

Universidad "Juan Misael Saracho"

DEPARTAMENTO DE EXTENSION CULTURAL Y PUBLICACIONES

Canalización del Río Bermejo

- 1.- La Canalización Unilateral del Río Bermejo. Por SANTIAGO JORDAN SANDOVAL.
- 2.- Carta de la Federación de Profesionales de Tarija al Excmo. Presidente de la República Dr. Hernán Siles Zuazo.



Tarija, marzo de 1958



FB
341.442
U58c

Handwritten signature or initials

803

00803

Universidad "Juan Misael Saracho"

DEPARTAMENTO DE EXTENSION CULTURAL Y PUBLICACIONES

Canalización del Río Bermejo

- 1.- La Canalización Unilateral del Río Bermejo. Por SANTIAGO JORDAN SANDOVAL.
- 2.- Carta de la Federación de Profesionales de Tarija al Excmo. Presidente de la República Dr. Hernán Siles Zuazo.

Inventario No. 001743

Stencil No. 5-XII-85

Tarija, marzo de 1958



Dos palabras

EL DEPARTAMENTO DE EXTENSION CULTURAL Y PUBLICACIONES, en su propósito de divulgar el conocimiento de los problemas que, por su magnitud e importancia deben ser objeto de preocupación de todos los bolivianos, ha acogido el trabajo que a continuación se publica, con el convencimiento de que él ha de contribuir a formar conciencia y llamar la atención de los poderes públicos respecto a uno de esos magnos problemas.

El asunto de la canalización del Río Bermejo es, sin duda, uno de los más trascendentales para Bolivia. Encierra perspectivas inmensas para nuestro porvenir, siempre que en su solución se respeten los legítimos derechos de nuestro país, pues así se abriría la posibilidad de salvar a éste de su enclaustramiento con una salida al Atlántico, mediante la construcción de un puerto fluvial en las Juntas de San Antonio.

En caso de que se hiciese preterición de los derechos bolivianos por parte de la República Argentina, perderíamos la mejor oportunidad de salir de nuestra asfixia y de nuestro estancamiento en el camino del progreso. Concretamente, para Tarija sería doloroso renunciar a un bello sueño, durante tantos años acariciado por nuestros abuelos, y cuya realización traería, como consecuencia, la de todos los demás problemas a que nos vemos abocados en estos momentos.

Sin embargo, son pocos los hombres que, desde tiempo atrás y como el Dr. Luis Pizarro, se han preocupado, con visión clara y con fervor verazmente patriótico, de la defensa de los intereses nacionales y regionales que se aglutinan en este problema.

En el trabajo que hoy ofrecemos al público, un antiguo funcionario de la Cancillería de Bolivia, cuya versación en asuntos internacionales lo llevó a participar en congresos y conferencias de carácter internacional, plantéa, con sólidos fundamentos, el punto de vista desde el cual debe encararse, con justicia y equidad, esta cuestión de ilimitadas proyecciones. El mismo, en su calidad de Delegado de la Universidad «Gabriel René Moreno» de Santa Cruz de la Sierra ante la VII reunión de la CEPAL que tuvo lugar en la Universidad de «San Andrés» en La Paz, en mayo de 1957, lanzó la interesante iniciativa contenida en este estudio.

Por otra parte, la oportunidad es preciosa (y no podemos menos de aprovecharla), para hacer conocer al público lector, un documento de suma importancia y que no debe permanecer en la penumbra de la indiferencia o del olvido; es la Carta dirigida, en febrero último, al Excmo. Presidente de la República, por la Federación de Profesionales de Tarija, quienes con enjundiosos argumentos de orden geográfico, histórico, económico, jurídico y social, y con un alto sentimiento cívico que les houra, defienden la tesis de la bilateralidad del problema de la canalización del Bermejo y del puerto propio en territorio boliviano.

Creemos que este último documento y el trabajo del señor Jordán Sandoval se armonizan y se complementan ya que ambos están inspirados en el mismo afán de servir los intereses de la nación en el problema que se debate.



