agrega que los ferrocarriles argentinos están en condiciones de competir con la vía de Antofagasta, por la enorme diferencia de sus tarifas, por mucho que el recorrido sea mayor, no podrá menos que verse con satisfacción que se construya la línea Uyuni-Tupiza."
"Se dice que la línea Uyuni-Tupiza, continúa el señor Muñoz y Reyes, obligaría la carga de Potosí, a recorrer 520 kilómetros en vez de 290 kilómetros; esto es evidente; en cambio, si hace la línea Potosí-Tupiza (cancelando la de Uyuni-Tupiza) se obligaría a toda la carga de La Paz, Oruro, Cochabamba y Santa Cruz, a recorrer 540 kilómetros, en vez de 270 kilómetros. De modo que, desde este punto de vista, si los representantes de Potosí, defienden el menor recorrido para la carga de su ciudad, los demás representantes tienen que defender el menor recorrido, para la carga de los departamentos de La Paz, Oruro, Cochabamba y Santa Cruz. En estos casos, como en todos los semejantes, tiene que sacrificarse lo menos a lo más."
Examinando este asunto conforme al criterio argentino, legítimamente interesado en la más vasta y fácil colocación de sus productos naturales y manufacturados, se nota al momento que las modificaciones propuestas, consultan más los intereses comerciales de la nación hermana. Basta para convencerse de ello, reflexionar, que estando aceptada sin discrepancia la supresión de la línea Potosí-Oruro, por otros ó más, la ejecución de la línea Uyuni-Tupiza, en sustitución de la de Uyuni-Potosí, limitaría la colocación de las importaciones argentinas a la ciudad de Potosí y sus inmediaciones, siéndoles a ellas mismas llegar por circunvalación a Uyuni y los demás centros mineros de Oruro, en donde se encontrarían frente a la ventajosa competencia de las importaciones chilenas y peruanas.

Bastaría otra circunstancia para que todos los centros industriales de Oruro, Potosí, Huanuni, Uncia, Llagas, Choroque, etc., que en estos momentos representan la mayor parte de la producción minera de la república, quedarán privados de los beneficios que traerían las importaciones argentinas, consistentes en harina, azúcar, trigo, ganado, conservas, y muchas manufacturas de consumo ilimitado. Proclama todos estos artículos de procedencia argentina, en condiciones de más baratura y de mejor calidad, que los de origen chileno, es indudable que, disminuyendo el costo de las subvenciones y de las explotaciones mineras, la industria minera recibiría un gran impulso generador de una mayor producción.

no poder desconocer los hechos, los hechos, los hechos, han tomado pie del convenio argentino, como del argumento supremo, para desencantar contra los poderes públicos, una serie de calificativos despectivos, para la dignidad nacional, atribuyéndoles a las modificaciones, un carácter odioso de violación del convenio celebrado con aquella república.

Sólo este motivo, obliga a la comisión, a ocuparse de este aspecto de la cuestión, a fin de demostrar que la argumentación, así planteada, no tiene razón de ser.

Desde luego, por los antecedentes que se conocen, en los convenios celebrados con la Argentina, desde el año 1854, la aspiración de ambos países contraristas, como es natural, es buscar las mayores ventajas, para el comercio internacional, dejando a cada uno, el derecho de elegir el trazo y desenvolvimiento de la línea en el interior de cada república, a las mejores conveniencias de la soberanía comercial y política de cada una.

Así resulta expresamente del convenio de 30 de junio de 1894. La tendencia razonable de la Argentina, es a llegar a la frontera boliviana, para que ésta, a su vez, prolongue la línea ó fuese a su encuentro.

Esta conducta, abonada por el honor nacional de cada país, ha sido sin duda la base para considerar, en lo que se ha venido a llamar: prolongación del ferrocarril central argentino.

Pero, de una manera brusca y explicable tal vez, por influencia de cierto momento difícil para el país, nuestra cancillería obtuvo permitir un acto de buena voluntad del gobierno argentino, consistiendo en que la construcción del ferrocarril central, avance hasta la ciudad de Oruro, siguiendo la ruta de La Quiaca-Tupiza, Potosí, con capitales ó garantía de aquél gobierno, según compruebe el convenio Guachalla-Larrea.

Pero después, este pacto fué modificado restringiendo la prolongación de aquél ferrocarril, a la sección de La Quiaca-Tupiza, en la forma y condiciones que aprobó el H. Congreso del año pasado.

Según los términos expresos de ese convenio, el punto terminal del Central Argentino, es la ciudad de Tupiza, hasta allí debiera llegar el esfuerzo argentino.

Por su parte, Bolivia, se obligó a construir la línea Potosí-Tupiza, sin haber comprometido expresamente a ninguna de las compañías ferrocarrileras de la república para ese objeto.

El nuevo plan no desvirtúa el principal objeto, pues la línea Uyuni-Tupiza, siempre tiene por objeto conectar con el central argentino, en la misma ciudad de Tupiza, ofreciendo al comercio argentino, una zona tributaria más extensa. De manera que sea el fondo, la variación del nuevo plan, lejos de importar un perjuicio, consulta mejor los intereses de ambas partes. Por otra parte, entre nosotros, ya realizándose la misma discusión que tuvo lugar entre las provincias del norte de la Argentina; eran Salta, Jujuy y otras poblaciones de segundo orden, que más ó menos apasionadamente, discutieron la preferencia del trazo de la línea por una ó otra zona.

En este debate no intervinieron, ni pudo hacerlo, nuestra cancillería en respeto a la soberanía y conveniencias de aquella nación.

Así mismo creemos que nuestro deber es llegar a Tupiza, con nuestro ferrocarril, por la mejor ruta que económica y políticamente convenga a toda la nación, sin que la República Argentina, tenga derecho a observar nuestros procedimientos de carácter interno; puesto que somos los únicos que debemos consultar nuestros intereses, una vez que con tal conducta, no causamos daño a la nación amiga.

Es así como debe entenderse el convenio que nos ocupa, sin darle esa forma de generosidad a la República Argentina, generalidad tan depresiva para el honor nacional.

En este sentido, el convenio con la República Argentina, está vigente, no existe violación al convenio, ni ultraje a la independencia.

Si apesar de todo, un interés mal comprendido, induce al gobierno argentino a concebir los límites a sus derechos, el nuevo plan, creemos oportuno el momento de cambiar la orientación de nuestra diplomacia, en sentido de agradecer a aquella nación amiga, su buena voluntad y manifestarle que nuestro país, considera un deber suyo de llevar el ferrocarril a conectar con el central norte argentino, por la vía

Los contradictores del nuevo plan, colocados en situación de

THE BOLIVIAN RUBBER & GENERAL ENTERPRISE LIMITED

Industriales-Comisionistas

LONDRES, LA PAZ, PARIS

Dirección telegráfica "BOLIVISED"

Claves: A. B. C. 4th, 5th. Edition---Lieber's Code---A. Z. Français

EMPRESA DE LUZ Y FUERZA

EMPRESA DE TELEFONOS

REPRESENTANTES de la casa: Schneider y Compañía del Creusot

Artillería, Munición de Guerra, Puentes, Locomotoras, Vapores pequeños para la navegación fluvial y marítima

Material para instalaciones electricas.

y de la casa: Guillet & Fils de Auxerre

Máquinas para trabajar la Madera

CHAMPAGNE

G. H. Mumm y Cia. Reims

CORDON ROUGE Y CORDON VERT

Acaba de recibir:

Rafae Weill.

1 m. 0.4

Edo. RODE

SUCESOR

BIGGEMANN Y CA

Pone en conocimiento del comercio y el público en general, en especial á la distinguida clientela de la extinta firma Biggemann y Ca, que habiéndose hecho cargo de las existencias de la antigua casa, ofrece un variado surtido de:

Alhajas y joyas finísimas, Relojes de todo precio

Las marcas más acreditadas, todas con tarjeta de garantía

Instrumentos ópticos, matemáticos y fotográficos

Artículos de fantasía de estilo más moderno

CIGILLOS VICARILLOS LEITANOS DE HABANA

Artículos para fumadores

JUGUETES A VAPOR Y CUERDA

Precios sin competencia

O. 1 m. 21

LA SANITARIA

Compañía de Sócorros

PARA

- ENFERMOS -

- Oficinas: Comercio N° 58 -

MÉDICOS DE LA COMPAÑIA

Todos los de esta ciudad y á elección del inscrito

Presidente.

