

H. fr. José Carrasco.

Sociedad Propietarios de Yungas

---

---



12785

## Ferrocarril á Puerto Pando



LA PAZ

TIP. ARTÍSTICA—CALLE AYACUCHO 15, 17

1905.

101479

**Ferrocarril á Puerto Pando**





## Ferrocarril á Puerto Pando

**D**ESESTIMADA por el Ejecutivo la propuesta Speyer para la construcción de caminos de hierro en el territorio boliviano, el H. Congreso Nacional ha de ocuparse próximamente del plan ferroviario que debe desarrollarse y que seguramente ha de desenvolverse conforme al método indicado en el Mensaje de S. E. el señor Presidente de la República á las Cámaras Legislativas, sobre la base de los recursos extraordinarios con que cuenta hoy el país.

Como se sabe, los ferrocarriles que el señor Presidente de la República juzga ser de construcción inmediata, son: el de Oruro á Viacha ó Corocoro, que indudablemente se hará por los empresarios que tomen á su cargo el ferro-

carril de Arica; el de Oruro á Cochabamba; el de Oruro á Tupiza, pasando por Potosí; y el de La Paz á Puerto Pando, que, creemos también nosotros, son los que deben emprenderse desde luego.

Mas, como algunos órganos de la prensa nacional, han manifestado su opinión contraria en cuanto á la inmediata construcción del ferrocarril á Puerto Pando, conceptuándolo de secundaria importancia y de orden inferior al de Cochabamba al Chimoré, nos proponemos demostrar, brevemente, la necesidad y utilidad indiscutibles de aquella línea, igualmente que su carácter inaplazable.

Al hacerlo así, empezamos por declarar que no nos guía al respecto ningún sentimiento regionalista, como desgraciadamente parece exteriorizarse en los que combaten el ferrocarril á Puerto Pando, sino el deseo de servir los intereses permanentes de la Nación y de velar por los futuros destinos del país.

Uno de los principales fines del Estado, es, indudablemente, el de vincular mediante cómodas vías de comunicación los centros poblados del país, para aproximarlos entre sí y desarrollar su comercio interior y exterior; pero es también verdad que los países previsio-



res, que poseen grandes territorios, tienden especialmente á defender sus apartadas fronteras, llevando hasta ellas el único elemento capaz de producir el mantenimiento efectivo de su soberanía: el ferrocarril.

Y este objetivo, de orden altamente político, á ninguna parte de Bolivia podría ser aplicado más preferentemente, que á la dilatada y rica región del Noroeste. En efecto, allí existe un territorio extensísimo, separado del resto del país por largas distancias, surcado de innumerables ríos, escasamente poblado, sin vías de comunicación con el interior y excepcionalmente rico en valiosísimos productos. Dicho territorio, aislado del resto del país y codiciado por nuestros vecinos, necesita urgentemente de un ferrocarril, que, á la vez de llevar la acción de los capitales y de la industria, lo preserve de la usurpación extranjera, que, arteramente, se ha presentado, allí, en esa misma región, hoy desmembrada, por la falta de vías de comunicación con el resto de la República.

El interés nacional aconseja, imperiosamente, unir con vínculos de hierro las ciudades de Cochabamba y Potosí con Oruro y La Paz, y penetrar simultáneamente con nuestros rieles hasta el río Beni, para ir en seguida, mediante la navegación fluvial, no solamente al Madidi, Madre de Dios, Orton y á sus numerosos afluentes, como el Heath, el

Sena, el Tambopata, el Inambari, el Tahuamanu, el Manuripi, etc., sino también al Mamoré y Guaporé, á fin de defender aquellos territorios que "El Diario" llama enfáticamente *los vastos desiertos del rio Beni*.

Es, sin duda, con este propósito, altamente patriótico, que el señor Presidente de la República, mirando el porvenir, patrocina eficazmente la construcción del ferrocarril á Puerto Pando, ferrocarril que las H. H. Cámaras Legislativas no pueden postergar, sin traicionar los intereses nacionales y exponer esa riquísima y extensa porción del suelo boliviano á los peligros de la ambición extranjera, que nos amenazan aún por esa parte.