La Canalización Unilateral del Río Bermejo

Por Santiago Jordán Sandoval

El proyecto de un Canal de navegación desde el Pilcomayo al Bermejo, con su gravitación al Río de la Plata, es, según consta a la opinión pública, de antigua gestación parlamentaria y diplomática, si recordamos que, en diferentes oportunidades, ha sido considerado en la búsqueda de un acuerdo que satisfaga las aspiraciones de Bolivia en un plano de igualdad con la hermana República Argentina.

Esa trascendental obra, cuyo adalid es el publicista tarijeño Dr. Luis Pizarro, afecta de un modo particular a estas naciones que se complementan entre sí y que deben resolver, con criterio panamericanista, sus comunes y tradicionales

problemas por medio de una cooperación recíprocamente sincera. Ella ha sido actualizada, nuevamente, por la declaración del Contraalmirante argentino, ingeniero naval A. J. Eduardo Manera, quien, en reunión de periodistas, ha explicado los alcances de los proyectos de construcción de canales aprovechando íntegramente las aguas del río Bermejo, con embalses de gran capacidad cuyo largo alcanzaría hasta las Juntas de San Antonio.

A fin de evitar nuevas sorpresas, debemos recordar también el litigio territorial con el Paraguay y las protestas de imparcialidad para solucionarlo. Pero, el asunto ha pasado a la categoría de cosa juzgada con la Conferencia de Paz de Buenos Aires, y, pese a los alardes de pacifismo, sólo ha significado para Bolivia la pérdida de toda esperanza de salida autónoma al Río Paraguay.

No podemos menos de recordar con amargura el «escamoteo» que entonces se hizo de la idea de someter el incidente originario del conflicto a un Tribunal Arbitral, pues, si tenemos en cuenta los legítimos derechos de Bolivia sobre el Chaco Boreal, el fallo, «en el peor de los casos, le habría otorgado un extenso litoral sobre el Río Paraguay». Además, aquella solución inesperada, bajo las influencias conocidas, evidenció el ansia de hegemonía al obligarnos a ser dependientes y «utilizar el Río Bermejo en la solución de nuestras necesidades económicas y comerciales».

El Canciller que, en 1932, expuso ante el Senado argentino la canalización del Bermejo hasta el triángulo de las Juntas de San Antonio, influido por un «irreprimible y propio temperamento», con miras a reconstruir la unidad política y económica del Virreinato del La Plata, había designado, con anterioridad, una comisión de ingenieros y técnicos, cuyas conclusiones le sirvieron para programar aquella determinación que hoy se trata de llevar a la realidad *omitiendo los derechos de Bolivia.*

No se puede, sin mengua de la soberanía, sustraer el pensamiento nacional a un tema de tan gran importancia, avaluado ya por la conciencia americana desde muchos años atrás y que no puede ser resuelto con criterio unilateral. Es indispensable arribar a una negociación bilateral honrosa y que esté en concordancia con los principios del Derecho Internacional y con los antecedentes existentes. En justicia, el resultado debe ser fruto de examen simultáneo y conjunto de las dos naciones vecinas dispuestas a resolver con espíritu de amplia comprensión este asunto que no es privativo de una sólo de ellas.

Cuando existen ríos internacionales, es una obligación de Cancillerías, hasta por cortesía, estudiar los caudales hidrográficos para dirimir puntos de vista diferentes y darles una solución amistosa y justa.

Esta sugestión patriótica no persigue fines subalternos, y consecuente con la convicción expresada, con temperamento previsor y con honestidad y discreción, el que escribe estas líneas la presentó, en su calidad de Delegado de la Universidad «Gabriel René Moreno», al Séptimo Período de Sesiones de la Comisión Económica para América Latina, como idea aconsejable para la canalización de ríos en Bolivia por expertos que podían ser solicitados a la Junta de Asistencia Técnica de la ONU, con la participación de los Estados interesados, conjuntamente con el Proyecto para el estudio de la canalización del río Grande o Guapay, alimentado por seis ríos más de la hoya amazónica (estudio del Ingeniero Miguel Rodríguez y otros que lo modifican y amplían seguramente), y el referente al Proyecto Oriental o sea a la canalización del Iténes o Guaporé-Paraguay, en la mayor parte límite arcefinio con el Brasil (estudio del explorador Alcides d'Orbigny y posteriormente, otros ampliatorios o modificatorios y que serán, por mi parte, motivo igualmente de un comentario cuidadoso).