Dario Gutiérrez.

Director Gerente.

Luis Vea Murguía

Médicos, Botica, Dentista, Matrona, Entierro

Solo por Bs. 2 mensuales

Pídanse Prospectos y Reglamentos

Comercio 58.

1 m. 0.3

Fe d. G. Eulert

CALLE DEL MERCADO

Acaba de recibir:

Cueros de charol, cueros chagrios negros y de color.
 Vaquetas charoladas para coches, cueros impermeables.
 Cueros de gazuza, de colores para talabarteros, marroquines,
 de colores, cueros de Rusia perfumados, cueros de Caballil
 blancos y de colores, cueros Boxcall negros, etc. et
 Máquinas de coser D. E. varias marcas para zapatero
 Máquinas de coser de varias marcas para sastre,
 Máquinas de mano y de pie para familias, máquinas de
 escribir "Hammond" visible y con cinta de 2 colores,
 Herramientas para mineros, aiales reformados para keros
 Conservas finas, Champaña, legítimo de Veuve Clicquot
 Ponsardin, Morella, Cherry, Brandi, marca
 garantizada, Curagó legítimo, marca
 Wynand, Focking, Amsterdam.

Y GENERO BLANCO "LOLA" 1 m. My.

C. Ernesto Chacón J.

CONTADOR

Se encarga de abrir libros de
 contabilidad, de casas comercia-
 les, industriales, agrícolas, mine-
 ras, etc. etc. de practicar balan-
 ces generales, liquidaciones, cuen-
 tas corrientes, relación de inacti-
 vas y cuentas de venta de Euro-
 pa y exámen de libros de contabi-
 lidad. Precios convencionales
 Calle Bueno 135.
 3 m. S. 18.

PISCO DE AZAMBO

Calle Colón, casa D. Clavijo

1 m. 0.6

"El Comercio de Bolivia"

LA PAZ, 6 DE NOVIEMBRE DE 1908

La cuestión sobre ferrocarriles en la Cámara de Diputados

Con la preferencia que demandan la importancia del asunto, la H. Cámara de Diputados, ha entrado a ocuparse de las modificaciones propuestas por la Bolivia Railway Co., al plan primitivo de construcciones, aprobado por los contratos vigentes.

Insertamos a continuación el extenso y luminoso informe que al estudiar aquellas modificaciones, ha producido la Comisión de Industria, Navegación y Obras Públicas de la citada Cámara.

Mingolosa y cuidadosamente estudiados en conjunto y en sus detalles, todos y cada uno de los graves asuntos que entraña el proyecto en discusión, puede decirse que los temores y desconfianza que un celo excesivo, pero explicable, hizo nacer en ciertos centros interesados, se han disipado por completo. Un criterio amplio y comprensivo del interés y de las conveniencias nacionales, se ha impuesto con rigor hondo, a las singulares de más de una aspiración localista.

La experiencia que corrige los errores y precipitaciones de todo deseo vehemente, ha señalado en forma incontestable los obstáculos e inconvenientes que ha en el contrato a su aplicación práctica en el primitivo plan de nuestros ferrocarriles. Puede decirse que en su misma magnitud, se ojeaban las dificultades de ejecución que lo hacen, sino impracticable, por lo menos, manifiestamente inconveniente.

Se ve, pues, que según el nuevo plan, han de realizarse dos aspiraciones que parecían excluídas en el primitivo: ejecutándose sólo la más huraña, teniendo sólo la línea Oruro-Potosí 6 longitudinales—El ferrocarril de Viacha a Tupiza, para cuya construcción era necesario invocar nueva fe pública de \$5,500,000. El nuevo plan dota a esta línea que se comparó a la espina dorsal de nuestro organismo, de tres vertebrales equidistantes que le permitirán conservarse y mantenerse. Tendremos el ramal del Sur de Uyuni-Potosí; el del centro de Oruro-Cochabamba y el del norte de La Paz-Puerto Pando. Todos los destinados al fin económico de iniciar y desenvolver nuestras riquezas mineras y agrícolas, responden también al gran propósito de cohesionar como nación en lo interior y de impulsar nuestra seguridad en lo exterior. La eficiencia de las obras proyectadas, si se considera este triple aspecto, no puede ser más fecunda y salvadora para el porvenir del país.

Ha de esperar que el voto de la Cámara joven confirmará el de los señados escudados.

H. CÁMARA:

Materia de ardientes y prolongados debates, en la legislatura de 1906, fué la aprobación del contrato de ferrocarriles, celebrado entre nuestros poderes públicos y la Bolivia Railway Co. El proceso natural de ese importante contrato; las dificultades prácticas que se han observado en el terreno de su ejecución y una apreciación serena y prevenciona de las verdaderas conveniencias nacionales, dieron lugar a un proyecto de modificaciones, presentado antes de la H. Cámara, por algunos diputados de Cochabamba, el año pasado y reproducido al presente, en su principal objeto y en sus detalles, por la Bolivia Railway Co., mediante su memorial de 17 de septiembre último.

Las modificaciones propuestas en dicho documento, ampliamente discutidas y aprobadas en el H. Senado, son el objeto de este informe, que somete a vuestra consideración, la Comisión de Industria, Navegación y Obras Públicas.

PROYECTOS COMPARADOS

El cuadro siguiente demuestra en su conjunto y en sus detalles, las ventajas que resultan de la adopción o ejecución del nuevo plan ferroviario, propuesto por los empresarios, en relación al plan primitivamente adoptado por los mismos.

ANTIGUO PLAN

Línea Viacha Oruro \$ 800,000
Id Oruro-Potosí " 2,200,000
Id Potosí Tupiza " 1,300,000

Id Oruro-Cochabamba	" 1,980,000
Id Oruro-Cochabamba	" 520,000
	\$ 5,500,000

NUEVO PLAN

Línea Viacha Oruro	\$ 800,000
Id Uyuni-Potosí	" 1,000,000
Id Oruro-Cochabamba	" 1,300,000
Id Uyuni-Tupiza	" 1,400,000
Id La Paz Puerto Pando	" 1,000,000
	\$ 5,500,000

Se ve, pues, a primera vista, que con la inversión de la suma de capital previsto en el contrato, se llevaría a término, la completa construcción de todas las líneas comprendidas en el nuevo plan, que en el fondo no importa más que la sustitución de las líneas Tupiza-Potosí y Potosí-Oruro, por las de Uyuni-Potosí y Uyuni-Tupiza.

Siendo muy natural que el nuevo plan hubiera despertado recelos y suspicacias, en los centros interesados, conviene señalar las ventajas reales que ha de obtener la nación toda, frente al aplazamiento temporal de ciertas aspiraciones legítimas, pero excluídas de un beneficio eminentemente general.

Mientras que la ejecución del plan primitivo, habría demandado la inversión insostenible de todo el capital de \$5,500,000, en la construcción de la línea Viacha-Tupiza, sin más riqueza explotable que la minería, el nuevo plan, que señala las modificaciones, además de hacer efectiva la misma línea tronco de Viacha a Tupiza, con traza uniforme, permite la construcción de TRES LÍNEAS: la de Oruro a Cochabamba, que al internarse al oriente, promoverá el desarrollo de la industria ganadera y agrícola, la de Uyuni-Potosí, destinada a acrecentar la legendaria riqueza minera de aquella localidad, y la de La Paz a Puerto Pando, que llegará a los ríos navegables, fecundando la producción de Yungas.

