

H. Jr Victor Muñoz Reyes

La Paz

EL GRAN CHACO ORIENTAL

—DE—

BOLIVIA

FERROCARRIL TARIJA-VILLAZON.

Artículos publicados en «El
Pensamiento»

Bisemanario de la Ciudad de Tarija
POR SCIPION



TARIJA, 6 DE AGOSTO DE 1914.

TIP. «EL PENSAMIENTO».

1914/6

EL GRAN CHAGO ORIENTAL

—DE—

BOLIVIA

FERROCARRIL TARIJA-VILLAZON.

Artículos publicados en «El
Pensamiento»

Bisemanario de la Ciudad de Tarija
POR SCIPION



TARIJA, 6 DE AGOSTO DE 1914.

TIP. «EL PENSAMIENTO».



A JUAN O. JOFRÉ.

¿A quién debo dedicar este pobre libro que contiene las últimas vibraciones de mi alma de patriota?

A tí, hijo amado: compañero inseparable, en cerca de dos tercios de mi accidentada existencia; participe de los peligros y decepciones, inherentes a la consagración del servicio a la patria.

A tí, en cuya limpia frente vi siempre el sereno resplandor de la inocencia y de las virtudes cívicas.

A tí, que, con privilegiado talento industrial, labor honrada e infatigable, sostienes la dignidad de nuestro apellido.

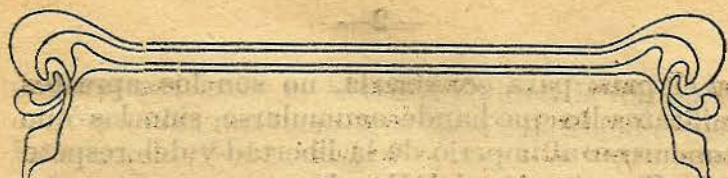
Próximo ya al linde que ha de separarnos, confiado sí en la misericordia de Dios, que ha de unirnos en la eternidad, yo te bendigo con todo el fervor del cariño paternal.

MANUEL OTHON JOFRÉ.

Tarija, 6 de agosto de 1914.



EL GRAN CHAGO ORIENTAL DE BOLIVIA.



I.

TARIFA



Si vis pacem para bellum.

En nuestro anterior artículo, «Delenda Cartago», dábamos por consumada la paz en nuestra situación política nacional.

En efecto, no la abyección del ciudadano, la apacible idiosineracia del boliviano ha salvado su independencia su mutilado territorio—la paz impera.

Hemos aplaudido, *tacto pectore* la perfecta organización de nuestro moderno ejército, como elemento sobresaliente conservador del orden y del progreso nacional.

Si anhelamos el engrandecimiento de Bolivia, pensamos que la guerra más calamitosa y destructora de todo germen de progreso es la *guerra civil*: es para combatirla que debe preparar-

se el país: para conjurarla, no son los aprestos militares los que han de acumularse, sino los que concurren al imperio de la libertad y del respeto a la Constitución del Estado.

No debemos dejar desapercibida la situación delicada, creada en el desarrollo de ideas tendientes a modificar nuestro sistema financiero, alarmado todas las clases sociales, con la creación de nuevos impuestos. Pensamos que, el insipiente desarrollo industrial de Bolivia, no será beneficiado con el recargo de contribuciones al capital y al trabajo: creemos así mismo, que esos impuestos gravitan al fin sobre las últimas clases sociales, cuya desesperante situación en la lucha por la existencia las arrastraría a la anarquía.

No pretendemos penetrar en el piélago de la administración nacional, nuestro conato propende únicamente a estimular a nuestros conciudadanos para el aprovechamiento de los beneficios de la libertad y del orden, que conceptuamos establecidos.

Hemos de concretarnos particularmente a tratar de los intereses de Tarija, sin recordar siquiera sus sacrificios en la guerra de la independencia y las internacionales: defenderemos sus derechos para participar en el festín de la patria.

Al diseñar la importancia económica de Tarija, recordamos un insidente, si gracioso, no carece por cierto de interés histórico: es el siguiente.

En el Congreso Constituyente de 1839, al discutirse el presupuesto nacional un H. Representante hizo notar, que los ingresos del Tesoro departamental de Tarija no alcanzaban a pagar los saldos de los empleados de la Administración pública. Otro Representante (de Oruro) contestó inmediatamente, opinando por que esas partidas de egreso se imputen al Tesoro de su Departamento. He ahí como comprendían, los ver-

daderos patriotas, el sistema político de *República Unitaria*, que consagra la Constitución del Estado.

De aquella época a la presente se ha operado una asombrosa metamórfosis en el desenvolvimiento rentístico de éste departamento, a la par de su progreso industrial.

El producto de sus Aduanas Nacionales (la de ésta ciudad y la de Yacuiba), pasa de 400.000 bolivianos sin contar con los derechos que su comercio paga en las de Uyuni y Villazón.

El Tesoro Nacional departamental: pasa de 150.000 bolivianos lo que tiene de renta para atender su servicio Administrativo.

La Municipalidad tiene una renta que, a estar correctamente distribuida habría mejorado notablemente sus establecimientos comunales, construyendo escuelas de que carece y de que tanta necesidad tiene el país.

Los bancos, incluso el Hipotecario Garantizador de Valores obtienen utilidades verdaderamente asombrosas, si se tiene en cuenta la crisis por que atraviesa el comercio por el desequilibrio y versatilidad del cambio.

Tales son los elementos acumulados por el laborioso y patriota departamento de Tarija, para conjurar la guerra de la anarquía y conservar la paz.

Si vis pacem para bellum.

SCIPIÓN.

28 de enero de 1914.

II.

FRONTERAS DE TARIJA.

Principiamos a ocuparnos de ellas, de su importancia y delimitación internacional. Hemos

permanecido en el Gran Chaco, por largo período, en ejercicio de altas funciones administrativas, con pequeño y mal pagado sueldo, con diminuta guarnición militar, apenas cuatro jefes, ocho oficiales, cincuenta soldados de infantería. Bolivia se extendía entonces en el inmenso territorio, cruzado por los ríos Pilcomayo y Bermejo, hasta el grado 22 de latitud sud.

La grandeza de esa región, con la pacífica conquista de su población salvaje, su cultivo y desarrollo industrial ha incrementado fenomenalmente el comercio de Tarija, trasformando la preciosa capital del Departamento, improvisando capitales, como si se hubieran explotado de minerales del propio territorio de Tarija.

Esas prosperidades por ende, son prosperidades nacionales; ese territorio de inagotable riqueza, de bosques seculares, temperamento tropical, apropiado para el cultivo de los mas valiosos productos vegetales.....todo esto, ¿no es nacional? ¿no merece la atención de los altos poderes de la Nación?

Desde que, bondadosamente nos fué ofrecido un espacio en las columnas del ilustrado periódico «El Pensamiento», formulamos voto solemne de hacer conocer en el mundo intelectual el hospitalario pueblo tarijeño—defender su dignidad e intereses, despertar a la juventud, propender al embellecimiento de la ciudad del Guadalupe, despreciando ridículas odiosidades personales, y las vulgares críticas.

Concurren a nuestro propósito algunos fragmentos de un importantísimo libro, publicado con el modesto título de «El Colegio Franciscano de Tarija», cuyo autor ha sido el sabio fraile Alejandro Corrado.

Hé aquí esos párrafos:
«Entre los últimos brazos de la cordillera real,

ramificación oriental de los Andes a los 66° 31' 5" de latitud O., según el meridiano de París, reposa el fértil y dilatado valle de Tarija, no llano, sino ondeado y cortado bizarramente por muchas y elevadas colinas, mas bien que valle, debía llamarse grupo de valles».

«Bajo un sol tropical (21° 3' latitud sud), regado en una mitad del año por abundantes lluvias, ostentaba, antes de que lo violara la mano del hombre, todo el lujo de una vegetación opulenta: sus arroyos corrían frescos y puros por entre cañaverales coronados por sauces: una alfombra de perpétua verdura cubría sus mesetas; frondosos y robustos árboles sombreaban sus honduras y cañadas; y hasta en las laderas de las escarpadas cierras que lo circunvalan criábanse helechos y raíces aromáticas».