La canalización, navegación y uso industrial de las aguas del río Pilcomayo fueron pactados entre los gobiernos de Bolivia, Argentina y Paraguay, por un instrumento que determinó la creación de una Comisión Internacional «para que estudie y proyecte un Convenio en el que se contemple los aspectos relativos a dicho río, que se

sometería a los Gobiernos de los tres Estados».

Más, el programa referente al aprovechamiento de las aguas del Pilcomayo para el regadío de 40 mil hectáreas, destinadas al cultivo de algodón en Villamontes, dió origen a que la Cancillería de la Casa Rosada, en reclamación planteada ante el Gobierno de Bolivia, diga: «el Gobierno argentino considerará que todo estudio que se haga con el objeto de utilizar las aguas del río Pilcomayo, para regadío y otro propósito, debe serlo conforme a las estipulaciones de los representantes de los tres Gobiernos signatarios».

Del mismo modo, por analogía, nos corresponde sostener ante aquel país, recordando los principios del Derecho de Gentes y en concordancia con lo exteriorizado por la nación vecina, que *el curso inferior (Argentina) de las aguas de un río (Bermejo) que tiene su nacimiento y creciente en territorio superior (Bolivia), no puede ser aprovechado con perjuicio del dueño del curso superior, de conformidad al Acuerdo que estipula obras de canalización y navegación con la intervención de delegados de aquellas naciones. recordando que sus hombres representativos, espontáneamente, han hecho reiteradas y solemnes declaraciones internacionales, en sentido de prestarse colaboración recíproca para resolver los problemas que interesan a ambos países con amplio espíritu de justicia y de solidaridad continental.*

Quienes conocen la geografía sudamericana saben que los ríos Pilcomayo y Bermejo nacen de las vertientes de la cordillera andina de Potosí, Chuquisaca y Tarija respectivamente, y que sus aguas no pueden ser aprovechadas en su curso inferior para el usufructo de una sólo de las partes, con mayor razón si están conceptuadas como internacionales por la misma opinión del país vecino.

Actualizado este argumento por la visita a La Paz de la Comisión Argentina del Río Bermejo que hizo conocer el proyecto de trabajos de embalse en Orán, es oportuno proponer la idea de un canal que, desde territorio argentino vaya a las Juntas de San Antonio, para facilitar la construcción de un puerto fluvial propio en la margen boliviana, proposición que podría ser ampliada o confirmada por ingenieros del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones que, si no lo han estudiado ya en el terreno, pueden estudiarlo de inmediato.

Frente a la posibilidad de efectuarse la canalización por uno sólo de los interesados, con prescindencia del que, por su condición de mediterráneo y subdesarrollado, es el más necesitado de ambos, es pertinente recordar que, durante la última década, se ha requerido al organismo competente para que gestione ante el gobierno de la nación vecina, por conducto diplomático, la canalización Bermejo-Pilcomayo, o sea en-

tre Villa Montes y Embarcación, propuesta particular del señor Pizarro.

En apoyo de este criterio, cito, seguidamente y en forma breve, algunos actos internacionales que, de un modo explícito, *reafirman cualquier forma de canalización suficiente para habilitar un puerto propio en territorio boliviano*, documentos que merecen ser compulsados en su verdadero alcance. Ellos son:

Por el sistema universal, el Pacto de la Liga de las Naciones, que garantizó la libertad de comunicaciones y tránsito, sin cobro de tarifas, excepto las que tengan carácter de retribución de servicios; el Congreso de Viena que estableció, a favor de los Estados aún no-ribereños, la navegación de los ríos internacionales; la Reglamentación del Instituto Internacional, prohibiendo el uso de un río internacional por uno de los Estados ribereños, sin consentimiento del otro; la Carta de las Naciones Unidas, en la que se dispone «la cooperación internacional en la solución de los problemas internacionales de carácter económico», concomitante con los principios de la OEA y otros documentos.