Mediante la efectiva construcción de los ferrocarriles indicados, habremos iniciado en Bolivia una obra de altísima previsión, para asegurar nuestra futura prosperidad. Servidas por los ferrocarriles del altiplano, las exigencias de la industria minera, en estos momentos favorables a su máxima expansión, iniciaremos, internando los rieles al oriente y al noroeste, el despertar de las riquezas que duermen en sus campos dilatados y ubérrimos. Es muy posible que de este modo, la prosperidad actual, pero precaria, de nuestras industrias extractoras, nos sirva de punto de apoyo, para abrir cauce al desarrollo de la agricultura y otras fuentes inagotables de bienestar y de grandesa.

Prescindiendo de lo económico, debemos considerar también, que al establecer la comunicación permanente entre los extremos norte, sur, centro y oriente de la república, mataremos, al nacer, la forma odiosa del regionalismo, cuyos recelos y egoísmos amenazan desquiciar la unidad nacional. Los intereses comerciales que aproximan a los hombres, les dan también ocasión para conocerse, estimarse y servirse recíprocamente. No de otro modo se explica la viciosa solidaridad que viene creando, entre las más apartadas agrupaciones humanas, la facilidad, cada vez más creciente, de los medios de comunicación.

Entrevistas de las líneas Oruro-Potosí y Potosí-Tupiza, que el nuevo plan sustituye con las de Uyuni-Potosí y Uyuni-Tupiza, cabe observar, respecto de la primera, que en estos momentos, no hay persona alguna que se proponga sostenerla; pues se ha demostrado que, además de innecesaria, era enormemente costosa. Los dos millones de colones mil libras esterlinas, asignadas a su ejecución, representaban las dos quintas partes de todo nuestro fondo de ferrocarriles, de suerte que en tal caso, no habría quedado recurso alguno, para construir ninguno de los tres ferrocarriles indicados anteriormente.

En cuanto a la línea Potosí-Tupiza, cuya supresión temporal parece haber alarmado a ciertos elementos de la Villa Imperial, ha sido objeto de estudios posteriores que han demostrado su inconveniencia, al menos, en las actuales circunstancias. Su costo calculado en \$ 1,980,000, en una extensión de 290 kilómetros, representaría un gasto de cerca de \$ 7,000 por kilómetro, dato suficiente para hacer presumir las grandes dificultades del terreno, que no podrían superarse sino mediante puentes enormes y numerosos, túneles frecuentes y grandes calzadas.

Retirándose al primer informe del ingeniero Mr. Sisson, copiamos lo siguiente: "Casi toda la región entre Potosí y Tupiza, es de carácter montañoso, con muchas cadenas y colinas que se desprenden de los Andes, con dirección al Este; entre ellas hay varios ríos de bastante volumen".

"La región al Sud de Potosí, es muy quebrada e interceptada por numerosos tributarios del río Pilcomayo, a lo largo de algunos riuachuelos, hay lugares en que el terreno es muy escarpado y frecuentemente se halla cercado por quebradas muy profundas. El paso de muchos ríos bastante caudalosos, hace importante la cuestión de puentes, porque todos ellos tienen un volumen considerable de agua y muchos afluentes son de caída rápida. Existen, además, numerosos arroyos que requieren puentes con un claro de 100 a 200 pies".

Teniendo en cuenta estos accidentes del terreno, el Ingeniero Iturbe, enviado por el gobierno argentino, elevó el costo de esta línea, a 10,000,000 de pesos oro, (2,000,000 de \$).

Tanto informaciones de otras fuentes, como el conocimiento personal que de aquellas regiones tienen algunos de los suscritos, hacen constar que la región comprendida entre Potosí y Tupiza, pasando por Cotagaita, Tumusla, Quims, Escara, Toropalca, Zaropalca, etc., etc., carece de importancia minera, pues fuera de Andacaba, que está cerca de Potosí, no se conocen yacimientos mineros que pudieran ofrecer allicientes a la exportación. Para formarse juicio de sus elementos agrícolas, basta recordar que el forraje, con ser tan diminuto el tránsito de arrias, no llega a bajar de Bs. 10 por quintal español. Aun así, para mismo de los pueblos y caseríos nombrados, fuesen la miserable existencia que llevan los habitantes de aquellas comarcas yermas y desoladas.

Es verdad que la estación de la Provincia de Chati y otros pequeños valles del Departamento de Chuquisaca, quedarán al margen de la línea férrea, en cualquier caso; pero el cálculo de otros beneficios de carácter nacional y en ejecución de proyectos más vastos, impone la necesidad de postergar esos intereses, a cuya insignificancia no deben sacrificarse otros mayores.

Llevando nuestras observaciones comparativas a la línea Uyuni-Tupiza, anotamos, desde luego, la diferencia bastante apreciable: \$ 1,400,000 contra \$ 1,980,000, o sea \$ 580,000, que con las \$ 1,200,000, resolvidas de la sustitución de la línea Oruro-Potosí, representa un ahorro aplicable a otras líneas.

Para apreciar las ventajas del terreno, bastará recordar, que partiendo de Uyuni, la línea seguirá por un plano casi uniforme, que es continuación de la gran meseta Andina, en una extensión de 90 kilómetros, equivalente a un tercio de todo su recorrido.

La importancia minera de la región, se demuestra recordando que en ella se encuentran las siguientes minas, en actual explotación; unas y otras dispuestas a reanudarla: Portagaita, Tatani, San Vicente, Chocaya, Tami, Cotani, Chorolque, Santa Bárbara, Quechisla y Uñina, riquísimas en mineral de plata, estaño, bismuto, cobalto, wolfram, etc., etc.

Descendiendo al Sud e inclinándose al Sudoeste de esta línea, quedarían no muy distantes de ella, las minas de San López, Morroco, Cerillos, Bonifé, San Antonio, Azelejos, Esmeralda, Sta. Isabel y otras.

Ocupándonos siempre de la línea más conveniente a los intereses actuales de Potosí, debemos declarar que la que el nuevo plan les señala, partiendo de Uyuni al otro punto (rio Mulato) de la línea Oruro Uyuni, es la que por su extensión, menos costo y relativa facilidad, satisface mejor y más pronto, las aspiraciones y necesidades de aquel gran depósito de riquezas minerales.

Sabido es que al verse separado por caminos abruptos de Uyuni, centro de sus embarques, el industrial potosino, se ha visto expuesto, sino a renunciar la explotación de sus ricas minas, ha soportado crecidos quebrantos, ocasionados por la dificultad de trasladar sus maquinarias y su producción misma. El flete de Bs. 8 por quintal español, para ésta, y hasta de Bs. 30 para aquella, importan erogaciones que no podría soportar ningún negocio, que no hubiera sido la explotación del estaño en pleno auge.

Como estas botanzas, acaso no han de repetirse en lo sucesivo, los industriales explotadores del estaño, deberían aceptar la línea Uyuni-Potosí, concretando sus empeños más perseverantes, a acelerar su inmediata construcción. Así lo ha comprendido el buen sentido de su vecindario, cuando en gran comicio y mediante su corporación municipal, ha pedido que sus Representantes en el Congreso, presten su apoyo y aprobación, a las modificaciones que dan materia al presente informe.

Vuestra comisión de Industria, Navegación y Obras Públicas, cree haber demostrado numéricamente, que sólo la adopción del nuevo plan dará margen a economías suficientes para cubrir el presupuesto de las líneas a Cochabamba y Puerto Pando. Tratándose de la primera, cuya prolongación hasta el Chimoré, se imposibilita por circunstancias que ya se prevén, representa una obra, con tales caracteres de preferencia, que juzgamos de oportunidad señalarla.

Sin que las previsiones del patriotismo poqueño de necesidades y suspirios, se puede asegurar que el ferrocarril Madera-Mamora, representa para nosotros un brazo de hierro, que se dirige a retener aquellos territorios electos de la acción administrativa. El ferrocarril de Oruro a Cochabamba, su necesaria prolongación hasta el Chimoré y la creación de flotillas fluviales en los ríos Chapare, Chimoré, Mulpaca, Zaropalca, etc., etc., carece de importancia minera, pues fuera de Andacaba, que está cerca de Potosí, no se conocen yacimientos mineros que pudieran ofrecer allicientes a la exportación. Para formarse juicio de sus elementos agrícolas, basta recordar que el forraje, con ser tan diminuto el tránsito de arrias, no llega a bajar de Bs. 10 por quintal español. Aun así, para mismo de los pueblos y caseríos nombrados, fuesen la miserable existencia que llevan los habitantes de aquellas comarcas yermas y desoladas.