«Mas después la codicia del hombre y la voracidad del ganado fué poco a poco destruyendo la magnificencia de la naturaleza: ahora un árido suelo fragmento accidentado por hondos barrancos, cubre en parte su desnudez con espinosos arbustos y matas melancólicas; y como testigos de su primitiva riqueza apenas presenta unos hermosos *molles* que se elevan entre enanos *churquis* y raquíticos *algarrobos*. Y no por que el terreno haya perdido su antigua feracidad, (pues con poquísimo cultivo, produce abundantemente esquisito maíz, toda clase de legumbres y hortalizas, chirimoyos, naranjos, limoneros, melocotones, granados, viñas y otros frutales), sino por la condición de sus habitantes. Una población mas laboriosa, mas inteligente, mas activa y resignada a las incomodidades de una vida semejante, podría convertir esos escualidos campos en deliciosas campiñas».

Este diseño general del territorio netamente tarijeño está desarrollado y enriquecido por pareia-

les descripciones topográficas que encierra la citada obra, especialmente en lo referente a la esplendidez de los bosques seculares en los que abundan el ébano, cedro, nogal, pino y palmeros de varias especies.

De nuestra parte, podemos afirmar que, si hasta cierto extremo en el territorio ha sido talada la vejetación, hoy los campos están cubiertos por ganados y labrados en su mayor parte, produciendo abundante maíz, trigo, patatas y grandes superficies cuyos viñedos y cañaverales de azúcar. Y en la región del Bermejo, donde abunda la chirimoya pueden cultivarse el indigo, café, y cacao.

Deseamos que nuestros conciudadanos conozcan la grandeza de nuestro departamento, que su esbelta juventud se preocupe de su progreso, consagrándole sus estudios a la sombra de la paz de que disfrutamos.

Basta para hoy.

SCIPIÓN.

5 de febrero de 1914.

III.

TARIJA Y SUS FRONTERAS

Continuamos en la ardua labor que nos hemos impuesto, despues de un estudio sereno, con propósitos de abnegado patriotismo, apoyados en el criterio de irreprochables escritores, que reaniman nuestro espíritu.

Los editores del antiquísimo «Mercurio Peruano» se expresaban así: (1).

(1) Página 22 del tomo 2º de la obra que tenemos a la mano.

«Solo diremos que todo lo que hemos visto, oído y leído de ambas Américas, no hay otra provincia comparable a este país Tarija, y solo el fértil reino de Granada, tiene con él, alguna semejanza. Allí se dan, el trigo, el maíz y los demás frutos preciosos para el alimento del hombre: el árbol que produce la yerba del Paraguay, la coca, el vino, el lino que siembran en un paraje llamado *La Recoleta*, solo para aprovechar la semilla, y si no es aquella abundante, consiste en la poca aplicación de los habitantes. Esta misma abundancia tan pingue, reputase *esterilidad*, en comparación a la tierra que ocupan los chiriguano y demás tribus de indios. Los que las han visto hacen de ellas una pintura semejante a la que hicieron a Moisés los primeros exploradores de *la tierra de promisión*.»

El señor Daniel Calvo (1) en su «Memoria leída a los ciudadanos notables de la capital de la República» de 22 de abril de 1877, hablando de las llanuras del Pilcomayo dice:

«El terreno es adecuado para el cultivo de los más importantes productos siguientes: *caña de azúcar, algodón, achiote, arroz, papas, mandioca y ají*, cultivado por los nacionales y salvajes; *anis y cochinilla*, que se encuentra en estado silvestre, *vid* y variedad de hortalizas cultivadas por ensayo de los Padres Conversores, con el mejor éxito, *trigo*, que también prosperaría, puesto que es cultivado en Jujuy y en el Chaco del Norte, cuyos terrenos y clima son idénticos; *camote, frejol, maíz, cáñamo, lino, cebada* y cuanto el hombre exija de tan exuberantes terrenos».

«Por la riqueza y abundancia de sus pastales ésta comarca (la del Chaco) es la más adecuada para la cría de las clases de ganado si-

(1) Notable estadista y Ministro de Hacienda.

guiente: *vacuno, caballar, asnal, ovejuno, cabruno y porcino*; prueba de ello es, que actualmente existen establecimientos de esas crías, que en pocos años han dado numerosos multiplicos, recompensando ventajosamente las pasivas labores y cuidados de los estancieros.»

En nuestro folleto «Colonización y exploración del Oran Chaco» decíamos: (1).

«Del reino mineral no tengo sino noticias vagas, tradiciones vulgares de veneros y labaderos de oro abandonados por los Jesuitas. Los principios de la Geodecia y los reconocimientos geológicos practicados nos prueban: 1° que la gran masa de los Andes es esencialmente metalífera: 2° que las series o sistemas de cordilleras, que se extienden hacia el Norte y el Oeste, abundan en vetas de plata, cobre, estaño, bismuto, níquel y hierro, y que, las que se dirigen hacia el Sudoeste son casi todas auríferas. Partiendo de tan claros antecedentes, tengo la seguridad de que las playas del Pilcomayo hasta las alturas del San Juan, (2) deben contenerse ricos labaderos; y que ascendiendo por el Pilaya, hasta las alturas del San Juan, las empresas que pretendan formarse, por un sindicato norte-americano, de gente inteligente para estos trabajos, hallaría lugares (o playas) quizá tan ricos como los de California y Tipuani. Así si en el Chaco no contiene una riqueza mineral de la que se tenga conocimiento exacto, sus ríos conducen a sus playas los más ricos depósitos de oro....»

Las anteriores reminiscencias y transcripciones corresponden a pensamientos y anhelos del siglo pasado— es verdad. Quiza en aquella época, la mas interesante de nuestra amada patria, pues acentúa el nacimiento de nuestra nacionalidad,

(1) Página 17.

(2) Al frente del Pilaya.

quizá entonces, pudimos ser vicionarios. Hoy pisamos en terreno firme—somos prácticos; vemos confirmadas nuestras previsiones, así como en lontananza, cuando impere la Justicia, nuestros descendientes verán realizado nuestro proyecto—Ferrocarril La Quiaca-Tarija.

SCIPIÓN.

19 de febrero de 1914.

VI.

TARIJA Y SUS FRONTERAS

EL GRAN CHACO

H. A. Weddell, doctor en medicina y afamada botánico y viajero explorador, visitó nuestra patria: en su primer viaje quedó maravillosamente sorprendido al contemplar su exuberante e inagotable riqueza en los tres reinos de la naturaleza, y eso que no residió sino en nuestro departamento de La Paz recorriendo sus Provincias de Yungas y las auríferas playas del Tipuani. En París se organizó una comisión científica, que presidida por Weddell, se trasladó a América especialmente a *La Bolivie*, para hacer estudios estrictamente científicos. En su segundo viaje acompañaron a Weddell, Mr. Martial Hoiupon, ingeniero civil, M. Charles Borniche, antiguo abogado y varios subalternos botánicos. Weddell, después de su segundo viaje a Bolivia, residió cuatro años en nuestra patria, y tan luego como regresó a Europa, publicó su inmortal libro «Voyage dans le nored de la Bolivie» (1).

El famoso explorador naturalista, a quien re-

(1) A Paris—Chez P. Bertrenet—A Londres Chez H Bolliere 1855.

cordamos como a un conciudadano, en su citada obra, hace una perfecta descripción de nuestra región del Noroeste, regada por los afluentes del Amazonas, especialmente el Tipuani. Análogas apreciaciones habría hecho, si hubiese recorrido nuestra región Oriental, cruzada por el Pilcomayo, el Pilaya y Bernejo.

Los andes al desnudarse de sus abonos para fecundizar los estériles terrenos de la vieja Europa, dar vida a su población proletaria con el transporte y aclimatación de sus preciosos productos agrícolas (granos y raíces) desarrolla sus industrias con remesas ingentes de metales en barra y estado natural.

Nuestro malagrado compatriota el doctor Santiago Vaca Guzman, que con dignidad y brillo, defendió los derechos de Bolivia, en el Paraguay, representando con éxito brillante a su patria en las repúblicas del Plata, ha dejado publicados importantes libros: convendría a nuestros propósitos la trascripción de muchos de sus párrafos, escritos en un ambiente de laudable patriotismo, en nítido lenguaje español: nos limitamos a recordar la lectura de las obras siguientes:

«Intereses comerciales entre Bolivia y el Plata» (1)—«El explorador Creveaux y el río Pilcomayo» (2)—«El Chaco Oriental» (3).

Sin embargo, no podemos resistir a la tentación de insertar aquí unos tres acápites del párrafo I. capítulo III de «El Chaco Oriental».

«Dado el objeto de éste trabajo destinado a reflejar ideas tan claras y concretas como sea posible acerca de la naturaleza y conquista del Chaco Oriental, consideramos de entera necesidad hacer una sucinta descripción de este terri-

(1) B. Aires 1888.