Por el sistema regional, la adopción, por parte de la Comisión de Derecho Internacional Público de Río de Janeiro, del principio de «acuerdo entre Estados ribereños, desde que ese aprovechamiento puede influir, de cualquier modo, en la otra margen, si el río fuese contiguo o en el

territorio del Estado vecino, si el río fuese sucesivo».

La Primera Conferencia Internacional Americana determinó que «los ríos que atraviesan los territorios de los Estados del Continente quedan abiertos a la libre navegación de las naciones ribereñas, sin que esa determinación lesione el dominio o la soberanía de cada una de ellas».

La Séptima Conferencia Internacional Americana recomendó a los gobiernos que poseen ríos navegables, realizar estudios técnicos sobre condiciones de navegación, métodos y costo de eliminación de dificultades que impiden el tráfico fluvial, a objeto de que esas observaciones sean remitidas a la Unión Panamericana con sede en Washington».

Bolivia, en este caso, informada, no sabemos si oficial o extraoficialmente, acerca de la construcción de canales del Río Bermejo, aprovechando íntegramente las aguas del Río Bermejo con embalses que alcanzarían a las Juntas San Antonio, está constreñida a participar en este asunto.

El problema tiene repercusión hemisférica y sería un error, por parte de la Argentina, tratar de solucionarlo unilateralmente, sin el concurso de Bolivia. Por ello, nuestro país se encuentra en la obligación moral y jurídica de asumir la actitud que le corresponde proponiendo una negociación bilateral en concordancia con los fundamentos del Derecho Internacional y los antece-

dentes que lo normalizan, con el elevado propósito de satisfacer las comunes aspiraciones identificadas por un similar destino histórico.

De lo contrario, en esta etapa de transformaciones tecnológicas, a menos de utilizar, el río o ríos de las características anotadas, con puerto propio sobre su territorio, Bolivia no podrá alcanzar el progreso material del Sudeste mediante su salida al Atlántico, porque las tarifas de transporte fluvial y marítimo son más bajas que las ferroviarias y camineras.

De todo lo anteriormente indicado se deduce que no existe otra alternativa sino que el Ministerio competente *plantée la reclamación que deberá fundamentarse en los principios tradicionales que siempre hemos sostenido*, instando al Gobierno de la nación vecina a llegar a un entendimiento equitativo y cordial, ya que los vínculos de amistad y colaboración hánse robustecido durante la entrevista de los presidentes de Bolivia y Argentina, en ocasión de inaugurarse el FF. CC. Yacuiba-Santa Cruz de la Sierra.

En este planteamiento inmediato, el Ministerio competente deberá hacer constar el derecho que asiste a Bolivia para tener un puerto propio sobre su territorio, en conexión con cualquier canal proyectado en aquel sector geográfico. De otro modo, pecaría ese organismo de extemporaneidad o de negligencia frente a los elevados intereses de la Patria.



**FEDERACION DEPARTAMENTAL
DE
PROFESIONALES**

Nº. 11/58

Tarija, 28 de febrero de 1958

Al Excmo. señor
Dr. D. Hernán Siles Zuazo,
Presidente de la República.
La Paz.

Excmo. señor Presidente:

Cumpliendo un deber patriótico, nos permitimos ocupar la digna atención de S. E. tratando una cuestión pública de la mayor importancia y de vastas proyecciones internacionales, cuyos alcances de efectivo progreso comercial, industrial y, en general, económico comprende a grandes

zonas del norte argentino y del sur y el oriente de Bolivia. Se trata, señor Presidente, de la navegación del río Bermejo, con puerto fluvial propio prra Bolivia.

Los estudios que desde hace más de cien años viene efectuando la Argentina, mediante sus organismos técnicos, comprendieron primero los proyectos de canalización del Bermejo y el aumento de su volumen hídrico con el caudal del río Pilcomayo, que sería desviado de su cauce para agregarlo al del Bermejo, a fin de obtener así un alto nivel de líquido permanente, para la navegación de embarcaciones de subido tonelaje. Pero, posteriormente se pudo comprobar, sobre el terreno, la casi imposibilidad de ejecución del plan, por las dificultades insuperables topográficas de la zona por la que atravesaría el canal conductor de las aguas del Pilcomayo al Bermejo, porque este río derrama su caudal en vastas extensiones en las que se pierde por evaporación, llegando sus aguas muy disminuidas al Paraná, por la cuantía fantástica de dinero a emplearse en la obra y su conservación, y por otros múltiples factores negativos contemplados en los estudios técnicos. Hubo de abandonarse esé proyecto, y adoptarse otro, pero siempre con el propósito de navegación, utilizando las aguas de Bermejo.