Además de las líneas comerciales e industriales que debe realizar en beneficio del departamento de La Paz, el ferrocarril al Puerto Pando, responde como el del Chimoré a consolidar nuestra soberanía en las fronteras perdidas de Chuquisaca. Sólo a nación tutelar de los poderes públicos, secundados por la buena voluntad de los ciudadanos, puede iniciar en las actuales circunstancias, la ejecución de aquellas obras de ineludible eficiencia para asegurar el porvenir de la Nación.

OBJECIONES AL NUEVO PLAN

Como primera observación a las modificaciones propuestas, surge la afirmación de que siendo ellas el resultado de un acuerdo que ha excluído toda competencia, entre la compañía inglesa de Antofagasta y la Bolivia Railway Company, el país todo sufrirá las consecuencias de un monopolio incontrarrestable.

Además, de que es legítimo esperar que la oportuna intervención del Gobierno en la fijación de tarifas equitativas, aun dentro del máximo y mínimo del contrato, ha de neutralizar ese peligro, debe tenerse en cuenta que los ferrocarriles de Uyuni a Antofagasta, el Central Argentino y el Arica a La Paz, sostendrán inevitablemente la competencia que se desea, al basar nuestras exportaciones para arrastrarlas extra-frontera.

Extremando las consecuencias de ese monopolio, en nuestras líneas interiores, se ha llegado hasta a temer que el rigor de las tarifas pueda cancelar los beneficios del ferrocarril de Tupiza al Rosario.

Es tan considerable la diferencia que a favor de esa ruta acusan las tarifas argentinas, que no sería posible que las compañías unidas pretendieran neutralizarlas. Su interés manifiesto consistiría, justamente, en que una parte de su línea tronco, cuando menos de Oruro a Tupiza, sirviera al transporte de todas las enormes importaciones argentinas y a una buena parte de las exportaciones bolivianas.

Una comparación de tarifas entre la vía Tupiza-Rosario y la vía Tupiza-Antofagasta, nos da los siguientes resultados:

Fletes y gastos de Europa hasta Antofagasta, por tonelada	\$ oro 37.13
Flete de Antofagasta a Uyuni, por tonelada	\$ " 38.94
Flete de Uyuni a Tupiza, por tonelada	\$ " 17.23
Por tonelada	\$ oro 43.99

Fletes y gastos de Europa hasta Antofagasta, por tonelada	\$ oro 37.13
Flete de Antofagasta a Uyuni, por tonelada	\$ " 38.94
Flete de Uyuni a Tupiza, por tonelada	\$ " 17.23
Por tonelada	\$ oro 43.99
Diferencia a favor de la línea	

aragatiana, \$ oro 49.13 por tonelada.

Estos datos han sido tomados de un informe publicado por el ingeniero argentino don Mirguet Iturbe.

Al comentar estos datos, el ingeniero nacional don Juan Muñoz y Reyes, muy bien penetrado de esos asuntos, dice en una reciente publicación:

"Al tratar del acuerdo ferrocarrilero, materia de este artículo, no debe olvidarse que el principal objeto de los argentinos, desde que se trató de la prolongación de los ferrocarriles a Bolivia, ha sido siempre llegar a Tupiza. Todos los cálculos de costo de construcción y de explotación, tienen en cuenta que no llevarían a sus rieles sino hasta esa ciudad, porque pensar bien que Bolivia, por una ó otra vía, también llegaría hasta Tupiza. Por tanto, nunca puede temerse que el ferrocarril Central Norte, se que en La Quiaca, por el solo hecho de que Bolivia construyera la línea Uyuni-Tupiza, se vez de la línea Tupiza-Potosí. Si a esto se agrega que los ferrocarriles argentinos están en condiciones de competir con la vía de Antofagasta, por la enorme diferencia de sus tarifas, por mucho que el resorrido sea mayor, no podrá menos que verse con satisfacción que se construya la línea Uyuni-Tupiza."

"Se dice que la línea Uyuni-Tupiza, continúa el señor Muñoz y Reyes, obligaría la carga de Potosí, a recorrer 520 kilómetros en vez de 290 kilómetros; esto es evidente; en cambio, si hace la línea Potosí-Tupiza [cancelando la de Uyuni-Tupiza] se obligaría a toda la carga de La Paz, Oruro, Cochabamba y Santa Cruz, a recorrer 540 kilómetros, en vez de 270 kilómetros. De modo que, desde este punto de vista, si los representantes de Potosí, defienden el menor recorrido para la carga de su ciudad los demás representantes tienen que defender el menor recorrido, para la carga de los departamentos de La Paz, Oruro, Cochabamba y Santa Cruz. En estos casos, como en todos los semejantes, tiene que sacrificarse lo menor a lo más."

Examinando este asunto conforme al criterio argentino, legítimamente interesado en la más vasta y feliz colocación de sus productos naturales y manufacturados, se nota al momento que las modificaciones propuestas, consultan más los intereses comerciales de la nación humana, que los de la nación humana. Basta para convencerse de ello, reflexionar, que estando aceptada sin discrepancia la supresión de la línea Potosí-Oruro, la ejecución de la línea Potosí-Tupiza, en sustitución del de Tupiza Uyuni, limitaría la colocación de las importaciones argentinas a la ciudad de Potosí y sus inmediaciones, siéndoles necesarios llegar por circunstancias menos mineros y los domos centros mineros de Oruro, en donde se encuentran frente a la ventajosa competencia de las importaciones chilenas y peruanas.

Bastaría otra circunstancia para que todos Oruro, Potosí, Huancabamba, Llaillaga, Chorolque, etc., que en estos momentos representan la mayor parte de la producción minera de la república, quedarán privados de los beneficios que traerían las importaciones argentinas, consistentes en harina, azúcar, trigo, ganado, conservas, vino, licores, paño, aprensado y muchas manufacturas de consumo limitado. Procuéndonse todos estos artículos de procedencia argentina, en condiciones de más baratura y de mejor calidad, que los de origen chileno, es indudable que disminuyendo el costo de las subsistencias y de las explotaciones mineras, la industria minera recibiría un gran impulso generador de una mayor producción.

Todas estas consideraciones de importancia económica, comercial e industrial, concurren a establecer una verdad incontestable: las modificaciones propuestas al primitivo plan de ferrocarriles, son el resultado de estos estudios, hechos en todas las líneas proyectadas. Una apreciación tranquila de las conveniencias del país y de los intereses de los empresarios, ha armonizado en lo posible éstas y aquellas, dentro de los derechos y obligaciones ya fijados, por contratos preexistentes.

La aprobación de tales modificaciones, es, en consecuencia, un acto de equidad, que en ejercicio de sus atribuciones, deberá llevar a efecto esta H. Cámara.

CONVENIOS CON LA ARGENTINA

Los contradictones del nuevo plan, colocados en situación de no poder desconocer los hechos, mentos expuestos, han tomado pie del convenio argentino, como del argumento supremo, para denegar contra los poderes públicos, una serie de calificativos despreciables, para la dignidad nacional, atribuyendo a las modificaciones, un carácter odioso de violación del convenio celebrado con aquella república.

Sólo este motivo, obliga a la comisión, a ocuparse de este aspecto de la cuestión, a fin de demostrar que la argumentación, así planteada, no tiene razón de ser.

Desde luego, por los antecedentes que se conocen, en los convenios celebrados con la Argentina, desde el año 1884, la aspiración de ambos países contratantes, como es natural, es buscar las mayores ventajas, para el comercio internacional, dejando a cada uno, el derecho de elegir el trazo y desenvolvimiento de la línea en el interior de cada república, a las mejores conveniencias de la soberanía comercial y política de cada una.

Así resulta expresamente del convenio de 30 de junio de 1894. La tendencia razonable de la Argentina, es a llegar a la frontera boliviana, para que ésta, a su vez, prolongue la línea 6 fuses a su encuentro.