(2) B. Aires 1882.

(3) B. Aires 1887.

torio, que la generalidad considera como emporio de incalculables riquezas, y no pocos reputan barrera insalvable e ingrata exajerando los inconvenientes que hasta hoy se han opuesto a su explotación y conquista definitiva.

«Un error que a nuestro juicio se ha sustentado durante tres siglos y que despues de la independencia de las colonias españolas ha venido a complicar las cuestiones de soberania territorial entre Bolivia y la República Argentina y el Paraguay, ha sido, sin duda, el nombre atribuido a la región conocida hoy con el calificativo de Chaco. Un breve resúmen comparativo, de los antecedentes históricos que dejamos expuestos, y otros que consignaremos comprobarran la exactitud de nuestro acerto».

«Segun el señor Alcedo, el Chaco fué descubierto en el año de 1586 por don Juan Baños, natural de Chuquisaca, encomendadero del pueblo de Yala, quien advirtiéndole que un indio que frecuentaba el pueblo sabia ausentarse por largas temporadas, le preguntó donde iba, y le respondió que al Chacu, habiendo sido este indijina quien dió las primeras noticias mediante las cuales, intentaron la conquista de ese territorio en diversos tiempos. Martin Ledesma, Juan Manzo, Pedro Lazarte, Cristóbal de Sanabria y otros.

En nuestros sueltos han de producirse, sin duda, repeticiones, pues que con frecuencia transcribimos escritos ajenos, por su oportunidad e importancia: imploramos la atención de nuestros lectores, en nombre de la patria, por cuyo engrandecimiento hacemos un verdadero sacrificio ofreciendo el humilde contingente de nuestros juicios.

SCRIPTÓN.

Tarija, 1º de Marzo de 1914.

V.

Navegabilidad del Pilcomayo.

Durante nuestra permanencia a campo raso, por quince días, en Bella Esperanza, donde fracasó la expedición del General Magariños, exploramos personalmente las condiciones de navegabilidad del Pilcomayo. Una escolta de chaqueños a órdenes de mis compañeros, de los que vino uno—Nicanor Zenteno—nos acompañó en una exploración por la margen izquierda del río, por Catitati hasta Cabayorepoti, rancharío de salvajes a los 23° 13' de latitud Sud, 62° de longitud Oeste, según el mapa del Padre Bernardino de Nino y el de Luis García Mesa.

En 1842, después de la campaña de Ingavi, tuvo gran resonancia en Bolivia la fundación del puerto Magariños sobre el Pilcomayo. El General José Ballivian, ya Presidente Constitucional mandó a Villa de Ingavi (Caiza) una expedición militar con un batallón con cuatro cañones y buena cantidad de fusiles, municiones corazas y equipos.

El deplorable resultado de la patriótica empresa no desalentó el espíritu de progreso de nuestros conciudadanos, que antes como hoy tienen fundadas esperanzas de la definitiva conquista del Chaco, el allanamiento de una vía fluvial, recta, que nos ponga en contacto con las Repúblicas del Plata y del viejo mundo.

Una vez resueltas nuestras cuestiones de límites paraguayo-bolivianos, en el alto Paraguay y el Pilcomayo; de acuerdo las Repúblicas Boliviana, Argentina y Paraguaya, realizarán la colosal empresa—*navegabilidad del Pilcomayo*—

procuremos preparar los factores, acumulando las riquezas del Gran Chaco.

Con el alma impregnada de estos sentimientos recibimos en 1871 el honroso nombramiento de Jefe Superior, Político y Militar del Gran Chaco, entregándonos, desde luego, a la posesión material del territorio, a la conquista pacífica de sus habitantes salvajes, y estudios al alcance de nuestra mediana ilustración.

Fué un gran auxiliar para nuestros procedimientos el gran mapa de Bertes (1) que lo remitimos al Gobierno por orden suprema, consultando los diminutos archivos de los frailes misioneros franciscanos: quedamos gratamente convencidos sobre dos puntos cardinales:

1°. El Gran Chaco, encerrado entre los grados 24° 22' 30" de latitud Oeste, perteneciente a Bolivia: (como más despues hemos de demostrarlo) ocupé ese territorio pacíficamente.

2°. El más eficaz factor del progreso mundial—el esfuerzo humano, *la población*, estaban acumulados al servicio de Bolivia en ese territorio ocupado por salvajes conquistables pacíficamente, no a balazos, *la población* sobria, dócil y de esfuerzo irremplazable en aquella región.

Intentamos una exploración hacia el Sud de Caiza y la margen derecha del Pilcomayo: esto es por Itiyuro, campo casi totalmente cubierto por ganado vacuno; el Tartagal, propiedad de bolivianos, donde con el más grande éxito se había intentado el cultivo de la caña de azúcar, por una familia italiana Martini; Zopotago, que, según informes de los salvajes, existía en aquellos campos.—La fiebre palúdica de que estaba-

(1) Como decían los antiguos escritores, escribimos «cálamo ocurrente»: no nos sobra tiempo para registrar diccionarios: apelamos a nuestras propias reminiscencias. El autor del mapa que citamos, fué un europeo, ingeniero militar al servicio de Bolivia, jefe de la artillería, cuyo segundo era Bartolomé Mitre.

mos ya afectados y había victimado algunos soldados nuestros, nos obligó a volver a Caiza, dejando en Itiyuro al padre franciscano Prefecto de Misiones Alejandro Ereole, con el encargo de establecer unas misiones de tobas en Zopota, lo que fué imposible realizar.

De la guarnición de Caiza desprendimos un destacamento de veinte infantes, a órdenes del Capitan Sebastian Teran, con el mismo propósito: esta pequeña fuerza fué copada por el regimiento argentino de guarnición en el fortin «Castigado», restituida, pocos días después, por orden del gobierno argentino, con su armamento y equipaje.

En nuestra comunicación directa con el Gobierno Supremo, dábamos cuenta de estos hechos: quizá nuestros oficios existan en los archivos.

En el próximo número de «El Pensamiento» entraremos de lleno en el desarrollo de nuestra tesis.

SCIPIÓN.

9 de Marzo de 1914.

VI.

Navegabilidad del Pilcomayo.

Para dar una idea exacta de las condiciones geológicas del Pilcomayo, sería indispensable un reconocimiento científico y práctico, en primer lugar, del caudal de sus aguas, el espesor de arena que cubre sus inmensas playas: se vería entonces, que la navegabilidad del gran afluente del Paraguay, depende de un trabajo de ca-

nalización, eso sí costosísimo (1) por el alejamiento del material indispensable para resguardar sus costas y mantener el gran canal.

Los trabajos podrían iniciarse y continuar durante el invierno y el otoño, sin que las inundaciones de la primavera y el verano puedan deteriorar notablemente los defensivos, máxime si se profundizan los cimientos y se emplea la cal hidráulica. La creciente del río, en estas últimas estaciones, no son torrentosas de puerto Magariños abajo y han desaparecido algunas cachuelas, que obstaculizaron las exploraciones de San Francisco Solano y otras.

La descripción más minuciosa y verídica del cauce del Pilcomayo, consta en un precioso libro que tenemos a la vista, del Padre franciscano Prefecto de Misiones en 1863, fray José Gianeli, titulado «Relación de un viaje de exploración en el Pilcomayo». Nos complacemos en copiar aquí algunos de sus párrafos:

«1863—Agosto 24—Partimos en esta fecha por la margen derecha del Pilcomayo, sin perderlo de vista (2).

«27—Continuando la marcha pasamos a la margen izquierda acampando en Tamayasumasca.

«28—Reanimados los expedicionarios con el refuerzo recibido, marchamos hasta Teyu: (3) un sin número de tobas nos salieron al encuentro, y aunque eran los insurrectos de San Francisco, se pusieron a nuestras órdenes.

«29—Siguiendo adelante fuimos hasta Yoria.

«Setiembre 1º.—Venciendo felizmente todas las dificultades marchamos a lo largo de esas cañadas, cuyo suelo estaba minado y revuelto por in-

(1) Como el ramal del ferrocarril La Quiaca-Tarija.

(2) Talvez Caritati o Cabayoripoti.