Desde el año 1923, se inician estudios que comprenden la navegación del Bermejo, mediante

la apertura de canales laterales, o sea paralelos a dicho río, siendo el Dr. Francisco Pondal, de Tucumán, el primero en propugnar esa idea, a base de estudios técnicos anteriores. Luego siguieron otros proyectos, como el del arquitecto húngaro Jorge Kulnay, y el de los ingenieros Henri Áttage-li y Lapuza Cabral, pero es el actual gobierno provisional del general Aramburo el que se ha preocupado seriamente de los proyectos de navegación del Bermejo, tomando en cuenta para ello los estudios practicados por la Dirección de Estudios del Canal Navegable Lateral al Río Bermejo, habiendo dictado al efecto, un Decreto-Ley que crea la Comisión Nacional del Río Bermejo, dependiente del presidente de la Nación, y la faculta para que planee las obras a ejecutarse con la utilización de las aguas del Bermejo en la navegación, en la obtención de energía hidroeléctrica y provisión de agua potable y para riego (V/ «La Prensa», de Buenos Aires, 15 mayo 1957).

No obstante de que el Ejecutivo argentino no ha fijado en su Decreto-Ley el punto de arranque del canal a construirse, paralelo al Bermejo, la Comisión lo establece en Orán, disposición ésta que afecta, con todas sus incidencias, los derechos inalienables e imprescriptibles de Bolivia.

El proyecto de la Comisión argentina comprende la construcción de dos canales navegables. El primero saldría desde Orán, punto en el cual se levantaría una gran represa y su esclusa; re-

correría marginando el río Bermejo y desembocaría en el río Paraná, cerca de Resistencia y frente a Corrientes. Esta es la obra que interesa a Bolivia. El segundo canal partiría de Rivadavia, de donde se dividiría del primero; atravesaría zonas pertenecientes a las provincias de Salta, Santiago del Estero y Santa Fe y desembocaría en el Paraná, en el puerto de Santa Fe.

La Comisión técnica, designada por el gobierno argentino, después de haber exhibido en las capitales de las provincias interesadas los planos y otros gráficos de las obras a realizarse, se trasladó a nuestro país, a la ciudad de La Paz, «para considerar con funcionarios especializados (de Bolivia) detalles de la construcción de los canales marginales, represa y central hidroeléctrica» (V/ «La Prensa», Buenos Aires, 17 enero 1958).

En efecto, se sabe que la Comisión argentina exhibió en La Paz la muestra de sus proyectos; pero lo que no se conoce hasta ahora es lo que consideró y acordó con los funcionarios especializados bolivianos acerca de la construcción de los canales y de la participación que tendría Bolivia en esa obra, como colindante, con derecho de condominio del río navegable del Bermejo. Nada informa la prensa paceña, ni ninguna otra, sobre el particular, y lo único que publica aquélla, sin comentario — que bien lo merecía —, es una declaración de siete puntos, en la que, según el juicio del que la formula, ingeniero Ed-

mundo Manera, jefe de la indicada Comisión, la construcción de los canales reportaría «muchas ventajas para Bolivia».

En lo general, de los puntos contenidos en la declaración del Ing. Manera, se saca bien poca cosa en concreto y en relación con el derecho fundamental que asiste a Bolivia para tener en el vértice de las Juntas de San Antonio, o sobre uno de los ríos (el Bermejo o el de Tarija), un puerto propio, que llene ampliamente, dentro de la soberanía de Bolivia, las necesidades de comunicación con el mercado exterior y del intercambio de los productos de las zonas sur y oriente de la república con los del exterior. No se ven, en la aludida declaración, aparte de las consabidas promesas de libre tránsito, tan munidas en la retórica diplomática, como incumplidas o restringidas en grado máximo en la práctica, las ventajas que se pregonan, ya que no pueden ser tales las que se derivan del hecho de que el ferrocarril de Santa Cruz y la carretera Potosí-Tarija-Bermejo concurren, lleguen y se pongan en contacto con el puerto fluvial de Orán, a construirse. No cabe presentar como ventajas hechos y situaciones preexistentes con relación a un objeto que va a crearse. Los términos están invertidos. Son los ferrocarriles y las carreteras preexistentes los que por sus necesidades económicas expansivas determinan la creación de otros organismos, en nuestro caso el puerto de Orán.