Esta conducta, abonada por el honor nacional de cada país, ha sido sin duda la base para considerar la prolongación del ferrocarril, a la sección de La Quiaca-Tupiza, en la forma y condiciones que aprobó el H. Congreso del año pasado.

Según los términos expresos de ese convenio, el punto terminal del Central Argentino, es la ciudad de Tupiza, hasta allí debería llegar el esfuerzo argentino.

Por su parte, Bolivia, se obligó a construir la línea Potosí-Tupiza, sin haber comprometido expresamente a ninguna de las compañías ferroviarias de la república para ese objeto.

El nuevo plan no desvirtúa el principal objeto, pues la línea Uyuni-Tupiza, siempre tiene por objeto conectar con el central argentino, en la misma ciudad de Tupiza, ofreciendo al comercio argentino, una zona tributaria más extensa. De manera que en el fondo, la variación del nuevo plan, lejos de importar un perjuicio, consulta mejor los intereses de ambos países. Por otra parte, entre nosotros, va realizándose la misma discusión que tuvo lugar entre las provincias del norte de la Argentina; eran Salta, Jujuy y otras poblaciones de segundo orden, que más ó menos apasionadamente, discutieron la preferencia del trazo de la línea por una ó otra zona.

En este debate no intervinieron, ni pudo hacerlo, nuestra cancillería en respeto a la soberanía y conveniencias de aquella nación.

Así mismo creemos que nuestro deber es llegar a Tupiza, con nuestro ferrocarril, por la mejor ruta que económica y políticamente convenga a toda la nación, sin que la República Argentina, tenga derecho a observar nuestros procedimientos de carácter interno; puesto que somos los únicos que debemos consultar nuestros intereses, una vez que con tal conducta, no causamos daño a la nación amiga.

Es así como debe entenderse el convenio que nos ocupa, sin darle esa forma de generosidad a la República Argentina, generosidad tan depresiva para el honor nacional.

En este sentido, el convenio con la República Argentina, está vigente, no existe violación al convenio, ni ultraje a la fe nacional.

Si a pesar de todo, un interés mal comprendido, induce al gobierno argentino a concepciones lesivas a sus derechos, el nuevo plan, creemos oportuno el momento de cambiar la orientación de nuestra diplomacia, en sentido de agradecer a aquella nación amiga, su buena voluntad y manifestarle que nuestro país, considera un deber suyo de ferrocarril a conectar con el central norte argentino, por la zona

no poder desconocer los hechos, mentos expuestos, han tomado pie del convenio argentino, como del argumento supremo, para denegar contra los poderes públicos, una serie de calificativos despreciables, para la dignidad nacional, atribuyendo a las modificaciones, un carácter odioso de violación del convenio celebrado con aquella república.

Sólo este motivo, obliga a la comisión, a ocuparse de este aspecto de la cuestión, a fin de demostrar que la argumentación, así planteada, no tiene razón de ser.

Desde luego, por los antecedentes que se conocen, en los convenios celebrados con la Argentina, desde el año 1884, la aspiración de ambos países contratantes, como es natural, es buscar las mayores ventajas, para el comercio internacional, dejando a cada uno, el derecho de elegir el trazo y desenvolvimiento de la línea en el interior de cada república, a las mejores conveniencias de la soberanía comercial y política de cada una.

Así resulta expresamente del convenio de 30 de junio de 1894. La tendencia razonable de la Argentina, es a llegar a la frontera boliviana, para que ésta, a su vez, prolongue la línea 6 fuses a su encuentro.

Esta conducta, abonada por el honor nacional de cada país, ha sido sin duda la base para considerar la prolongación del ferrocarril, a la sección de La Quiaca-Tupiza, en la forma y condiciones que aprobó el H. Congreso del año pasado.

Según los términos expresos de ese convenio, el punto terminal del Central Argentino, es la ciudad de Tupiza, hasta allí debería llegar el esfuerzo argentino.

Por su parte, Bolivia, se obligó a construir la línea Potosí-Tupiza, sin haber comprometido expresamente a ninguna de las compañías ferroviarias de la república para ese objeto.

El nuevo plan no desvirtúa el principal objeto, pues la línea Uyuni-Tupiza, siempre tiene por objeto conectar con el central argentino, en la misma ciudad de Tupiza, ofreciendo al comercio argentino, una zona tributaria más extensa. De manera que en el fondo, la variación del nuevo plan, lejos de importar un perjuicio, consulta mejor los intereses de ambos países. Por otra parte, entre nosotros, va realizándose la misma discusión que tuvo lugar entre las provincias del norte de la Argentina; eran Salta, Jujuy y otras poblaciones de segundo orden, que más ó menos apasionadamente, discutieron la preferencia del trazo de la línea por una ó otra zona.

En este debate no intervinieron, ni pudo hacerlo, nuestra cancillería en respeto a la soberanía y conveniencias de aquella nación.

Así mismo creemos que nuestro deber es llegar a Tupiza, con nuestro ferrocarril, por la mejor ruta que económica y políticamente convenga a toda la nación, sin que la República Argentina, tenga derecho a observar nuestros procedimientos de carácter interno; puesto que somos los únicos que debemos consultar nuestros intereses, una vez que con tal conducta, no causamos daño a la nación amiga.

Es así como debe entenderse el convenio que nos ocupa, sin darle esa forma de generosidad a la República Argentina, generosidad tan depresiva para el honor nacional.

En este sentido, el convenio con la República Argentina, está vigente, no existe violación al convenio, ni ultraje a la fe nacional.

Si a pesar de todo, un interés mal comprendido, induce al gobierno argentino a concepciones lesivas a sus derechos, el nuevo plan, creemos oportuno el momento de cambiar la orientación de nuestra diplomacia, en sentido de agradecer a aquella nación amiga, su buena voluntad y manifestarle que nuestro país, considera un deber suyo de ferrocarril a conectar con el central norte argentino, por la zona

no poder desconocer los hechos, mentos expuestos, han tomado pie del convenio argentino, como del argumento supremo, para denegar contra los poderes públicos, una serie de calificativos despreciables, para la dignidad nacional, atribuyendo a las modificaciones, un carácter odioso de violación del convenio celebrado con aquella república.

Sólo este motivo, obliga a la comisión, a ocuparse de este aspecto de la cuestión, a fin de demostrar que la argumentación, así planteada, no tiene razón de ser.

Desde luego, por los antecedentes que se conocen, en los convenios celebrados con la Argentina, desde el año 1884, la aspiración de ambos países contratantes, como es natural, es buscar las mayores ventajas, para el comercio internacional, dejando a cada uno, el derecho de elegir el trazo y desenvolvimiento de la línea en el interior de cada república, a las mejores conveniencias de la soberanía comercial y política de cada una.

Así resulta expresamente del convenio de 30 de junio de 1894. La tendencia razonable de la Argentina, es a llegar a la frontera boliviana, para que ésta, a su vez, prolongue la línea 6 fuses a su encuentro.

Esta conducta, abonada por el honor nacional de cada país, ha sido sin duda la base para considerar la prolongación del ferrocarril, a la sección de La Quiaca-Tupiza, en la forma y condiciones que aprobó el H. Congreso del año pasado.

Según los términos expresos de ese convenio, el punto terminal del Central Argentino, es la ciudad de Tupiza, hasta allí debería llegar el esfuerzo argentino.

Por su parte, Bolivia, se obligó a construir la línea Potosí-Tupiza, sin haber comprometido expresamente a ninguna de las compañías ferroviarias de la república para ese objeto.

El nuevo plan no desvirtúa el principal objeto, pues la línea Uyuni-Tupiza, siempre tiene por objeto conectar con el central argentino, en la misma ciudad de Tupiza, ofreciendo al comercio argentino, una zona tributaria más extensa. De manera que en el fondo, la variación del nuevo plan, lejos de importar un perjuicio, consulta mejor los intereses de ambos países. Por otra parte, entre nosotros, va realizándose la misma discusión que tuvo lugar entre las provincias del norte de la Argentina; eran Salta, Jujuy y otras poblaciones de segundo orden, que más ó menos apasionadamente, discutieron la preferencia del trazo de la línea por una ó otra zona.

