

AMIGOS DE LA CIUDAD

MEMORANDUM

Acerca de las necesidades de La Paz

FB

343.0746

L299m

- : -

La Paz, Julio de 1967

770
00770

DOS PALABRAS AL LECTOR

La publicación del presente folleto, obedece únicamente al sano propósito que abrigan los "Amigos de la Ciudad", para dar a conocer a la opinión pública la necesidad de iniciar e impulsar la realización de los trabajos indispensables que requiere del Departamento de La Paz, para explotar sus ingentes riquezas en provecho del desarrollo de la economía nacional: es un breve, pero interesante estudio confeccionado por nuestro Presidente Dr. Daniel Ortiz M., para ser sometido a consideración del Supremo Gobierno, trabajo que mereció la unánime aprobación de la Asamblea de socios y un merecido voto de aplauso que le ha sido conferido.

La Paz contribuye en mayor proporción que otros distritos al sostenimiento del Erario Público; sin embargo, no recibe los beneficios a que tiene derecho para atender a sus necesidades más premiosas. Sin obras públicas de importancia ni caminos que lo vinculen con sus centros principales de producción, se consuela estoicamente con la ingenua contemplación de sus riquezas en potencia. Sus principales rentas provenientes de impuestos gravados a productos de fabricación local, le fueron cercenadas casi en su totalidad so pretexto de incrementar la estabilización monetaria.

Con sus recursos propios, vale decir, NETAMENTE DEPARTAMENTALES, y con ejemplar civismo, ha concebido, planeado y construido el F. C. La Paz - Beni por Yungas, sin pensar que más tarde contemplaría el desmoronamiento de tan importante obra, precisamente en momentos en que la línea férrea se aproximaba a la población de Coroico; y lo que es peor aún, la totalidad del material importado como rieles, carros, etc. etc. fue transportada subrepticamente a ajenos distritos, fuera del Departamento, ocasionándole un manifiesto perjuicio al perpetrarse tan inaudito despojo, sin compensación alguna. ¡¡Lo demás, al tiempo...!!

Se olvida o se pretende ignorar que el Departamento de La Paz, sin hipóbole, es un emporio de riqueza fabulosa. Caupolicán, Iturralde, Larecaja, Muñecas, Camacho, etc., con sus yacimientos de oro, petróleo, piedras preciosas, maderas finas, goma, quina, etc., no cuentan ni siquiera con caminos adecuados de penetración.

La mayor reserva del oro del país —riqueza inigualada— entregada a South American Placers por un cuarto de siglo, a cambio de un ridículo estipendio del 5% de la producción ¡¡que no beneficia ni al País ni menos al Departamento de su ubicación. "Amigos de la Ciudad" dieron oportunamente su voz de alarma para que se reparara esa injusticia, modificando el leonino contrato; sin que su eco patriótico hubiera conmovido a sus representantes nacionales. Pero no cesará en su empeño!!

Pedimos y pediremos siempre, sin desmayar en nuestro empeño, justicia y equidad, sobre todo, trato igualitario para que se atiendan también las urgentes necesidades que brevemente mencionadas en la presente publicación. "NUESTROS PROBLEMAS, NO SOLAMENTE QUE FUERON OLVIDADOS, SINO TAMBIEN PRETERIDOS", como en razgo de sinceridad que le honra, declaró el General Ovando, cuando desempeñaba las funciones de Presidente de la Junta Militar de Gobierno, en una visita que el Directorio de nuestra Institución le hiciera.

Desde entonces, seguimos esperando.

La Paz, Julio de 1967

ABELARDO ALCAZAR
Vocal del Directorio de "Amigos de la Ciudad"



M E M O R A N D U M

ACERCA DE LAS NECESIDADES DE LA PAZ

1.— ANTECEDENTES

El Departamento de La Paz es una región extraordinariamente rica en toda clase de productos de los tres reinos de la naturaleza. Su situación geográfica lo convierte en la zona de más inmediato porvenir por su cercana vinculación hacia las vías naturales de comunicación al Pacífico. Su clima, aunque varía desde el frío glacial de las montañas hasta la canícula de las selvas tropicales, es en general benigno, especialmente en varias ciudades de provincias como Sorata, Chulumani, Irupana, y en poblaciones menores pero llamadas a un gran desarrollo como Italaque, Chuma, Apolo y otras. Demográficamente, el Departamento es uno de los más densamente poblados del país, y los síntomas de su crecimiento se advierten en el desplazamiento de población campesina hacia las ciudades, signo que, aunque negativamente, señala la presencia y necesidad de un cambio fundamental en los sistemas productivos, en el sentido en que se debe abandonar definitivamente nuestra arcaica y primitiva organización económica y elevarla al plano de una economía moderna, dinámica y ágil.