---

La construcción de la línea á Puerto Pando, no solo constituye una necesidad política, sino que importa también el cumplimiento de un pacto internacional, desde que el artículo 3º del Tratado entre Bolivia y el Brasil, estatuye que los dos millones de libras esterlinas, valor de la indemnización por los territorios del Acre, "se aplicarán *principalmete* á la construcción de caminos de hierro ú otras obras tendentes á mejorar las comunicaciones y desenvolver el comercio entre los dos países".

Comprometida la fé nacional, mediante esa solemne obligación que ha contraído Bolivia con el Brasil, resta averiguar cuál es la vía de comunicación más conveniente, directa y fácil para llenar ese compromiso internacional.

El Brasil, que, lealmente, va dando cumplida ejecución á las diversas cláusulas del Tratado de Petrópolis, comprometiéndonos así á la reciprocidad, se ocupa, actualmente, de estudiar las tres propuestas presentadas para la construcción del ferrocarril Madera-Mamoré, sobre las que, ha venido á agregarse otra nueva, formulada por una compañía francesa, que, seguramente, será la preferida, ya que cuenta con el apoyo del Gobierno Federal.

Y aquí cabe una observación. No se oculta á la penetración del espíritu menos pesimista que el ferrocarril Madera-Mamoré atraerá hácia las fronteras de Bolivia una numerosa población extranjera, ávida de conquistar fortuna, por todos los medios á sus alcances, y no hay duda que, entre esa inmigración, vendrá también un elemento aventurero, que solo podremos neutralizar, anticipándonos en llevar allí prontamente las fuerzas vivas de la Nación, para que, en noble y pacífica rivalidad con el extranjero, afiancen la



soberanía nacional y luchan por el engrandecimiento de Bolivia, cuyas leyes otorgan las más liberales garantías á todos sus habitantes, sin distinción alguna.

Existe, además, otra grave consideración. Dejar de invertir una parte de los dos millones de libras esterlinas en la comunicación férrea pactada con el Brasil, sería talvez proporcionar á este país un pretexto para diferir la construcción del ferrocarril Madera-Mamoré, por el que el Gobierno Federal se muestra hoy tan entusiasta y del cual obtendrán inmensos beneficios los Departamentos del Beni y Santa Cruz.

En tal sentido, las conveniencias del país imponen urgentemente la construcción inmediata del ferrocarril á Puerto Pando, ó mejor dicho, al río Beni; pero esta línea solo puede emprenderse, desde luego, partiendo de La Paz, tanto por ser ésta la ciudad más septentrional de Bolivia, como porque dicha línea llegaría al punto estratégico más avanzado del Norte, cual es el de la confluencia de los ríos Kaka y Alto Beni, donde está Puerto Pando, cuya latitud se halla á los  $15^{\circ} 7' 48''$  Sud.

La línea al Chimoré, ni podría hacerse inmediatamente, mientras no se construya el ferrocarril de Oruro á Cochabamba, ni avanzaría á un punto



central ó estratégico, ni pasaría más al Norte del grado 16 30'

Esto no quiere decir que desconozcamos la conveniencia de prolongar la línea de Cochabamba al Chimoré. Esta prolongación se impondrá, necesariamente, como resultado del progreso que llevará á Cochabamba el ferrocarril de Oruro, y de la explotación de las riquezas de las provincias del Chapare y Totorá.

---

Tratando del aspecto técnico y económico cabe mencionarse que la configuración del terreno comprendido entre La Paz y Puerto Pando, por la vía de Coroico, se presta admirablemente para hacer un ferrocarril mixto, poco costoso, á tracción á vapor y cremallera, que trasmontando los Andes por Huacuyo y las alturas de Unduavi, penetre por San Rafael y Corihuaico y siguiendo el curso del río de Coroico, llegue hasta Puerto Pando, ó por lo menos á Caranavi, punto cuya latitud se halla á los 15° 46' 7" Sud, y que, con los desarrollos precisos, no distaría de La Paz más de 264 kilómetros, ó sea 32 leguas.