En este debate no intervinieron, ni pudo hacerlo, nuestra cancillería en respeto a la soberanía y conveniencias de aquella nación.

Así mismo creemos que nuestro deber es llegar a Tupiza, con nuestro ferrocarril, por la mejor ruta que económica y políticamente convenga a toda la nación, sin que la República Argentina, tenga derecho a observar nuestros procedimientos de carácter interno; puesto que somos los únicos que debemos consultar nuestros intereses, una vez que con tal conducta, no causamos daño a la nación amiga.

Es así como debe entenderse el convenio que nos ocupa, sin darle esa forma de generosidad a la República Argentina, generosidad tan depresiva para el honor nacional.

En este sentido, el convenio con la República Argentina, está vigente, no existe violación al convenio, ni ultraje a la fe nacional.

Si a pesar de todo, un interés mal comprendido, induce al gobierno argentino a concepciones lesivas a sus derechos, el nuevo plan, creemos oportuno el momento de cambiar la orientación de nuestra diplomacia, en sentido de agradecer a aquella nación amiga, su buena voluntad y manifestarle que nuestro país, considera un deber suyo de ferrocarril a conectar con el central norte argentino, por la zona

mina, al dar cuenta de las medidas que dictó el señor Ministro de Hacienda e Industria para regularizar los procedimientos de la Aduana de Guayaquil, dice: que una de ellas fué la inmediata destitución del Administrador culpable. Tal aseveración es del todo inexacta, por lo que me permito suplicar a usted, quiera ordenar la publicación de los adjuntos documentos, que se relacionan con la renuncia que espontáneamente elevante la consideración del Supremo Gobierno.

De usted muy atento y seguro servidor—

José DEHESA.

COPIA

Guayaquil, 31 de octubre de 1908

COPIA

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Hacienda e Industria.

Hace la renuncia que indica: José Dehesa, Administrador de la Aduana de La Paz en Guayaquil, ante los respetos de usted, por intermedio del señor Inspector General del Ramo, me presento y digo: que con motivo de la fuga del ex jefe de esta Aduana don Teodoro Unzuaga, que fué propuesto para ese cargo por mi antecesor el señor Alejandro L. Dun, para que bajo su responsabilidad directa manejara la Caja de la Aduana, y a quien conservé prestando atención a las solicitudes de su respetable madre; decía pues, que con motivo de la fuga de ese mal empleado me comprometí abusando de la confianza que le diésemos, se me han hecho cargos demasiado faltos de justificación, imputados faltas a mi administración, tales como la de no estar los libros corrientes al día y haberse quedado pendientes varias pólizas con acusas de dobles derechos y comisos, sin la oportuna tramitación.

A primer golpe de vista se desvanecen estos cargos, pues es notoria la falta que ha habido en esta oficina de un contador puntual y competente, así como la falta de un secretario cuyas funciones las he desempeñado desde mi ingreso a la administración, con muy pequeñas interrupciones.

Desando, pues, resguardar mi persona de los cargos infundados; he resuelto elevar por conducto de usted, mi renuncia, ante el señor Presidente Constitucional de la República, quien tuvo a bien encomendarme el cargo de Administrador de esta Aduana, cuyos labores he procurado llenar con toda honradez, como en otra ocasión le he escrito también las de Vista de la Aduana de Puerto Pérez.

Sírvase, señor Ministro, poner este memorial en conocimiento del señor Presidente Constitucional de la República, a quien tributo mis agradecimientos muy sinceros.

Será justicia, etc.

Guayaquil, 16 de junio de 1908.

Señor Ministro:

(Firmado)—José DEHESA.

Aquí el sello de la Inspección General de Aduanas.

La Paz, 19 de junio de 1908.

Elvase esta renuncia a conocimiento del señor Ministro de Hacienda e Industria, opinando el suscrito por su aceptación.

(Firmado)—V. FARFÁN

Aquí el sello del Ministerio de Hacienda e Industria.

La Paz, 20 de junio de 1908.

Visto el memorial que antecede, se acepta la renuncia formulada por don José Dehesa, del cargo de Administrador de la Aduana Nacional de La Paz en Guayaquil.

(Firmado)—MONTES.

(Firmado)—BENED. GOYTIA.

COPIA

Señor Administrador de la Aduana Nacional de La Paz en Guayaquil.

Pide se le mande expedir la copia certificada que indica.

José Dehesa, ante los respetos de usted, me presento y digo: que para los usos que viene convenir me, se sirva usted ordenar que se me expida copia certificada del oficio N.º 1.156, que con fecha 20 de junio último, me pasó el señor Inspector General de Aduanas anunciándome la aceptación de la renuncia que voluntariamente formulé ante el Sr.

premo Gobierno, del cargo de Administrador de la Aduana.

Será justicia, etc.

Guayaquil, 20 de octubre de 1908

Señor Administrador

(Firmado)—José Dehesa.

Aquí el sello de la Administración, Guayaquil, 30 de octubre de 1908

Expedida por la Secretaría de esta Aduana la copia del oficio que se solicita en el anterior memorial.

(Firmado)—P. Dalence.

COPIA

Bolivia—Inspección General de Aduanas.—La Paz, 20 de junio de 1908.

N.º 1.156.

Al señor don José Dehesa, Administrador de la Aduana Nacional.

Guayaquil.

La renuncia del cargo de Administrador de esta Aduana, que usted se sirvió elevar con oficio de fecha 16 del presente mes, ha sido aceptada por el Supremo Gobierno, habiendo sido nombrado en su reemplazo el señor Benjamín Cornejo.

Mientras el nuevo administrador se constituye en esa, que será en pocos días más, érvase usted liquidar definitivamente los pólizas pendientes, arreglar los libros para formular el balance de comprobación al día de la entrega de la oficina y preparar el inventario general de la Aduana.

Soy de usted muy atento y seguro servidor

(Firmado)—V. Farfán.

Aquí el sello de la Secretaría de la Aduana.

Guayaquil, 30 de octubre de 1908

Es copia del original de su referencia.

(Firmado)—T. San Martín.

Secretario.

V. B. S.

(Firmado)—P. Dalence.

Adm. Interino.

INSERCCIONES.

Manifestación de la

ciudad de Corocoro

El vecindario de la ciudad de Corocoro, que con unánime sereno aprecio las determinaciones gubernativas, conceptuadas de gran valía el nombramiento de Jefe de Partido que el Supremo Gobierno ha hecho en la última providencia constitucional del ramo judicial, referente a esta Provincia en favor del Dr. Néstor Simbrón.—Pues, las aspiraciones que este pueblo industrial anhela: en contrar probridad y competencia en la árdua y difícil tarea de administrar justicia, se reúne en el personal distinguido del Dr. Simbrón, cuyos antecedentes de honradez, larga y acentuada práctica que tiene adquirida en la magistratura son prendas de garantía para esta importante sección de la República, y tiene motivos justos de complacencia este vecindario; y a la vez de enviar un voto de gratitud a la Excmo. Corte Suprema de Justicia por tan acertado nombramiento, manifestando nuestra efusiva felicitación al Dr. Simbrón, suscribiendo esta manifestación.

Corocoro, 26 de Octubre de 1908

Eusebio Monroy-S. B. Casas

Francisco Egueta—F. Bernal

J. Felipe López—José Sainz

J. C. Pérez—E. S. Ladrerra—Casto Quintela—Erquiaga y Flores

S. Villalón—César Manchego

L. Alconini—G. Larrea—C. R. Lazarte—Camilo G. Helguero

Alejo C. Gutiérrez—Ezequiel D. Aguilar—Juan C. González—Ricardo Soruco—Ángel Fournes

Demetrio Peñalosa—Arturo S. Jimenez—Pedro Aguilar—Justo Montecinos—Enrique Uribe—Antonio Rodríguez—José Gutiérrez

Agustín B. Luna—Eugenio Balboa—Cosme Salinas—Moisés Neyrot—Prudencio S. Alarcón—Juan Silva—Rómulo Quintela—Juan Alíaga—Pedro González—Silverio Prieto—Agustín Valdez S.—Julio Balderrama—Torenato J. Alanes—Daniel D. Godoy.