(3) Donde fué victimado el explorador Creveaux.

numerales ratonos que llaman *lojos*. A las 3 leguas hay en la banda opuesta, un cauce seco que abandona el río, después de sus crecientes. Me hallaba en fin en el punto donde las aguas del Pilcomayo se desparramaban o perdían, según se aseguraba (1). Mi ansiedad era infinita; iba a ver la gran masa de aguas del río perdiendo su cauce en inextricables bañados y pantanos; iba a verlas tal vez, correr siempre magestuosas por su natural y no interrumpido cauce; iba por último a responder a las preguntas que me hacían en años atrás, y hé aquí el resultado de la expedición:

1°.—Los salvajes, que aseguraban que las aguas del Pilcomayo seguían su curso sin cortarse ni disminuirse no me habían engañado. 2°.—Las aguas del Pilcomayo en su curso por este punto no tienen los pantanos y bañados que se decía, le hacían perder su cauce natural, cuya profundidad no baja de tres cuartos de vara, tan solo en el espacio de veinte varas, sin bajar tampoco de cuatro pies desde ese punto hasta el vado de San Francisco junto al salto *Pirapo*, en la estación seca en que me detuve allí.»

Probablemente la catarata a que se refiere el Padre Gianeli, es la misma que obstaculizó las exploraciones de los Esteros de Patiño, que nivelada hoy por el desgaste de la roca por la permanente corriente del río de siglos atrás, ha desaparecido.

Luego hemos de reflejar las opiniones de los heroicos expedicionarios de 1883.—Campos, dignísimo potosino, cuyo espíritu estaba asimilado con los de sus paisanos Linares, Frias, Bustillos. Thouar científico francés. (2) gran corazón en el

(1) Principio de los Esteros de Patiño.

(2) Comisionado por la Sociedad Geográfica de París en Bolivia para buscar y llevar los restos de Creveaux.

que anidó el bolivianismo.—Doroteo Gianechini religioso franciscano, figura modesta y serena característica del valor, a quien se debe, en gran parte, el engrandecimiento del Gran Chaco.

Suponemos que, nuestros ilustrados lectores, han de comprender nuestro propósito en su verídica entidad. No nos proponemos, ni siquiera iniciamos la navegabilidad del Pilcomayo con buques de condiciones marítimas: tratamos una cuestión de navegabilidad fluvial, con lanchas a vapor de poco calado, para transporte de pasajeros y carga, en una longitud de pocos kilómetros con un mínimun de 75 cm. de profundidad, con estaciones de descanso y comodidad en ambas costas para pasajeros, que no pernoctarían a bordo.

SCIPIÓN.

16 de Marzo de 1914.

VII.

Navegabilidad del Pilcomayo.

«*De Tarija a la Asunción. Expedición boliviana de 1883*»

Es el título del libro de oro de Daniel Campos: en él se seflejan los anhelos del patriotismo, la ilustración del pueblo boliviano el heroismo de sus soldados: no hay biblioteca pública o particular en la que no se encuentra con un ejemplar, pues la edición de 1888 fué repartida con profusión en la administración del esclarecido y honrado presidente Aniceto Arce (1). Superfluo extractar algunos de sus luminosos periodos, pa-

(1) Fué fundador del primer ferrocarril boliviano: constructor del camino carretero de Cochabamba a Sucre. Nos complace consagrarle este recuerdo, en nombre de la patria.

ra comprobar la posible navegabilidad del Pilcomayo, en la forma que hemos indicado: nos limitamos a recomendar su lectura.

Hemos mantenido franca relación con Mr. Thouar, decidido amigo de Bolivia, quien, a pesar de su malograda expedición al Alto Paraguay, mantenía la posibilidad de navegación del Pilcomayo, como nos lo espresó en carta de Buenos Aires a su regreso de Europa: éste era el ingeniero de la expedición boliviana en 1883.

El padre franciscano Doroteo Guianechini fué el jefe de la expedición Campos: hé aquí lo que de él decia el sabio Creveaux, en una nota al Ministro de Instrucción Pública de Francia.

«Los RR. PP. franciscano del convento de Tarija, que son italianos, nos han suministrado los mas preciosos datos respecto a los indigenas del Gran Chaco, ofreciéndonos su cooperación para la construcción de nuestras canoas. Tengo el honor de rogar a Ud. se sirva agradecerles estos servicios». Y dos dias antes de emprender la peligrosa navegación, oficiando al Ministro de Hacienda e Industria de Bolivia, añadía la siguiente data: «Los RR. PP. franciscanos, y particularmente el Prefecto de las Misiones del Chaco el P. Doroteo Guianechini nos han prestado muy grandes servicios. Tengo el honor de rogarle a U. se sirva agradecerle oficialmente el eficaz concurso que nos ha prestado. El papel que desempeñan estos modestos Padres, es mucho mas importante de lo que generalmente se piensa. Pues ¿no han prestado un gran servicio a Bolivia conquistando diez mil salvajes a la civilización? Y Creveaux» (1).

Por su parte Mr. Thouar, en un oficio dirigido desde Caiza al Presidente de la Sociedad de Geo-

(1) El colegio franciscano de Tarija—pag. 561—Tipografia Quarrachi cerca de la Florida—Italia—1884.

grafia de Paris, en 12 de agosto de 1883, consignaba el acápite siguiente: «Unos hombres venidos desde lejos abandonando familias y patria, son estos los RR. PP. franciscanos; impulsados por un profundo sentimiento de fé y de abnegación, han plantado la cruz en medio de estos desiertos, han predicado palabras de paz, han afrontado mil veces la muerte solo frente a frente de una naturaleza la más salvaje, ellos a fuerza de trabajos y sacrificios sin número, han sometido cerca de diez mil salvajes, han establecido misiones, pueblos etc.»

Estos tres personajes, Campos, Thouar, Guianechini y otros exploradores de tiempos atrás, que aun podriamos citar, han creído posible la canalización y navegabilidad del Pilcomayo, hasta con hechos, aun cuando hayan sido desgraciados, como el ejecutado por Magariños—Van Nivell. (1).

Sin duda la empresa no puede acometerse sino por grandes capitalistas extranjeros, despues de definitivamente transigidas nuestras cuestiones con la Argentina y el Paraguay. Alienta nuestro espíritu la esperanza de que los dirigentes de la política internacional de aquellas repúblicas han de comprender, que la navegación del Pilcomayo y la explotación de las riquezas del Gran Chaco, intereza mas a ellas quizá y no conviene demorar la solución de los pleitos pendientes, con apasionamiento de dignidad nacional.

Atrevesamos un siglo en que los sentimientos humanitarios y los principios del cristianismo se imponen en la justicia internacional. Las naciones no buscan ya su engrandecimiento en las conquistas y expansiones territoriales, sino en la apertura de las vias de comunicación, el inter-

(1) Este último era un valiente piloto constructor de lanchas.

cambio y las cordiales relaciones entre todos los pueblos.

No está lejano el tiempo en que no se construirán con el bronce sino las estatuas, que inmortalicen la memoria de los héroes de la ciencia y los cañones saluden al mundo con el himno de la paz.

SCRIPTÓN.

19 de Marzo de 1914

VIII.

Navegabilidad del Pilcomayo.

Continuamos con nuestra humilde labor, que no responde a sentimientos e intereses ajenos al del patriotismo, el que fué nuestra única inspiración al emprenderla.

No hande de estrañar nuestros lectores las frecuentes citas y trascripciones que hacemos de los escritos de los misioneros franciscanos. Para confirmar los hechos son indispensables las deposiciones de testigos presenciales. Los misioneros franciscanos en el Chaco oriental, han sido y son los conquistadores de las hordas de millares de salvajes convertidos al cristianismo y la civilización y constituyen hoy un verdadero elemento de progreso mundial, una gran población de trabajadores sobrios, de fuerza hercúlia, (1) en un gran territorio de inagotable riqueza; así como no puede recordarse la historia del Noroeste, sin citar hechos y escritos de los sabios jesuitas, con-

(1) Vemos frecuentemente, con placer, esos salvajes que ni habían abandonado ni la tembeta ni un dialecto, convertidos en arrieros, levantando bultos de 60 a 70 kilos sobre el lomo de la mula. Son indios del Chaco boliviano los que trabajan en los cañaberales en los ingenios del Orán y Ledesma, de la república Argentina.

quistadores de Mojos y Chiquitos, fundadores de la República del Paraguay, cuyo valiente ejército llamó la atención del mundo civilizado, con la heroica defensa de su independencia nacional contra la alianza brasilera-argentina-uruguaya.