La prosperidad del Departamento de La Paz no constituye únicamente un anhelo regional —legítimo por cierto— sino que es aspiración que interesa a todo el país por su significado nacional, y este concepto hay que remarcarlo porque suponemos ya superada la antigua mentalidad regionalista que tantos males ha causado al desarrollo de nuestra patria y que conspiró especialmente contra la ciudad de La Paz por una malentendida emulación.

La mayor parte de las raudes riquezas del Departamento permanece inexplorada; un porcentaje apreciable se escuerre, por vías ilegales, hacia países vecinos, sin aprovechar en modo alguno a nuestro progreso, debido sobre todo a la falta de vías de comuni-

cación entre los grandes centros poblados y las zonas productivas; y sólo una mínima parte llega a las ciudades contribuyendo al desarrollo nacional.

El Departamento de La Paz, rara vez ha merecido la atención de los poderes públicos; sus problemas se hacen cada día más graves, sin que exista una política destinada a solucionarlos aunque fuera en mínima parte. Después de la administración de Ismael Montes, no se ha emprendido prácticamente, ninguna obra de embergadura. El desarrollo de la ciudad de La Paz está prácticamente estancado, o se realiza con una tasa mínima de crecimiento, y con la presencia de innumerables dificultades y deficiencias.

Creemos que es tiempo de que los poderes públicos emprendan una obra seria para el desarrollo del Departamento de La Paz, pues, el bien del país lo exige e impone que se adopte una actitud práctica, imbuida de modernidad, para aprovechar los recursos verdaderamente extraordinarios que encierra nuestro suelo. La política de dejarlo todo para el futuro es la política del retraso y de la impotencia, y ya no se concibe en ninguna parte del mundo, porque todos los países se esfuerzan para obtener el máximo rendimiento sin detenerse para ello en consideraciones regionales o en pequeños sentimientos de campanario. Que se realice el desarrollo de La Paz y será Bolivia entera la que se beneficie, no únicamente los paceños.

Este Memorándum no contiene un estudio a fondo de los problemas de La Paz, ya que esa tarea corresponde a organismos especializados. Nuestro propósito es hacer sugerencias y llamar la atención de las autoridades hacia los principales aspectos de nuestro desarrollo económico, en la seguridad de que la voz de los "Amigos de la Ciudad", unida al clamor popular de todo un pueblo, logrará positivos resultados para que se emprenda de una vez por todas la tarea de aprovechar al máximo las ponderadas riquezas del Departamento y se haga de su capital, al mismo tiempo sede del gobierno, urbe moderna y bella que pueda y deba ser la principal ciudad de la República.

2.— LAS VIAS DE COMUNICACION EN LA PAZ

Actualmente existe una vía troncal que vincula a La Paz con el sud (hacia Oruro) y con las provincias del Norte, llegando hasta Peñachuco y Chuma. Por el este, existe una carretera de vinculación por los Yungas, Caranavi y Alto Beni, con perspectivas de extenderse hasta el río Beni por el Norte. Y hacia Cochabamba por el Este según planes al parecer remotos. Por el Oeste, existe un camino hacia Guaqui y otro hacia Arica, por Charaña.

Este sistema vial es completamente insuficiente para el desarrollo de la economía paceña. Estos caminos de tierra no están a la altura de los modernos sistemas viales y ofrecen gran contraste con las carreteras pavimentadas que cruzan el Perú y Chile en todas direcciones. Carecen de señalización, kilometraje, obras de arte; su mantenimiento es precario y deficiente. Algunos caminos, como los yunagueños, son tan angostos que el tránsito de vehículos tiene que sufrir obstáculos o sujetarse a horarios arbitrarios e incómodos que impiden una circulación constante y continua.