Tampoco nos detendremos mucho en demostrar, comercialmente, la conveniencia del ferrocarril á Puerto Pando. Se halla plenamente comprobado que esta línea será la más reproducti-

va entre las que se proyecta construir dentro del país, pues, según el luminoso informe de Mr. Sisson, su explotación rendiría anualmente \$ 3.620,000, oro americano, superando, por tanto, en beneficios pecuniarios, á todas las demás. Este resultado se explica teniendo en cuenta la extensión del área tributaria de dicha línea, los recursos que encontraría ésta en todo el trayecto por los Yungas, y las grandes riquezas que contiene la privilegiada región del Beni y del Noroeste, así en gomales de toda clase, como en ganado vacuno, maderas de construcción y otros variadísimos productos tropicales.

Múltiples son las ventajas que ha de reportar el país con la construcción de la línea de que tratamos y para no cansar demasiado la atención pública, damos fin á estas breves líneas, manifestando, en resúmen, que el ferrocarril á Puerto Pando debe construirse inmediatamente:

Porque provee á la defensa nacional de los apartados y ricos territorios del Noroeste.

Porque se da inmediato cumplimiento al tratado de Petrópolis.

Porque se dirige al punto estratégico más avanzado del Norte.

Porque apresurará la construcción

del Ferrocarril Madera—Mamoré, con el cual empalmará, más tarde.

Porque proveerá á la colonización del Noroeste.

Porque es la vía más directa, conveniente y fácil para darnos salida por el Atlántico.

Porque técnica y económicamente será el ferrocarril menos costoso y más productivo entre los que se proyecta llevar al Noroeste y el Beni.

Porque su explotación rendirá mayores utilidades que los demás.

Porque proveerá de madera á toda la República, desde los cincuenta kilómetros, levantando así la industria minera, que carece de combustible.

Porque llegará á la arteria fluvial más central é importante del sistema amazónico boliviano.

Porque disminuirá en mucho el costo de los demás ferrocarriles, proporcionando durmientes desde los cincuenta kilómetros.

Porque desarrollará la agricultura y desenvolverá la industria pecuaria en las ricas regiones del Noroeste y en las provincias Yacuma y Vaca Díez, del Departamento del Beni, abaratando la vida de las ciudades de La Paz, Oruro y otros centros de la República, y mejorando así la condición del proletariado.

Porque levantará la industria de la goma elástica, que soporta subidos fletes, y dará nacimiento á otras.



Porque uno de sus resultados será el sometimiento de la rica región de Challana, que, para mengua del país, se mantiene hace tiempo rebelde á la ley y refractaria al progreso, por falta de una vía de comunicación.

Y, finalmente, porque el territorio que con su desmembración ha proporcionado al país los recursos extraordinarios con que cuenta para el plan ferroviario, tiene derecho preferente de participación en él.

---

Demostrada como está la importancia indiscutible del ferrocarril á Puerto Pando, toca á los H. H. Representantes de Bolivia, celosos defensores de la soberanía nacional, proveer al medio más eficaz de hacerla efectiva en los dilatados y ricos territorios del Noroeste. Para ello es preciso que los representantes del pueblo boliviano, desnudándose de pasiones egoístas y pesando la gran responsabilidad que contraen ante el porvenir, autoricen al Ejecutivo á fin de que, sobre la base de los recursos extraordinarios con que contamos, los que debe arbitrar el Legislativo, y el crédito suplementario que se contraiga en el extranjero, convoque á propuestas públicas para la construcción inmediata y simultánea de los ferrocarriles de Oruro á Cochabamba, de Oruro á Viacha ó Corocoro,

de Oruro á Potosí y Tupiza, y de La Paz á Puerto Pando ó Caranavi.

Esta fórmula, adoptada con serenidad, sin prejuicios ni vacilaciones, como lo ha sido la propuesta para la construcción del ferrocarril del río Paraguay á Santa Cruz, hará realmente efectiva la integridad territorial, consolidará la unión nacional, asegurará positivamente el éxito de la segunda parte del plan ferroviario, y conquistará el porvenir de la República, satisfaciéndose así los sanos propósitos del actual Gobierno, los sagrados intereses de la patria y las nobles aspiraciones del país y de sus representantes en la presente Legislatura.

*Samuel Pizarrese G.*

La Paz, noviembre 8 de 1905.