No desfallece nuestra esperanza: sino alcanzamos a vivir para ver el ferrocarril La Quiaca-Tarija realizado, han de disfrutarlo nuestros descendientes, que al mismo tiempo también verán canalizado el Pilcomayo, atenuándose en alguna manera, la intensidad de los males inferidos a Bolivia, con la pérdida de su litoral en el Pacífico y la venta de sus valiosos territorios en las regiones del Noroeste.

Ojalá no sea una vana ilusión: confiamos en que nuestros artículos coleccionados ya, circulando en el exterior, lleguen a llamar la atención de algunos empresarios, que como los Staudt y Compañía, quieran immortalizar sus nombres inscribiéndolo al lado otros benefactores de Bolivia.

Continuaremos haciendo conocer detalladamente las playas del Pilcomayo, así como las naturales producciones del Chaco Oriental que pueden exportarse por aquel río, una vez canalizado.

En la ya citada obra del padre Geaneli encontramos estos otros importantes párrafos.

«En fin, ninguna razón hay para suponer que el cauce en aquel punto sea de origen reciente. El simple exámen de los bordes de ambas riberas, que nada defieren de la formación general del terreno que atravieza el río, probará la antigua existencia de un lecho mas o menos ancho formando capas de una redondeada por el mismo río, incapaz por lo tanto de oponer resistencias al impetu de un río que corre con demasiada velocidad, para abrir cauce por cualquier punto, mucho mas cuando no tiene bases de aralla ni pilones de rocas emblacén su facil tránsito».

Con el Padre Geaneli, que sostiene que el Pilcomayo, puede ser navegable, concuerdan Daniel Campos y Luis Forge Fentena, quienes partiendo en lanchas, una a vapor y otra a remos, fueron con dirección contraria y en diferentes tiempos y llegaron al mismo punto de la Colonia Creveaux, demostrando con el hecho la navegabilidad de que nos ocupamos.

En la página 299 de «La expedición boliviana de 1883», se hallan estas textuales palabras.

«Es navegable el Pilcomayo. La vía terrestre no es imposible, al presente es de muy difícil realización y de esteriles resultados».

SCIPIÓN.

52 de marzo de 1914.

IX.

Navegabilidad del Pilcomayo.

Según las últimas informaciones que tenemos a la vista no han variado las condiciones topográficas del Pilcomayo y las poblaciones se han multiplicado notablemente, con la reducción al cristianismo de casi todas las hordas salvajes y el establecimiento de pobladores *estancieros*, nacionales y extranjeros, en los campos de la margen izquierda, que pertenece a los departamentos de Chuquisaca, Tarija y Santa Cruz.

Se calcula que, desde San Francisco o Villa Montes o a D'Orbigny hay una distancia de 140 kilómetros, río abajo del Pilcomayo, en la intersección del grado 22 con dicho río. Todos estos campos están poblados por puesteros con numerosos ganados, pudiendo transitarse por ellos, sin temor alguno de asaltos. La sociedad Lich

Hermanos, cuya estancia se llama «La Esmeralda», y está 45 kilómetros más abajo, tiene tres mil cabezas de ganado vacuno. Con numerosísimos ganados vacuno y algo de caballar y ovino, están establecidos sus propietarios, entre las que figura en primera línea la respetable sociedad Staudt y Compañía.

La margen derecha del Pilcomayo, está aún más poblada, desde D'Orbigny hasta su confluencia con el Paraguay: en esta margen tiene la República Argentina las ya poblaciones siguientes: «El Sauce», «Villa Maria Cristina», «La Cierva», «El Chorro», «El Pescado Negro», además de los puestos militarmente guarnecidos.

En la estación lluviosa que termina, la topografía del río, queda así: *playa* de Villa Montes a Fortín «Ballivian» 600 metros, más abajo 200 metros: *superficie* (como las del altiplano andino) arena pura, que imposibilita la dirección de las aguas y cuyo espesor es imposible determinar sobre el nivel de su lecho de arcilla, ya descrito en nuestros anteriores escritos: *profundidad de sus aguas* de 75 milímetros a 2 metros.

Bueno será que nuestros lectores, los industriales empresarios y extranjeros, tomen nota de nuestras informaciones, así nuestros propósitos tendrán éxito patriótico.

SCIPIÓN.

2 de Abril de 1914.

X.

Navegabilidad del Pilcomayo.

Hemos tenido una conferencia *ad-hoc* con un

personaje, (1) que conoce a fondo el Gran Chaco y ha hecho estudios análogos a los nuestros: cree viable y de éxito nuestra iniciativa: piensa también que sería posible variar el curso del río Parapeti, confundiendo sus aguas con las del Pilcomayo cuyo caudal aumentando en un 30 por ciento las de éste, poniendo fuera de duda su navegabilidad.

Desgraciadamente en Bolivia, especialmente en nuestro país tarijeño, no se preocupan sino de asuntos de actualidad política: la juventud, la noble juventud, (a la que nos permitimos reflexionar a título de viejos), apenas si vuelve la hoja de un periódico y lee un artículo, al tropezar con la «Navegabilidad del Pilcomayo», dá una carcajada, arroja el periódico. No comprenden los imberbes y los sabiondos, que se trata de un asunto que, si no está a sus alcances, es de interés casi de progreso mundial, no solo de Tarija, sinó también de las Repúblicas limítrofes, asunto cuyo éxito había de concurrir a la pacífica solución de nuestros litigios internacionales, practicando el intercambio comercial, y por ende desarrollando la explotación y cultivo del territorio de riqueza inagotable que posee Bolivia.

La canalización del Pilcomayo obedece a un sistema de acercamiento de relaciones entre Repúblicas hermanas: en vez de litigios permanentes, basados más que todo, en sentimientos de dignidad y orgullo nacional, que ni la diplomacia con sus reservas y aplazamientos, ni una desastrosa guerra podrían solucionar.

(1) Zenón Orlas, actual prefecto de este departamento, muy prediado y respetado a la ley, su contracción al cumplimiento de sus deberes administrativos; se debe a su labor personal, la reparación rápida de la captación y cañería de aguas potables, destruida en el último verano: se preocupa hoy de los caminos carreteros a las capitales de las provincias Avilés y Arce.

Vendría entonces una solución fácil de límites paraguayo-bolivianos, sobre la base de un *desideratum* industrial, dando así un ejemplo de ecuanimidad y justicia a alguna otra nación que, cuando la Providencia nos castigaba con cataclismos y hambrunas, cuando estábamos desnudos y desarmados, ella poderosa con la explotación de nuestros minerales y salitreras—ella, ávida de expansiones territoriales, nos despojó de nuestros puertos, encerrándonos dentro de nuestras montañas.

Se nos dirá: a qué viene tan dolorosa reminiscencia? contestamos: a despertar el patriotismo adormido, indiferente, presiente de nuestros conciudadanos, a advertirles que su obligación ingénita es la de velar por los intereses del país, la independencia y engrandecimiento de Bolivia, propiciando cuanto sea convergente e estos grandiosos propósitos.

SCIPIÓN.

11 de Abril de 1914.

XI.

Navegabilidad del Pilcomayo.

Convencidos de la posible navegación del Pilcomayo, por los serios estudios e irrefutables deducciones de exploradores científicos y prácticos ilustrados, restáanos ocuparnos de la parte económica; estudio indispensable para el *éxito y el provecho de la empresa*.

Emprendemos, desde hoy, la ardua tarea, superior, sin duda, a nuestra escasa ilustración y fatigada intelectualidad; con nuestra característica sencillez sin cálculos matemáticos: con la mano sobre el corazón que late con el fuego de

amor a la patria.

Desde luego, contamos con la cooperación de las naciones vecinas: sin ella, sucumbirían nuestras esperanzas; pero no: nos inclinamos ante su ilustración y pasifismo internacional: comprenderán además, que el éxito de la navegación del Pilcomayo, será mas beneficioso para la Argentina y el Paraguay, que para Bolivia.

La apertura y construcción del canal fluvial obedece a los sistemas de dragados y mampostería, esto es, despojo o limpia de arenas, y defensivos contra las invaciones de aquellas: hé aquí el problema, que debemos resolver,

Saben ya nuestros lectores, que las excavaciones deben practicarse en un trayecto de mas de 550 kilómetros con una anchura variable entre uno y hasta cinco kilómetros, que el espesor de arena, hasta encontrar un plan de arcilla, es de uno a tres metros. Para explotar esta inmensa cantidad de material arenoso continuado en ese espacio, serian indispensables dragas y carretas: felizmente en las márgenes del río hay inagotables bosques de madera para construirlas, millares de peones en las misiones franciscanas y en las nuevas poblaciones del Gran Chaco. Además, principiando las excavaciones desde de los Esteros de Patiño, con un desnivel de tres a cinco por ciento, las mismas aguas del río servirían de un poderoso auxiliar.