Las vías secundarias, como las que llegan a Copacabana, Sorata, Mocomoco, Chuma, Ayata, etc. Río Abajo, Palca, Quime y otras son todavía peores, su trazo es difícil, tienen una sola vía y generalmente están en mal estado de conservación. Constituye siempre un riesgo aventurarse a viajar por tales caminos, y es frecuente la noticia de accidentes y pérdida de vidas. Por otra parte, el estado de los caminos produce un rápido desgaste de los vehículos, lo que constituye otro factor en contra del desarrollo, pues las pérdidas por tal concepto deben llegar a cifras astronómicas, y además encarece el precio de los artículos transportados con tanto esfuerzo como riesgo.

Tampoco se ha contemplado seriamente la necesidad de la vinculación terrestre efectiva con los departamentos de Pando y Beni, cuyo desarrollo está inexorablemente ligado al del Departamento de La Paz. Es por esos caminos por donde se canalizará la economía de aquellas alejadas zonas del territorio patrio y por donde se incorporarán al torrente económico del desarrollo moderno del país. Del modo como están las cosas, la necesidad de su-

pervivencia de esos pueblos les obliga a vincularse con las economías extranjeras, ya sea brasileña o peruana, hecho que debe hacernos reflexionar recordando que esa es la premisa para posibles cercenamientos territoriales cuya ominosa presencia será una realidad cuando menos lo esperemos y cuanto menos preparados estemos para impedirlos.

La ausencia de caminos es un problema dramático. Faltan vías que lleguen a las zonas productivas y nos liberen del producto extranjero. No existe comunicación permanente ni eventual con regiones tan ricas como Caupolicán, Iturrealde, aún con las cercanas zonas yunqueñas. La política vial se realiza asignando sumas insignificantes, de tarde en tarde, sin un criterio integral, sin un planeamiento científico. Las entidades encargadas de la vinculación caminera se desarrollan anémicamente, casi sin recursos, y su labor no produce frutos remarcables. Estamos retrasados por decenios y casi por siglos con respecto al desarrollo caminero continental. Urge poner remedio a esto y comenzar de una vez a hacer algo real y positivo en este sentido.

3.— VIAS NECESARIAS EN LA PAZ

a) **Camino La Paz - Pelechuco - Apolo.**— La primera parte de este camino, La Paz - Puerto Acosta, es de buenas características, pero debe ser pavimentada o asfaltada para servir con verdadera eficiencia a la vinculación de la capital con el norte del Departamento. La segunda parte, La Paz - Pelechuco, debe ser ensanchada y mejorada con obras de arte. La tercera parte, hoy camino de herradura, debe ser construida en sus ciento veinte kilómetros como obra de primera prioridad para llegar hasta Apolo y aprovechar de inmediato de las inmensas riquezas de Caupolicán, en las que se dan prácticamente todos los productos de la naturaleza.

b) **Camino Sorata - Tintilaya - Italaque - Ayata - Apolo y camino Achacachi - Sorata - Tacacoma - Consata - Mapiro.**— El núcleo principal de estas vías es Sorata, futuro paraíso turístico, hoy de difícil acceso. Las vías existentes son del todo deficientes, incómodas y peligrosas. Las regiones que atraviesan estos caminos

son potencialmente riquísimas y con gran densidad de población que ahora vive en condiciones deprimentes por el aislamiento y el retraso.

c) **Caminos Yunqueños.**— Las carreteras a Nor y Sud Yungas son importantísimas vías de conexión con regiones altamente productivas; pero son sumamente peligrosas, gran parte del año afectadas por las precipitaciones pluviales. Su anchura no es suficiente y requieren de numerosas variantes que salven los lugares de más riesgo. La carretera La Paz - Coroico - Caranavi debe prolongarse hacia el norte para llegar a Rurrenabaque sin más tardanza.

La carretera a Sud Yungas, que llega hasta La Plazuela, debe ser prolongada por el río de La Paz hasta la provincia de Independencia, siguiendo las antiguas sendas que conectan directamente La Paz con Cochabamba.