Sin embargo, la afirmación que se hace en el punto cuarto de la declaración del Ing. Manera, en el sentido de que «la construcción del embalse en Orán, de ningún modo impedirá en el futuro la construcción de un canal lateral al lago del embalse, que comunique las Juntas de San Antonio con el Puerto de Cabecera o la comunicación fluvial através del propio lago mediante esclusas y canales apropiados», sincera, como quiéramos que lo sea, da vida a la esperanza de que algún día podría Bolivia contar con un puerto, en territorio propio, en las Juntas de San Antonio. Pero, desgraciadamente tal esperanza tiende a desvanecerse, cuando se lee en la relación que hace «La Prensa» de Buenos Aires, en su edición de 7 del presente mes de febrero, del cometido desempeñado en La Paz por la Comisión técnica argentina, y en la que textualmente se informa que «los funcionarios bolivianos pidieron la instalación de un puerto de cabecera en las Juntas de San Antonio, punto de demarcación limítrofe en el vértice de los ríos Bermejo y Tarija». Y agrega: «Después de explicar los funcionarios argentinos los inconvenientes para una obra en ese lugar, y la conveniencia de realizarla en la localidad de Orán, los representantes bolivianos decidieron que el problema se resolviese de acuerdo con las normas legales sustentadas por la reunión internacional de Montevideo».

Inconveniente ¿para quién? Desde luego, no

es para Bolivia, que cifra en esa obra provechosa y útil, el preciado beneficio de la libertad para el desarrollo de su economía y el logro de su expansión comercial e industrial y sus relaciones con el exterior, mediante una ruta de amplias facilidades para la comunicación. No lo es tampoco para la Argentina, porque las riquezas naturales y las que produce el esfuerzo humano, en los territorios lindantes del sur con el río Condao y al oriente con el río Tarija, territorios cedidos por Bolivia, no tienen otra salida mejor y más barata para llegar al norte argentino que la que les brindaría un puerto en las Juntas de San Antonio.

Y aquí, señor Presidente, llegamos al punto esencial que motiva este memorial. Bolivia asiste en este momento a un hecho de trascendental importancia para el desarrollo futuro de sus relaciones internacionales en lo político, en lo social, en lo económico, en lo comercial e industrial, cual es el planteamiento para la construcción de los canales del Bermejo, aprobado por el gobierno argentino, suceso que afecta intereses vitales de nuestro país y su derecho a la libre comunicación con el mundo, mediante las vías acuáticas formadas por la naturaleza o trabajadas por el hombre. Al frente de ese hecho, Bolivia no puede permanecer indiferente y abandonada al arrullo de expresiones almibaradas, que nada bueno, nada «ventajoso» pueden traerle. Su deber es levantarse

con dignidad y accionar en defensa de su justa causa.

Las gestiones que el gobierno de S.E. ha de abrir con este motivo ante el gobierno argentino, tienen por basamento el principio de la libre navegación del mar y de los ríos, proclamado desde los tiempos romanos, reconocido en convenios bilaterales y multilaterales y practicado regularmente en los países europeos que cuentan en sus territorios con ríos y canales navegables.

En América, el problema de la libre navegación de los ríos y de los canales construídos a ese objeto para el servicio interno de las naciones, ha merecido seria preocupación de Congresos y Conferencias, habiéndose llegado siempre a conclusiones satisfactorias con las que se definía y se aceptaba el principio de libre tránsito para todas las naciones, sin restricción ninguna, en las vías acuáticas o artificiales, demostrándose así que la cooperación interamericana no era una declaración lírica sino un convencimiento profundamente arraigado en la mente de los pueblos cuyos gobiernos lo acataban para darle forma viviente en convenios solemnemente celebrados.