Presentase otro trabajo importante, quizás mas costoso: la construcción de defensivos contra las inundaciones de arena, que, especialmente en las estaciones secas, obstruían el gran canal, pues son tan copiosas esas inundaciones, que hacen variar el curso de las aguas. La construcción de estos defensivos seria objeto de un estudio especial. Por otra parte la piedra y cal hidráulica se encuentra a gran distancia: empero su con-

ducción se facilitaría con un buen servicio de carretas y lanchas previamente establecidas.

Las informaciones que hemos trascrito con toda sinceridad en nuestros artículos anteriores y nuestras observaciones y juicios, si providencialmente llegaran a llamar la atención pública, si se intentare la gran obra, como lo hizo el heroico General Presidente de Bolivia José Ballivian en 1842, si tal intento surgiera de algún cerebro de los actuales gobernantes y legisladores de nuestra patria, se impondría un estudio practicado sobre el terreno mismo, por ingenieros competentes.

La muy respetable sociedad industrial «Staudt y Compañía», ya interesada en los negocios del Gran Chaco, poseedora de un gran lote de terrenos, tiene un numeroso personal. Varios de sus dependientes visitaron esta ciudad, entre ellas el ingeniero alemán Guillermo Herman, con quien conversamos detenidamente, ocupándonos de éste negocio, que, como el proyecto del ferrocarril Villazón-Tarija—ha sido la preocupación de nuestro espíritu en gran parte de nuestra existencia.

Esa respetable sociedad, se prestaria a verificar *gratis* esos estudios y formular el presupuesto.

Preguntamos, entre tanto—¿Habrá algún Representante Nacional—chuquisaqueño, cruceño o tarijeño, que en la próxima legislatura presente un proyecto *ad hoc*?

SCIPIÓN.

17 de Abril de 1914.

XII.

Navegabilidad del Pilcomayo.

En el número 678 del 18 último de este bise-manario, hemos leído con atención y creciente

interés, una correspondencia del Chaco suscrita por I. D. L. Gación, probablemente de la Delegación encomendada al distinguido general Villegas: nos complace haber merecido también la atención de aquel personaje nuestros escritos, referentes a la navegabilidad del Pilcomayo.

Al iniciar nuestra humilde labor periodística, no aspirábamos sino al honor de la iniciativa de una idea, una obra gigantesca, para el engrandecimiento de nuestra patria, geográficamente, encausada: su comercio sus exhuberantes riquezas a merced de la explotación de extranjeros, con menos franquicias que las que se concedían por los Estados de Europa a sus colonias.

La correspondencia a que nos referimos, nitidamente redactada en lenguaje estrictamente técnico, al travez del fatal desahucio de nuestro proyecto para dar vitalidad al sud de Bolivia, ha confortado nuestra alma de patriota, presentándonos un halagueño porvenir para Bolivia.

Mas bien con alguna exageración, hemos apuntado los obstáculos e inconvenientes de la navegabilidad, espresando con sinceridad nuestras opiniones, transcribiendo con lealtad de caballero las informaciones de ilustrados escritores y exploradores.

En alguno de nuestros anteriores artículos hemos consignado, que el Delegado Nacional doctor Daniel Campos y el explorador Luis Jorge Fontana, partiendo en dos lanchas, una a vapor y otra a remos, desde los Esteros de Patiño llegaron a la Colonia Creveaux: si pues la lancha «Magariños» partiendo de Villa Montes llegó al fin del lecho de piedras o sea mas abajo, está comprobado que el río es navegable, a lo menos por tres meses, en un estado anormal, en toda su estensión hasta su intersección con el río Paraguay.

Para hacer desaparecer los obstáculos que hacen imposible la navegación contra la corriente de las aguas y el formidable desnivel, la ciencia ofrece grandes recursos: los dragajes, mas importante que éstos trabajos, el sistema de esclusas de que se valen para continuar la gran obra de la apertura del Canal de Panamá.

No dice la correspondencia si para las tentativas practicadas por la lancha «Magariños» y la de Leach Hermanos, se hicieron algunos preparativos de arquitectura hidráulica.

Comprendemos que la navegabilidad del Pilcomayo es una colosal obra de *canalización*: que el Estado no podría sufragar los gastos que impondría: que en Bolivia no hay empresarios ni capitalistas que pudieran acometerlo. Y son precisamente estas reflexiones las que nos han sugerido la labor, en que persistimos, de hacer conocer el verdadero Gran Chaco Oriental, cruzado por los rios Pilcomayo, Pilaya y Bermejo, llamando la atención de empresarios y capitalistas extranjeros; pidiendo la cooperación de la prensa seria, para despertar el patriotismo de nuestros conciudadanos ilustrados.

Confiamos, entretanto en el éxito de la colosal empresa, pues la ciencia, el esfuerzo humano, el espíritu de empresa y el capital adunados, no reconocen obstáculos.

SCIPION.

21 de Abril de 1914.

XIII.

NAVEGABILIDAD.

Canalización del Pilcomayo.

Nos vemos obligados a ser redundantes, repi-

tiendo conceptos y propósitos, que hemos esbozado en nuestros anteriores artículos, reprimiendo párrafos de obras y escritos de exploradores e ilustres escritores. —Sea.

Cuando, impresionados por la situación actual de nuestra patria, pensábamos en su porvenir, nuestra imaginación, retrotrayendo al pasado el pensamiento, nos elevó a un oriente despejado: recordando el Gran Chaco, viéndolo con la fé con que los israelitas marchaban hacia la *tierra de promisión*.

La conquista total de los salvajes de la región oriental, la explotación de sus seculares bosques, repletos de los más preciosos productos de la alta vegetación, la exploración de sus ríos, en cuyas arenas se notaba el brillo del oro arrastrado de veneros del altiplano andino..... todo éste conjunto de maravillas, serían puestas a disposición de los industriales, especialmente del alto comercio, harían el futuro engrandecimiento de nuestra patria.

Pertecemos a la escuela de los soñadores, como los inolvidables bolivianos Aniceto Arce, Suarez Arana, Antonio Quijarro, Daniel Campos, Santiago Vaca Guzmán, aún cuando no tengamos la basta ilustración y prestigios de aquellos.

No hemos pensado, ni remotamente, en que el Estado con su exhausto tesoro, tomara a su cargo la colosal empresa de canalización y navegación del Pilcomayo: escribimos, según la favorita expresión de un antiguo mandon tarijeño, para el exterior, con fé en que alguna asociación extranjera, algún intrépido capitalista yanki ha de acometer la empresa.

Notábase en nuestros escritos la falta de informaciones *teórico-técnicas*: providencialmente la correspondencia de I. D. C. Gación, que leemos con agrado, viene a llenar esta falta, alen-

tándonos en nuestra ardua labor.

La correspondencia a que nos referimos, ha de ser insertada en el libro que hemos de publicar: ojalá se nos remita el plano del Pilcomayo y sus costas, para hacerlo litografiar e insertarlo también en el libro.

Hechas estas últimas declaraciones, continuamos nuestros trabajos intelectuales empiricos, basados en nuestra propia experiencia.

Antes de todo, ha de permitírsenos copiar, una vez más, unos párrafos del precioso libro del extinto doctor Daniel Campos—«De Tarija a la Asunción—Expedición boliviana de 1883.»—En la página 296 dice:

«Los indios mataguayos que habitan al borde del rio donde llegamos el 17 de octubre de 1883, de un modo claro nos hicieron entender; *que hacia poco tiempo habian llegado unos hombres con barba en una embarcación a vapor*».

«El movimiento del vapor lo hacian comprender con los impulsos de sus cuerpos y el soplo acompasado y violento que exhalaban».

«¿Quiénes fueron estos? No seria aventurado creer que seria el señor Fontana. En efecto este intrépido e inteligente explorador, trece meses y once dias mas antes que nosotros, esto es, el 30 de agosto de 1882 se detenia en el mas alto puesto de su incursión, habiéndose hallado en las mismas comarcas que pisábamos el 11 de septiembre de 1883. Según el parte oficial que el señor Fontana elevó a su Gobierno, llegó hasta el grado 22. Quiere decir que según él, estuvo a las puertas de Santa Bárbara, hoy nuestra Colonia Creveaux situada a los 21° 33' 30" esto es, que solo le faltaba para llegar poco mas o menos 11 leguas.»