Otra significativa carretera será la prolongación de la actual de Chulumani a Tajma y Morochaca, para llegar a las Mercedes, La Asunta hasta San Borja, vía directa hacia el Beni, con inmediato rendimiento económico y sobre todo con la esencial finalidad de unir ambos departamentos.

d) **Camino Río Abajo.**— Tendría la misma finalidad el camino La Paz - Río Abajo - La Plazuela - La Asunta con proyecciones y enlazar con Independencia y Cochabamba.

e) **Carretera marginal de la selva.**— Esta obra de carácter internacional nos encontrará sin estudios ni preparativos para continuarla en el sector boliviano. Las rutas caupolicanas deben ser estudiadas con esas miras. Bolivia no puede estar ausente de una proyección continental como esa.

En lo referente a este aspecto, el Servicio Nacional de Caminos tiene estudiadas cuatro rutas para la carretera de penetración a la provincia Caupolicán. Lo que sería de desear es que una vez por todas se decida cuál es la más conveniente a juicio de

esa repartición y que se inicie en el plazo más corto su construcción. Por lo que se sabe, tendría prioridad y de mayor trascendencia la ruta Puerto Acosta - Pelechuco - Mojos - Ixiamas, ruta que nos resguardaría de los avances peruanos y enlazaría dos provincias más, Caupolicán e Iturralde. Esta tocaría así tierras muy ricas y superiores al sector directo a Apolo, el que tendría, por lo demás, su vinculación por el lado de Áten - Mapiri y Puerto Ballivián, ya con carretera.

f) **Camino de conexión internacional.**— La carretera La Paz - Tacna - Ilo, proyecto largamente acariciado, debe ser realizada con carácter de vital urgencia para solucionar el problema del tránsito por Arica, hoy pobre y malamente servido por el ferrocarril. La sección boliviana de ese camino debe realizarse en asfalto y con obras de primera clase.

g) **Caminos del sud.**— Los caminos que unen a La Paz con los valles de Palca, Río Abajo, Luribay, Quime, Inquisive y otras zonas, son pésimos, inestables, inseguros, peligrosos. Todos ellos deben merecer la atención de los organismos encargados para su mejoramiento y ensanche; ser nuevamente estudiados con miras al próximo e inevitable surgimiento económico de esas regiones.

4.— POLITICA FERROVIARIA

En los países que se preparan para ingresar a una época de desarrollo, las líneas ferroviarias son esenciales y de ninguna manera pueden ser substituídas por carreteras. Solo con ferrocarriles puede efectuarse el transporte de los enormes tonelajes de carga necesarios para el consumo de las poblaciones en acelerado crecimiento, y los destinados a exportación de nuestros productos a otros países. Las fantásticas riquezas madereras de Caupolicán, Iturralde, Pando y Beni, requerirán finalmente del transporte ferroviario, así como la del ganado, el petróleo y otros productos. Debe estudiarse una política ferroviaria apropiada para responder a la futura demanda del país en tales aspectos. Mencionamos las dos principales obras ferroviarias en ese sentido:

a) **Ferrocarril La Paz - Beni por Yungas.**— Prueba del abandono completo de los intereses de La Paz es la construcción del Ferrocarril La Paz - Beni por Yungas. Obra iniciada en 1917, se detuvo en 1920 en Hichuloma; reiniciada en 1947, fue suspendida nuevamente en 1953, cuando llegó a Chuspipata, Chovacollo, cerca de Coroico. Desde entonces la obra ha quedado detenida sufriendo al parecer la hostilidad franca de los poderes públicos que llegaron hasta su desmantelamiento y la entrega a otros departamentos de los materiales adquiridos y acumulados con recursos propios del Departamento de La Paz. Tan inaudita actitud merece señalarse como irresponsable y antipatriótica, ya que en este caso no se trata de un mero interés local, paceño, sino que está en juego el porvenir mismo del Departamento del Beni. De haber continuado las obras, este es el momento en que estaría asegurada la comunicación ferroviaria con los grandes ríos benianos y el progreso nacional se hubiera acentuado infinitamente. Se dijo que ese ferrocarril era improductivo; pero mal podía rentar cuando sólo alcanzaba a 60 kilómetros en plena serranía desierta. Es necesario que continúe la construcción de ese ferrocarril como una de las aspiraciones primordiales de La Paz y del país. No necesitamos demostrar el desarrollo económico que produciría, pero al menos diremos que con esa vía, el Beni se convertiría en mayor medida que Santa Cruz en la región de más extraordinario crecimiento. La construcción de tal ferrocarril debe proseguirse. Ningún justificativo existe para que esa obra sea postergada indefinidamente, y, al parecer, no contemplada ya en los planes de desarrollo nacional.