Pero aquí, en nuestro caso, en el caso de Bolivia, Exemo. señor, ya no es necesario contemplar el principio universalmente admitido, como lo es el de la libre navegación de ríos y canales, ni cabe discutirlo. Lo que nos ocurre ahora es algo diferente, aunque guarda íntima conexión

con aquel principio. Se trata, pues, del derecho de condominio que tienen tanto Bolivia como Argentina sobre los ríos Bermejo y Tarija, ribereños de los cuales son ambos Estados. En el primero desde el punto en que la línea divisoria de límites de ambas repúblicas llega al río Condado y sigue su curso con el nombre de río Bermejo hasta las Juntas de San Antonio. Esta línea, consagrada por el Tratado Carrillo-Diez de Medina, despojó a Bolivia de un inmenso territorio que lo poseía desde tiempos inmemoriales, despojo producido en virtud de una interpretación falaz que se hizo al designarse con el nombre de «Cerro del Porongal» al «Cerro Negro», distante de aquél más de 36 kilómetros. Y en el segundo, desde el vértice de las Juntas de San Antonio, en que la línea divisoria de límites sube aguas arriba y encuentra el paralelo 22°. Ambos Estados (Bolivia y Argentina) como ribereños de esos ríos (Bermejo y Tarija), tienen iguales derechos en la posesión y utilidad de ellos para la navegación y su empleo en fuerza motriz, regadío y otros usos.

El caudal de mayor volumen del río Bermejo está formado por afluentes que nacen en las cordilleras de Bolivia, y este hecho asigna a nuestro país, por razones naturales y lógicas, fáciles de comprender, una cierta preeminencia de dominio en el uso de las preindicadas aguas, puesto que, fuera de tales razones, priman los principios

del Derecho Civil, codificados universalmente, los cuales confieren al propietario del fondo superior, antes que al del fondo inferior, el derecho de uso de las aguas en menesteres requeridos por sus necesidades.

Pero lo principal en la cuestión que nos ocupa, señor Presidente, es definir el carácter esencial de un río y sus condiciones, para saber si su aprovechamiento pertenece al régimen privado o si, por el contrario, entra a formar parte de las cosas o elementos de la naturaleza, cuyo beneficio es del dominio público. Dadas las circunstancias ya puntualizadas, no puede menos que reconocerse que el Bermejo es un río internacional por sus condiciones de navegabilidad, y no dejará de tener ese carácter, por mucho que a sus aguas se las adapte y regularice en su curso mediante la construcción de canales y otras obras destinadas a facilitar las comunicaciones. Como río internacional, el Bermejo debe ser puesto al servicio irrestricto del transporte de bienes y personas de todo el mundo, si no es una mentira la necesidad mil veces proclamada en Congresos y Conferencias internacionales de la ayuda mutua y de la confraternidad de los pueblos en el logro de su felicidad.

Y por lo que respecta a Bolivia, esperamos que la república Argentina, fiel a sus tradiciones de respeto a los derechos ajenos, aceptará con espíritu bondadoso y recto las demandas de nues-

tra patria, propugnadas sobre el basamento de la justicia y el Derecho.

El acuerdo a realizarse entre ambos Estados limítrofes y con el ejercicio del condominio de los ríos Bermejo y Tarija, deberá tener por finalidad el establecimiento del Puerto Cabecera en las Juntas de San Antonio, o bien en uno u otro de esos ríos, para que los intereses recíprocos y mancomunados de Bolivia y Argentina queden cumplidamente servidos. La ubicación del puerto en las Juntas, o en uno u otro de los mencionados ríos, interesa a la Argentina, puesto que los territorios suyos comprendidos entre los ríos Lipeo y Condado, por una parte, y los que dan al sur del paralelo 22°, desde su arranque en el río Tarija y su intersección con el río Pilcomayo, por la otra, tienen su derivación natural, por imperio del factor geográfico, y consiguiente salida de sus productos hacia caminos que comunican con las Juntas de San Antonio, y no así con el proyectado puerto en Orán.