«El señor Jorge Luis Fontana, en una narración notablemente amena a la par que científi-

ca, nos demuestra con la elocuencia *del hecho*, la navegabilidad del río.»

«Nos hace ver que los únicos obstáculos, los mas grandes raigones se vencen. De acuerdo con una sabia observación del Padre Gianeli, sin haberlo talvez notado en esta conformidad de idea, hace constar, que, cuando la depreción del terreno forma las grandes lagunas, no por esto pierde el río su cauce y su corriente, que un ojo experimentado halla en el fondo de aquellas exparcidas masas de aguas.»

«El 30 de agosto por falta de agua en el fondo y con el corazón angustiado, tuvo que retroceder el valiente jefe argentino: quiero decir que sea parte del canal «Salmas», que corre por un lecho desecado y que ha sido, un nuevo punto de preocupación, lo detuvo invenciblemente. Si hubiera avanzado unas leguas mas, se habria encontrado con el río íntegro, caudaloso río, a no dudarlo, y habria *triunfado*».

El doctor Campos asegura, que el mas alto punto al cual llegó el señor Fontana fué *Pique-
renda* con campos y terrenos aparentes para la cria de ganados y agricultura.

Se ha expuesto, como excepción un otro obstáculo, ya no científico, que nos es fácil probar su poca o ninguna importancia—el arrastre de las aguas del Pilcomayo, de despojos de arboles de gran tamaño y gruesos troncos.

El río Bermejo con sus afluentes, tiene en sus costas bosques con secular vegetación. en la estación lluviosa arrastran sus aguas mas abundantes y fenomenales despojos: ellos no han obstaculizado la construcción de un puente para un ferrocarril argentino, ni impedido la navegación del río en territorio argentino. Un hermano del immaculado ex-Presidente de Bolivia, Aniceto Arce lo navegó con lanchas cargadas con made-

ras del Oran.

En el Noroeste, los valientes e inteligentes hijos de la ciudad de Santa Cruz, (nuestros andaluces bolivianos) se ocupan actualmente de la *canalización* del Pirai, río que es de análoga estratificación geológica a la del Pilcomayo. Dignos descendientes de los Suárez, Vaca Díez, Velasco, Aguirre, Peña, Velarde y otros patriotas, han de llevar sus lanchas, desde cinco kilómetros mas allá de la ciudad de Warnes hasta el Amazonas.

Un ferrocarril paralelo al Pilcomayo, por su margen derecha, arrancando de Caiza o Yacuibá, sería tal vez mas factible, pero quizá mas costoso, por el caudal indispensable que debería invertirse en su construcción y maquinaria férrea—aparte de considerables gastos en sueldos de empleados y conservación. Además, no beneficiaría sino a una parte de la gran región del Chaco, terminando en una estación o puerto fluvial argentino.

Nuestras aspiraciones son mas elevadas: deseamos que nuestras lanchas, por diminutas que sean con bandera boliviana lleven nuestros productos hasta reembarcarlos en los buques del Paraguay.

Deseamos que la *canalización* del Pilcomayo sea beneficiosa para el Departamento de Chuquisaca, Santa Cruz, y Tarija, cuyas capitales serian, en lontananza, anudadas con estaciones fluviales sobre el Pilcomayo.

Aspiramos a que en este concurso de progreso, queden permanentemente vinculadas las Repúblicas Argentina, Paraguay y Boliviana, como si solo formasen una gran Confederación Sudamericana.

SCIPIÓN.

6 de Mayo de 1914

XIV.

El Gran Chaco Oriental.

Hemos provado con la evidencia de los hechos y las opiniones de exploradores e ilustrados escritores, la posible navegación del Pilcomayo, pues, a pesar de su estratificación geológica, sin el auxilio de la ciencia y de la arquitectura hidráulica, se han cruzado lanchas a vapor y a remos, si de poco calado, capaces de trasportar pasajeros y carga hasta el Paraguay, sin esfuerzo alguno, con alguna dificultad aguas arriba, único obstáculo en una limitada distancia de 50 kilómetros.

Tan solo un pesimismo, que trasciende por lo menos, a indiferentísimo por la prosperidad de los Departamentos de Chuquisaca, Santa Cruz y Tarija, podrá oponer obstáculos *insuperables* (1).

Es sin duda, muy plausible el estudio de los inconvenientes de una obra de grandes proyecciones, como la que nos preocupa, máxime, conociendo a fondo las ciencias naturales y movidos por sentimientos verazmente patrióticos: es así mismo vituperable escudriñar obstáculos para desahuciarla.

Los Gobiernos, esto es, los Altos Poderes del Estado, Argentino, Brasileño, Uruguayo, en contacto con el mundo por sus grandiosos ríos y el mar que besan sus playas, no descuidan la canalización y navegación de sus ríos internos. Los

(1) Como lo obstáculos para la construcción de las vías férreas Potosí-Sucre y Villazón-Tarija. El GRAN OBSTÁCULO para realizar la primera, fué la Sociedad de capitalistas patriotas organizada en Sucre. Para la de Tarija será la de haber bajado y subido las cumbres que denomina Tarija, con carretas soportando enormes pesos: hecho realizado por el italiano Pablo Tramontini, un soñador.

gobernantes de Bolivia, sus representantes, sus acáudalados?.....

Para reforzar aún más, por última vez, nuestras convicciones recomendamos a nuestros compatriotas la lectura de un ameno artículo, con fotogravados, inserto en el número 15401 de «La Nación» de Buenos Aires de 22 del próximo pasado mes de abril, que no lo insertamos por no abusar de la bondad con que nos alienta el redactor en jefe y propietario de «El Pensamiento» doctor Bernardo Raña Trigo, poniendo a nuestra disposición las columnas del bisemanario.

De hoy mas, no nos ocuparemos sino de la descripción del «Gran Chaco Oriental» esto es, (vulgarmente hablando) de esa gran región oriental boliviana limitado por los rios el alto Paraguay y el Bermejo, (1) principiando por las enumeraciones de las antiguas y actuales poblaciones fundadas por los frailes franciscanos de los Conventos de Potosí y Tarija, como una manifestación de respeto y gratitud nacional a esos extranjeros bolivianizados, que han conquistado casi toda nuestra población salvaje, preparándola para el *trabajo*, sublime virtud, base de la sociedad, y resguardando los derechos de Bolivia a esta riquísima región.

Itau—Una de las primeras Misiones (2) fundadas entre los grados 21° 42' latitud sud, 43° 50' longitud, según el meridiano Greenwich; población actual—neófitos 40 mestizos pobladores 1,000 tarijeños.

Chimeo—Otra antigua Misión en el 21° 14' 9" latitud sud, 63° 2' 53" longitud según el citado meridiano: con 27 neófitos y mas o menos 1000 pobladores tarijeños.

(1) Límites arcefinos longitudinales.

(2) Empleamos esta palabra como anónimos del pueblo.

Aguairenda—Otra antigua Misión en el 21° 42' 40" de latitud sud, 62° 4' 38" longitud según el mismo meridiano. En la actualidad es el cuartel de uno de los principales destacamentos del ejército. Su antigua población está reconcentrada en Yacuiba y el Palmar, que según cálculo aproximado pasa de 300 tarijeños.

Gaiza—Antigua capital de la Provincia del Gran Chaco, es un pueblo situado en esas inmediaciones; tuvo su época de progreso y se llamó «Ciudad Ingavi» cuando el general Magariños intentó la navegación del Pilcomayo: tiene actualmente cerca de 3000 habitantes, de los que muchos residen mas tiempo en Yacuiba.

Caraparí—Es otro pueblo de importancia industrial, fundado tambien por Misioneros a los que prestó eficaz y ayuda el famoso guerrillero de la guerra de la independencia Cornelio Rios, compañero leal del gran patriota argentino Gúemes. Uno de los mas ricos cantones de la Provincia del Gran Chaco: (1) gran estación, de espléndida vegetación: sus terrenos y climas apropiados para el cultivo de plantas ecuatoriales: sus inmensos bosques que penetran hasta el rio Bermejo hacia el sudeste y hasta cerca del Pilcomayo por el nordeste. Su población en el pueblo mismo, pasa de mil habitantes, casi todos tarijeños y en las rancherías de las inmediaciones pasan de ciento los neófitos cristianos.