5.—OTROS PROYECTOS DEPARTAMENTALES DE CARACTER NACIONAL

Destacamos la importancia de estudiar otras obras ya planteadas en varias oportunidades. Ellas son:

a) **Canalización del río Desaguadero.**— Estudios ya realizados permiten apreciar su urgente necesidad, ya que además de constituir una vía navegable, incrementará la riqueza ictiológica y contribuirá a la desalinización de toda su zona de influencia.

b) **Construcción de la represa del Bala.**— Obra que aprovechará ese dón natural que nos ofrece la confluencia de varios

ríos caudalosos en la zona del Bala río Beni, y que a pesar de su costo ya debe ser contemplada en los planes de desarrollo nacional para la electrificación y riego de vastísimas regiones.

c) **Túnel del Titicaca al San Cristóbal.**— El viejo proyecto Hochschild debe ser actualizado para su ejecución inmediata; este no es un proyecto para el futuro, ya que habrá que pensar que el vecino país del otro lado del Titicaca no estará dispuesto a esperar que nosotros nos movamos y ellos harán obra similar hacia el Pacífico. La necesidad patria impone que esta obra se haga sin dilaciones.

Hemos mencionado estas obras en forma general, para hacer ver cuán poco se ha hecho por el Departamento de La Paz y cuánto falta por hacer. Todas ellas son empresas de vital importancia. Todas ellas tendrán que ser realizadas algún día. Pues bien, es mejor iniciarlas cuanto antes, vertebrándolas, planeándolas con auxilio de la moderna técnica de construcción. El país entero agradecerá al gobernante que se decida a adoptar esta política como una parte principal de su programa de gobierno.

6.— LAS NECESIDADES DE LA CIUDAD DE LA PAZ

El acelerado crecimiento de La Paz en los últimos años, aunque no puede compararse al de otras capitales sudamericanas, de todas maneras ha traído consigo numerosos problemas cuya solución es obra de buen gobierno. Mencionamos los principales.

a) **Captaciones de aguas.**— Debe planificarse el aprovisionamiento de agua con criterio trascendente, esto es, contemplando las necesidades de un desarrollo urbano que llevará a la ciudad, en pocos años, al millón y medio o dos millones de habitantes. El problema de agua, que cada año se hace más agudo, requiere especial atención de parte de las autoridades. Una obra como la captación de Tuni-Condoriri —para la que existen impuestos especiales— está detenida desde hace más de diez años, sin que se sepa por qué. Pero aún ejecutándola, esa obra resultará insuficiente. Hay que estudiar otras captaciones, que por caras y difíciles que

sean no hay más remedio que realizarlas so pena de causar males sin solución.

b) **Servicios de agua potable y alcantarillado.**— Las actuales redes son de una venerable antigüedad y, por consiguiente, ineficaces y reducidas. La ciudad crece en la periferie y lo hace siempre sin disponer de estos servicios. Barrios hay que desde hace muchísimos años se han estabilizado y agregado a la ciudad, sin que hasta ahora tengan esos indispensables elementos. La población paga impuestos de respetable cuantía destinados precisamente a ese objeto exclusivo, sin que sus redes de agua potable y alcantarillado ofrezcan muestra alguna de progreso o extensión.