Es evidente que el establecimiento del puerto entre las Juntas o en sus adyacentes, en territorio nuestro, demandaría gastos, cuya mitad debería sufragar Bolivia; pero cualquiera que sea el monto de las erogaciones, ello quedaría ampliamente compensado por los beneficios que reportaría el puerto, y que serían incalculables, si se piensa que una inmensa zona del oriente, con sus productos agrícolas y ganaderos, y la zona del

sur de la república, comprendida en ella Tarija y parte de los territorios de Potosí y Chuquisaca, con riquezas inexploradas, serían industrializadas e incrementarían su producción con el aliciente de su salida fácil y su colocación segura en mercados extranjeros.

Algo que merece destacarse en el conjunto de beneficios a recogerse como consecuencia de la creación de un puerto en las Juntas, es el proyecto del ferrocarril que partiendo de Orán pasaría por las Juntas de San Antonio, por Tarija y Camargo, y remataría en Potosí, proyecto auspiciado por la Argentina, y que figura en primer lugar en el artículo X del Tratado de 10 de febrero de 1941, punto que quedó, desgraciadamente, incumplido hasta hoy. Ese ferrocarril es el tramo que falta en Sud América al Ferrocarril Panamericano, que nace en la Patagonia argentina, en su límite extremo austral, corre por el centro del Continente y va a morir en el Canadá, en su límite extremo boreal. Ahora ese ferrocarril puede ser una realidad por apremio de las necesidades del desarrollo económico y por las circunstancias del transporte, nacidas en las zonas o territorios de influencia del Puerto Cabeceza proyectado para las Juntas.

Un puerto establecido en Orán no modificaría grandemente las condiciones económicas de las zonas del sur y del oriente de Bolivia, porque los productos de estas zonas, para llegar a Orán, ten-

drían que hacer un recorrido mucho mayor que el señalado para arribar a las Juntas, con los inconvenientes insalvables y engorrosos opuestos por las disposiciones policíarias y aduaneras, dictadas en resguardo de la soberanía propia a la que pertenece el puerto.

Cosa más grave aún sería la que se dice con referencia al proyectado puerto de Orán, cuyas construcciones vendrían a cerrar el paso a las posibilidades de navegación desde el vértice de las Juntas o desde cualquiera de los ríos, sea el Bermejo o el Tarija. Tal hecho, si fuera evidente, vendría a romper los derechos inalienables de Bolivia y a desvanecer la esperanza de obtener un puerto propio en el sur de la república.

Confiamos, señor Presidente, en la recta e inteligente conducción que su gobierno ha de dar a este asunto de tan grande magnitud y trascendencia, como pocos lo tuvieron, para realizar el progreso y la grandeza de nuestro país.

Apenas podemos pensar que la suerte nos sea adversa. Ayer nos quitaron la goma y los territorios del noroeste; y el rosario de nuestras desventuras no paró allí; porque después fuimos víctimas del despojo de nuestro Chaco Boreal. Y, hoy en día, estamos a la expectativa de que se nos prive del agua, elemento esencial para cubrir las más vitales necesidades de la Nación. ¿Y mañana? Mañana, ante las miradas indiferentes del mundo, no sería extraño que se pretendiera qui-

tarnos el aire que respiramos y la luz del sol que nos alumbra . . .

Sin otro particular, presentamos a S. E. nuestras más respetuosas consideraciones.

Dr. Heriberto Trigo Paz

Pdte. de la Federación Dptal. de Profesionales

Cr. Eduardo Nuñez del Prado

Strio. Gral. Federación y Pdte. Asociación de Contadores

Dr. Anibal Pérez Nieva

Pdte. de la Federación Médica Sindical

Ing. Eduardo Ostria Trigo

Pdte. de la Asociación de Ingenieros Arquitectos

Dr. Jaime Trigo Paz

Pdte. del Colegio de Abogados

Dr. Juan Colodro Robles

Pdte. de la Asociación Odontológica

Ing. Agr. Milton Castellanos

Pdte. de la Asociación de Ingros. Agrónomos y Veterinarios

Dr. Félix Casal

Pdte. de la Asociación de Farmacéuticos



Editorial Universitaria.—Tarija.