Signen más firmas

COPIA

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

Señor Prefecto—Solicita la adjudicación de las tierras que indica—Otros señalan domicilio: Crisólogo Sañines, vecino del Canton Yancachi, y de tránsito en esta, comerciante, presentándose ante Usted, con respeto.

A los Hacendados

Se ofrece en venta algunos pocos ejemplares de toros de Durban y Holstein, así como vaquillas, en la Granja Los Manzanos, Hacienda Calacoto.

Es una oportunidad para obtener reproductores sanos, aclimatados y baratos.

Distancia a la finca 30 minutos a coche o caballo, Teléfono N.º 268 La Paz, Nbre. 30 de 1908. 1 m. N. 6

REMATE JUDICIAL—

El doctor Julio In. daburu, Juez de Partido 3.º de esta Capital y su Cerrado, etc.

Por auto de fecha 31 de octubre pasado, ha señalado el día 16 del mes en curso, hs. 2 p.m., para el remate voluntario del edificio y terrenos del Matadero de la Paz, en liquidación, bajo la base de Bs. 30,780, rebajada que ha sido la tercera décima de su tasación pericial.

Los que deseen hacer postura pueden concurrir a la oficina del suscrito secretario, el día y hora indicados.

La Paz, Nbre. 4 de 1908.

SMOLN PASKA C. Secretario.

5 v. 2445

ADMINISTRADOR—Necesito para una finca de puma. Infútil presentarse sin recomendaciones y garantía. Referencias, calle Colón 75.

10 v. 2445

Matrona—M. Micaela v. de Marañón, calle Indurru No. 67, casa del señor Roto Pacheco.
3 m. A. 30

En venta una máquina de pizar tabaco, funciona a dor y mano. Colón 18.



Unicos y exclusivos depósitos de estos cigarrillos para esta ciudad y provincias: Calle Sagárnaga N° 48, casa del señor Ricardo Clavel.
3 m. O. 1°

EN ARRIENDO—Se ofrece la casa situada en seguida del Colegio Militar, detrás del chalet del señor Ismael Montes. Es de estilo moderno, muy bien decorada, con servicio de aguas corrientes, Waterclosets, cuarto de baño, etc. Después de visitarla, dirigir propuestas a su propietario, el doctor Elías Sagárnaga, en los dptos de la Botica de los Incas.
15 v. 2432

Nemesio Iturry Nuñez
ABOGADO
Defiendo asuntos administrativos, judiciales de comercio y minas. Estudio, casa del señor 1. Vía, calle Charinos No. 118, calle Recoleta Nos. 6 y 27.
3 m. S. 19

LAFITAS—Hay un buen surtido de lapas en venta en la Mar molera San José, calle Graneros, cerca a la capilla del Beer Pastor. Se recomienda puntualidad en los contratos. También hay resacas en venta.
3 m. A. 14

Damián Zapata, Notario de 1.ª clase, calle Illimani No. 18, al lado de la librería de Barco. Despacho completo, horas de oficina de 7 a.m. a 11 y de 12 m. a 5 p.m.

JOSÉ M. de ACHA—Compra y vende acciones de Banco, Letras Hipotecarias, acciones de cerveceras, de minas, etc., etc. Diríjase a Cochabamba.
1 a. My. 8

JUAN FRANCISCO BEDREGAL—Abogado—Se encarga de asuntos mineros, administrativos y judiciales.
Estudio Socabaya N° 12, Ca; villa decorada N° 149. Horas de consulta de 10 a 11 y de 1 a 4.
1 m. O. 1°

REMATE JUDICIAL—El doctor Fermín Salomón, Juez 4.º de Partido de esta Capital y su Cercado, etc. Por auto de fecha 19 de octubre corriente, ha señalado el día 9 de noviembre próximo, horas 2 de la tarde, para el remate voluntario de la casa, Nos. 9 al 13, sita en la plaza mayor 6 "Parque Murillo" de esta ciudad, bajo la base de ochenta y ocho mil bolivianos [Bs. 88,000], por no admitir cómoda división entre sus propietarios señor Justino del Carpio y señora Tránsito C. de Zavala.
Los interesados en dicho remate, pueden ocurrir el día y hora indicados a la oficina del suscrito secretario.
La Paz, 24 de octubre de 1908.
M. B. MENDOZA

Nota de los dueños—El arrendamiento actual de la casa, cesará del todo en 31 de diciembre próximo.
12 v. 2438

GUIA GENERAL DE BOLIVIA—Anuncio al público, que habiéndose extraviado varios recibos en blanco de la obra y teniendo conocimiento de personas que dándoselas de mis agentes han tratado de estafarme, habiendo negociado por mi cuenta, que fuéramos con el infrascripto leberán entenderse.
La Paz, 20 de Setiembre de 1908.
Julio C. Frigerio Bravo,
Director y propietario.
12 v. 2444

EN ALQUILER—La casa No. 26 calle Loayza: 6 departamentos, los grandes, se alquilan sueltos. Referencias: Franr Tamayo, Alameda, casa Durandean.
15 v. 2434

SEVERO V. ACHABAL
SASTRE CONTADOR
Pongo en conocimiento de mi distinguida clientela y del público en general, que he trasladado mi taller denominado, NORA SASTRERIA PAGENA, a la casa del señor Luis Morales, entre las calles Cochabamba y Murillo, N° 216, donde tendré el agrado de servirlos como siempre, con puntualidad, esmero y elegancia, en confeccionar vestidos dentro y fuera de la ciudad.
La Paz, 25 de Setiembre de 1908.
30 v. 2421

MANUAL DE PROCEDIMIENTOS—Guía teórica práctica, indispensable para alcaldes parroquiales, alchidos de barrio, jueces rurales, y árbitros, abogados, comerciantes y estudiantes de derecho, en juicios civiles y criminales por.

Enrique Mallea Balboa
El éxito de tres ediciones agotadas en menos de cuatro años, ha sido muy recomendable esta obra, que acaba de publicarse doblemente aumentada que las anteriores.
En venta en todas las librerías al precio fijo de Bs. 1.50 cts.
Para ventas por mayor, diríjase al autor en su casa, Lina, res 76, La Paz.
3 m. S. 18

AL PÚBLICO—Se previene a todos los deudores de la Gran Sastrería Elegante, que deben entenderse directamente para el pago de sus cuentas con el señor S. A. Cáceres, en la calle de Illimani N° 25, pues, de lo contrario, se publicarán sus nombres, sin perjuicio de la vía ejecutiva.
La Paz, 27 de Octubre de 1908.
CAMILO GONZÁLEZ
8 v. 2441

EN VENTA Se ofrece la cómoda y espaciosa casa, situada en la plaza principal 6 parque Sucre, en la ciudad de Sorata, que fué del señor Jerónimo Silva, hoy de la señora Lágiora v. de Eulert, que habiendo recibido muchos arreglos y reparaciones, ofrece las mayores comodidades. Para tratar, verse con la propietaria en la misma casa en Sorata o con su encargado en esta ciudad, en la calle Socabaya, casa N° 46.
15 v. 2443

EN ALQUILER—Un elegante departamento en altos, compuesto de seis espaciosas habitaciones, cocina y despensa; con excelente servicio de agua y desagües. Pormenores: Indaburo 15.
La Paz, octubre 24 de 1908.
15 v. 2538

"La Victoria"
FREUDENTHAL HERMANOS
Calle Chirinos 40 y 42

Llegaron en lindo surtido:
Canerías
Medias para señoras
Mitones de seda y de hilo
Mitones largos con dedos de seda
Sovillitas hechas
Güeno para manteles
Tul obispo
Vestidos para niñas
Abrigos última novedad
Blusas Golf de lana
Bolsas de metal, negras y de plata
10 v. 2444

AVISO—Habiéndose extraviado el certificado de depósito otorgado por el suscrito, en favor del señor Víctor M. Aldazosa, por Bs. 1,300, bajo el N° 132, queda nulo por haberse expedido el duplicado correspondiente.
La Paz, 31 de Octubre, de 1908
DARÍO GUTIÉRREZ
4 v. 2444

SE ALQUILA—Un departamento de 5 piezas, bien cómodas, en la calle Recoleta No. 155, esquina Intendencia de Guerra. Referencias, calle Sagárnaga No. 37.
La Paz, Octubre 31 de 1908.
2 v. 2444

Hacienda Chiviviv
Bestias a manutención
En la hacienda Chiviviv se reciben bestias a manutención. Cuenta con grandes alfalfares, pesebres, cuidado esmerado. Precios relativamente módicos. Referencias en la Bodega de Macanaca, calle Comercio.
1 m. O. 10

OJO! OJO! OJO!