c) **Pavimentación.**— Aún en lo más céntrico de la ciudad, hay calles con el primitivo pavimento de tierra (zona La Bandera) o de piedra manzana (Sucre, Indaburu, Bolívar, zonas populares y otras). Si hay algo en abundancia en La Paz, es precisamente la piedra granito para adoquines. Pudiendo tener un pavimento de lujo, la ciudad está privada de él, el aspecto de sus calles es por eso deprimente; hay arterias (de las pocas que existen) con tres clases de pavimento: hormigón, empedrado, y adoquín (caso Av. Montes). Zonas íntegras carecen de pavimento (zona Landaeta y embladerani).

d) **Carretera a El Alto.**— Esta obra de necesidad imposterable debería encararse de inmediato porque actualmente el acceso a El Alto ya se halla congestionado por las nuevas poblaciones establecidas en esa zona, que pasan de 80.000 personas; por las crecientes necesidades del aeropuerto internacional; y los proyectos de trasladar a ella todos los complejos de la Aduana Nacional. Esta carretera debería ser de cuatro rutas tal como se había proyectado, aprobado y con financiación ofrecida.

e) **Aeropuerto en El Alto.**— Esta es otra obra postergada por años y siendo de vital necesidad para la primera ciudad de la República. Nada más deprimente, y hasta vergonzoso, que el humilde aeropuerto de El Alto, carente de todo confort y completamente retrasado en relación a los grandes progresos de la avia-

ción internacional. No debe olvidarse que la primera impresión del viajero es la que suele definir su actitud hacia un país. Al llegar a El Alto, el turista se encuentra con un cartel que dice: "El aeropuerto comercial más alto del mundo" y se encuentra que no solo está en tan alta cumbre, sino "en el último lugar del mundo", donde se carece de todo.

f) **Funicular de El Alto.**— La interesante idea de establecer un servicio de funiculares o de aerocarril que acorte la conexión entre la altiplanicie y la ciudad, debe ser estudiada y llevada a la práctica como un nuevo motivo de atracción turística, con seguro rendimiento económico.

g) **Puente de las Américas.**— Este y otros puentes ya son necesidades impostergables para la unión de los diferentes barrios paceños. Miraflores podía conectarse magníficamente con Sopocachi, resolviendo innumerables problemas de tránsito. El proyectado puente de "Las Américas" que se construiría a través del Choqueyapu, entre Sopocachi y Miraflores, ha sido debidamente estudiado por la firma "KRUPP" de Alemania. Otro puente importante sería el que una Miraflores con los barrios del otro lado del Orkojahuira (los puentes en actual servicio son provisionales y diminutos).

h) **Viaductos.**— El estilo adoptado en las ciudades de Sao Paulo y Caracas debe estudiarse para su adaptación en La Paz, cuyas características topográficas son singularmente apropiadas para la construcción de viaductos, pasos a nivel, subterráneos, túneles y otras obras de arte igualmente necesarios y que en nuestro medio serían novedosas. En especial, hacen falta viaductos para canalizar el tránsito y permitir la libre circulación de vehículos. Por ejemplo, un viaducto entre las zonas situadas a ambos lados de la Avenida Santa Cruz, en el lugar más apropiado que se encuentre; otro, partiendo de la calle Isaac Amayo hacia la Avenida Montes o Avenida de las Américas; uno que partiendo de la Estación Central conecte, por circunvalación, toda la zona norte con Miraflores uniendo las diversas colinas de los alrededores del Calvario, etc. etc. En pocos años más, el tránsito de vehículos será imposible si no se contempla la realización de algunas de estas obras.

i) **Apertura de nuevas arterias.**— La apertura de la Av. Camacho y de la Av. Santa Cruz constituyó en su tiempo una obra de gran aliento, realizada con visión y energía. Es hora de que se realicen obras similares en muchas zonas de la ciudad; así, la calle Sucre, o la calle Catacora, deben convertirse en anchas avenidas, con cuatro vías por lo menos, para la conexión de Miraflores con la zona Norte. Debe estudiarse seriamente el proyecto Elío para la construcción de la Avenida sobre el Choqueyapu partiendo de la calle Bueno hasta Obrajes. La calle Murillo debe ser también rectificadas y ensanchada con amplitud de Avenida para conectar Sopocachi con la Estación Central. Debe modernizarse y completarse la Avenida de Circunvalación en las zonas de Puente Negro y adyacentes, todas estas obras aliviarán el servicio de tránsito por las avenidas Santa Cruz y 16 de Julio, que ya son del todo insuficientes para el gran número de vehículos en circulación.

Por otra parte, arterias de salida de la ciudad deben ser ensanchadas y modernizadas, tal como la calle Tumusla y prolongaciones hacia El Alto, la Av. ejada Sorzano hacia Yungas; la Av. hacia Achocalla; las calles hacia la zona de Matadero. Debe unirse Vill Fátima con Villa San Antonio.

La apertura de nuevas vías debe complementarse con su pavimentación comprendiendo las calles secundarias, y quizá con un túnel en el cerro "La Cuchilla".

j) **Planificación.**— Por falta de una oportuna planificación de la ciudad, ésta se ha extendido sin sujeción a ordenanza municipal alguna. Es necesario prever este fenómeno, creando poblaciones satélites para absorber racionalmente el crecimiento de la población en zonas tales como Ovejuyo y otras reservando sitios verdes y recreativos en los que se prohíban toda edificación.

k) **El gran problema: El Choqueyapu.**— Sin mencionar otra multitud de pequeños problemas, de los que sin duda ha tomado conocimiento la autoridad edilicia —correspondiendo únicamente pedir más rapidez en su solución—. Nos referiremos al máximo problema de La Paz, a saber, el que resulta del río Choqueyapu y sus afluentes.

Existen, según se sabe extraoficialmente, estudios importantes al respecto, los que son mantenidos en reserva. Tales estudios se refieren a la estructura geológica de La Paz en relación a las erosiones del río.

No se necesita ser un especialista para comprender que el suelo paceño es inestable, sometido a movimientos geológicos constantes. Constituye una de las principales razones la acción del continuo arrastre del río Choqueyapu, que al desgastar el valle por la erosión, va quitando resistencia a sus orillas, produciéndose un movimiento en serie o en cadena; en efecto, toda vez que una capa de superficie es arrastrada por el río, las capas subsiguientes, paralelas, tienden a deslizarse por los planos de menor resistencia, esto es, siguiendo la línea dejada por la primera capa, a la manera de las cartas de una baraja.

Esto ha sucedido en varias ocasiones, la principal de las cuales fue el deslizamiento de todo el barrio de Santa Bárbara que se desplazó hacia el río llenando un vacío dejado por la eroción.

Ahora bien, el único remedio para evitar la continuación de tales movimientos, es reforzar las orillas del río con fuertes defensivos; entubarlo, para que la misma tierra de relleno sirva de refuerzo para impedir el avance de las capas superficiales; y por último, quitarle fuerza de erosión mediante la construcción de bordes o planos de menor inclinación que impidan el arrastre de material.

— o —

Estos son algunos de los numerosísimos problemas de la ciudad de La Paz, cuya atención es cada día más necesaria. La ciudad puede ser una de las bellas del continente, si sus servicios urbanísticos, sus calles, sus jardines, sus avenidas, guardaran consonancia con el maravilloso paisaje en que está situada; si se hiciera una política para eliminar los extramuros pobres y adcentrarlos, para hacer agradables los paseos del turista en toda zona a donde se dirija, en fin, para modernizar la ciudad en todos sus múltiples aspectos. Hemos omitido mencionar muchos proble-

mas secundarios, porque estamos seguros de que están contemplados ya en un planeamiento o planificación municipal y sólo cabe esperar que se lleve a la práctica el proyecto integral.

Los "Amigos de la Ciudad" no esperan ni creen que todos los trabajos enumerados puedan ser llevados a la práctica en forma inmediata; pero el desarrollo de la ciudad impone que desde ahora sean estudiados para que los problemas no se agranden y sea más difícil solucionarlos una vez que se presenten en toda su magnitud. Por desgracia, estamos acostumbrados a esperar que el mal estalle para recién ponerle remedio. La política más sensata es prevenir el mal, calcular cómo y dónde se han de presentar y realizar por anticipado las obras necesarias para conjurarlo.

Daniel Ortiz M.
PRESIDENTE DE LOS "AMIGOS DE LA CIUDAD"