TODAS LAS SEÑORAS Y SEÑORITAS
Elegantes que tienen buen gusto para vestirse
Dígnense visitar el grande y afamado taller de modas
"La Elegancia Italiana"

Calle Teatro, esquina calle Comercio Nos. 63, 65 y 67.
Donde encontrarán un gran surtido de vestidos confeccionados a la última moda, para las fiestas de Todos Santos.
También tiene un hermoso surtido de gorritas y batitos de todos tamaños para niñas, sombreros para señoras y señoritas, a la última moda de París y Londres.
El precio de cada artículo será muy módico, que ninguna de las muy distinguidas visitantes saldrán de dicho taller sin hacer sus respectivos compras

Viena S. de Bruzzone
MODISTA.
1 m. O. 10

Bautista Saavedra
— ABOGADO —
Bufete Calle Chirinos 62.

MAESTRANZA ARNOLD
Calle Reco No. 139

Se instala toda clase de maquinaria para minas y fincas, de fuerza y luz eléctrica, agua potable, gas acetileno, teléfonos, telégrafos, teléfonos, teléfonos y campanillas eléctricas.
Se hace toda clase de construcciones de fierro
Se compone dinamos y motores eléctricos, de gas, benzina, parafina, y vapor. Automóviles y bicicletas. Maquinas de imprenta, escribir y coser. Aparatos telegráficos y telefónicos. Fonógrafos y gramófonos y toda clase de armas romanas y aparatos de música. Todo trabajo se hace con puntualidad y esmero, a precios módicos.
1 m. 1° O.

BANCO DE CHILE Y ALEMANIA
Oficina principal: Hamburgo
Sucursales
Valparaíso—Santiago—Concepción—Temuco
Antofagasta, Valdivia y Victoria
Banco de Chile y Alemania—Sección Boliviana
La Paz, Sucursal, Nos. 25, 28, 31 y 32, almanera que ocupan antes el Sr. Carlos Flores—Hoy—Calle La Plata, esquina Junta.
Efectúa todas las operaciones bancarias, tales como préstamos, depósitos fijos de letras de cambio sobre las plazas principales, libranzas de cuentas, comisiones, etc., etc.
Cotizaciones y tipo de intereses, conforme con las tabillas que se dan diariamente en la oficina.
Además en la sección

CAJA DE AHORROS
que está a disposición del público, se reciben depósitos desde la suma de Bs. 10 hasta Bs. 5,000 ganando el interés de cinco por ciento anual, siempre que esos depósitos permanezcan en el Banco por lo menos 6 meses.
Para acumular sumas menores de Bs. 10 el Banco facilita a sus clientes el sistema de ahorros.
Las condiciones están contenidas en las respectivas libranzas.

FABRICA DE AGUAS GASEOSAS
Lévy y Massé

A la entrada del Malecón de Chaltapampa
OFRECEMOS NUESTROS SQUIETES PRODUCTOS
Frescos y Jarabes
DE
Limón, Frambuesa, Grosella, Naranja, Granadina.
Sifones Ginger Ale
Siendo nuestros productos garantizados, suplicamos a los consumidores exigir siempre nuestra marca:

LEVY Y MASSE
Fábrica de Aguas Gaseosas
Atendemos todos los pedidos para las provincias.
Jn. 20

Bernardino Alvarez Daza
ABOGADO
Defiende toda clase de asuntos judiciales y administrativos, con puntualidad y esmero.
Buñete: calle Chirinos 139, casa del doctor Claudio O. Barrios.
Domicilio: E. Valle 12.
Horas de trabajo, de 8 a 11 ma. y de 1 a 5 p.m. Teléfono 99

Banco Nacional de Bolivia
Creado por ley de 17 de Agosto y Decreto Supremo de 1.º de Septiembre de 1871.
Oficina principal: Sucre.
Sucursales: La Paz, Cochabamba, Oruro, Potosí, Tarija, Tupiza y Uyuni.
Capital pagado, Bs. 6.000.000.—
RESERVAS:
Fondo de Reserva Bs. 600.000.—
Provisión 150.000.—
para futuras dividendos 122,146.85 " 872,146.85
Bs. 6.872,146.85

tas de intereses y comisiones que rigen en la oficina de La Paz, hasta nuevo aviso.

EL BANCO PAGA
Sobre depósitos a la vista y en cuenta corriente, 2% anual
A tres meses plazo 3 " "
A seis meses plazo 4 " "
EL BANCO COBRA
INTERESES: sobre avances en Cuenta Corriente 8% anual
Sobre Préstamos 10 " "
Descuentos de Documentos 9 " "
Contratos con Pacto de retroventa sobre Letras Hipotecarias 8 " "
COMISIONES
Sobre cédulas de documentos y remisión de fondos al Exterior 1/2 % "
Sobre servantes de créditos en cuenta corriente 1/2 % "
Sobre depósitos en custodia: encargándose el Banco del cobro de cupones y dividendos y de la remisión de fondos a los interesados 1 por mil sobre el

Dr. RAFAEL PENARANDA R.

Médico Cirujano
Graduado en las Universidades de Santiago de Chile y La Paz. Ofrece sus servicios profesionales en medicina y cirugía general. Atiende especialmente las enfermedades de garganta, nariz y oídos, enfermedades de señoras y las de vías urinarias. Cuenta en su consultorio con un instrumental moderno y completo para toda clase de curaciones y operaciones quirúrgicas.
Horas de consulta: 1 a 4 p.m. Calle Comercio 78, casa de la señora Zuzo.
P. Julio 1°

César A. Cardozo
— ABOGADO —
Ha trasladado su escritorio a la calle Ingavi No. 21, frente al BANCO NACIONAL
1 m. O. 6

OVO LECITHINE BILLON
Esta medicina es el más poderoso RECONSTITUYENTE. FORTALECE el sistema nervioso y el sistema circulatorio. Es el más poderoso RECONSTITUYENTE. FORTALECE el sistema nervioso y el sistema circulatorio. Es el más poderoso RECONSTITUYENTE. FORTALECE el sistema nervioso y el sistema circulatorio.

JARABE VIDO
al Heróina y al Exomorfina
CALMA prontamente la TOS y CURA de un modo seguro los Resfriados, Bronquitis crónica, Coqueluche, Gripe, Asma, Larigitis, Catarro pulmonar, sin provocar Pesades de Cabeza, Estreñimiento, Calambres del Estomago, etc.

PASTA VIDO
es el complemento del JARABE VIDO, del cual tiene todas las ventajas, añadidas a las notables propiedades anestésicas de la YVOVAINA.
C. DAVID, Doctor en Farmacia, en COURBEVOIE, cerca de PARIS.
En La Paz: SANJINES Y C. (Botica de los Incas)

NUEVOS ALAMBQUES Vino Uridado PESQUI
para BISTEAL, RECTIFICAR RON, AGUARDIENTES, ALCOHOL, etc.
DEROY FILS AINE
26, rue du Théâtre, 26
PARIS
GUÍA PRÁCTICA del BISTEAL y RECTIFICAR
ESPECIAL: Sr. MANUEL de BISTEAL y RON Y TARIFA ILUSTRADA. Envíenme gratis.