Villa Montes—Fué la Misión de San Francisco, fundada en 1860, sobre la margen izquierda del Pilcomayo: es hoy la residencia de la Delegación nacional: esta situado a los 21° 26' 15" de latitud, 60° 20' de longitud, según el meridiano citado. Su población actual alcanza a 600 habitantes bolivianos y 200 mestizos. A este

(-) Confunción de razas españolas y americanas y tambien europeas en general y africana: CHOLOS Y ZAMBOS.

pueblo está adherida la antigua Misión de San Antonio, en la margen derecha del Pilcomayo: con un puente se formaría una hermosa ciudad y puerto para la navegación del Pilcomayo.

Tarairi—Misión subsistente hasta hoy a los 22° 5' 50" de latitud 62° 19' 4" longitud, según el meridiano citado: su población 165 neófitos.

Camatindi—Es un bonito pueblo situado a los 22° 6' de latitud y 62° 20' de longitud; pueblo de activo comercio, con habitantes bolivianos y ya pocos neófitos; su población se acerca a mil.

Tigüipa—Misión situada a los 20° 49' 58" de latitud, 62° 14' 44" de longitud; su población 948 neófitos católicos.

Macharetí—Misión situada a los 20° 49' 58" de latitud; su población pasa de 1500 neófitos católicos.

Camaidanti—Es una Misión situada a los 10° 5' 45" de latitud, 62° 7' 15" de longitud; su población pasa de 1500 habitantes, fuera de neófitos de las rancherías.

Yacuiba—Cuya ubicación geográfica se ha hecho problemática, era importante cuando formaba cantón con Itiyuro y Tartagal; hoy es donde está establecida la Aduana Nacional; su población cosmopolita, de la que nos ocupamos ya al hablar de Caiza: asiento de la Aduana Nacional, capital de la provincia del Gran Chaco; su población permanente no pasa de 1000 habitantes.

Boeicoro—Misión situada en el 20° 24' 32" de latitud y 68° 82' 20" de longitud con 496 neófitos cristianos.

Santa Rosa—Misión en los grados 20° y 28' de latitud y 62° 23' 36" de longitud, con 1232 neófitos cristianos.

Parapelí de San Francisco—Misión situada en los grados 19° 58' de latitud y 60° 32' 45" de

longitud, con 683 neófitos cristianos.

Parapetí de San Antonio—Misión contigua a la anterior con 1304 neófitos cristianos.

Guacaya—Misión en los grados $20^{\circ} 52' 58''$ de latitud y $64^{\circ} 45' 18''$ de longitud con una población de 1214 de mestizos en su mayor parte y neófitos cristianos, con activo comercio por menor.

Cuevo—Pueblo y antigua Misión situada en los grados $20^{\circ} 26' 34''$ de latitud y $63^{\circ} 32' 35''$ de longitud con 1750 habitantes, como la anterior población con un considerable comercio.

Iguembe—Pueblo como el anterior ubicado en el grado $20^{\circ} 28' 3''$ de latitud y $63^{\circ} 38' 15''$ de longitud, con 2353 habitantes y activo comercio, como el anterior.

Ingre—Pueblo ubicado en los grados $20^{\circ} 30' 34''$ de latitud y $63^{\circ} 42' 25''$ de longitud con una población de 782 habitantes, como las anteriores.

Debemos hacer notar: en cada Misión hay escuelas de instrucción primaria para ambos sexos, dirigidas por los frailes. Además en las del Convento de Potosí, así como en las de Tarija, hay bandas de música, de las que harán tres o cuatro años se exhibió una en cada una de las capitales de estos departamentos.

SCRIPCIÓN.

20 de mayo de 1914.

XV.

El Gran Chaco Oriental

Nos ocuparemos hoy de la región Sud, esto es, del territorio encerrado entre la capital de la Pro-

vincia O' Connor—Entre Rios, el pueblo Carapari ya descrito y el villorio llamado Bermejo, en la confluencia de los rios de Tarija, que forman el Bermejo.

Es sin duda el territorio más accidentado, geológicamente, por sus altas cumbres andinas, sus profundos valles, seculares e impenetrables bosques. Han pasado ya siglos sin que hayan desaparecido los vestigios del diluvio universal, la reconcentración de las aguas y los canales abiertos al impulso de sus corrientes. Sus diminutas poblaciones son casi inacensibles, en contacto tan solo por desfiladeros peligrosísimos.

Y, ¿quien lo imaginará? es una región de riqueza indisceptible y permanente, que ha de concurrir poderosamente al engrandecimiento de nuestra patria.

Los linderos geográficos argentino boliviano estan sin determinarse aun los acuerdos diplomáticos últimos providencialmente encargados, por Bolivia, al digno ciudadano Severo Fernandez Alonso, con recíprocas compensaciones territoriales, fijarán los linderos arcifinios y serán colocados los hitos de alinderamiento.

Conocemos, a fondo, la hidalguia del argentino: tuvimos ocasión de confundir nuestros sentimientos patrióticos, cuando las tiranías y el despotismo dominaron en las Repúblicas Argentina y Boliviana: sus emigrantes políticos aquí y los nuestros allí, tuvieron la mas sincera acogida: distinguida juventud hizo sus estudios y obtuvo sus diplomas en el Colegio Junin, en la Universidad de Chuquisaca: sus militares de profesión tuvieron los puestos de sus graduaciones respectivas en nuestro ejército. Larga seria la lista de los personajes a quienes nos referimos con el mas respetuoso afecto—la concretamos en Evaristo Uriburo y Bartolomé Mitre.

Nuestros lectores han de dispensarnos las repeticiones frecuentes en nuestros artículos, al correr de la pluma, en homenaje a gratas reminiscencias de las estrechas vinculaciones de pueblos que formaron el gran virreinato de Buenos Aires.

Las producciones naturales de la riquísima región de que nos ocupamos y las que pueden obtenerse en ella mediante el cultivo, no pueden exportarse actualmente sino por tortuosos senderos, para el interior de Bolivia. Empero, no sería imposible abrir nuevas vías hacia el Pilcomayo una vez que, en la gran hoya que atravieza el Bermejo, la navegación es de todo punto dificultosa.

Entretanto, conviene saber, que en aquella región, además de la gran vegetación secular, existen ganados constantemente gordos, caballar, vacuno, ovejuno y porcino; que se cultiva el mejor y más aromático tabaco; y, según se nos ha asegurado, se encuentran plantas de añil y cochinilla silvestres. En sus altiplanos se encuentran vestigios de veneros explorados, según se asegura, por los Jesuitas: nosotros mismos tuvimos participación en una sociedad para buscar esos veneros y nuestro agente, un español Lorenzo Sastre, encontró tres pepitas. Existen vetas de brillantes metales, que conducidos por nosotros mismos al establecimiento de San Joaquín (en Tupiza) de propiedad de los señores Aramayo Frank y C^a., en la persuasión de que fueran de rocieler de plata, resultaron piritas de hierro. De todos modos, el hecho hace presumir la existencia de metales; máxime, cuando en las profundidades de sus valles vierten aguas ferruginosas, sulfúricas y de magnecia.

Post scriptum.

Acabamos de leer con verdadera satisfacción

una comunicación del distinguido general Carlos de Villegas, Delegado Nacional en el Gran Chaco, que participa de nuestros anhelados propósitos, aun cuando cree ser muy difícil y costosa la canalización del Pilcomayo, por la profundidad del arenoso lecho de aquel río.

SCIPIÓN.

28 de Mayo de 1914.

XVI.

El Gran Chaco Oriental.

La gran hoya del Bermejo, pertenece a Bolivia, a pesar de su conocida y prodigiosa riqueza natural, sus abundantes nutritivos pastos, su terreno fertilísimo, de clima de permanente primavera, permanece aún *inexplorado, inexplorable*: es inaccesible por vías fluviales y terrestres, sus propietarios individuales, están condenados a sufrir la pena impuesta por la Providencia al Tántalo de la fábula.

Quizá la aproximación de los ferrocarriles argentinos, podrá variar sus condiciones geológicas: quizá también la navegación del Pilcomayo (nuestro sueño fantástico) pudiera hacer más accesible, esa hermosa región para las poblaciones que habrían de llenar los territorios central y nordeste del Chaco.

De todos modos, conviene conocer, sin exageraciones, la importancia de aquel territorio, para no ceder, ni un palmo de él, en compensaciones pactadas por la diplomacia. Guardemos ese último tesoro de nuestra patria, después de haber disipado cobardemente sus territorios del noro-

este y oeste.

Estamos convencidos de que nuestros escritos son para la *exportación*: nuestros compatriotas, subyugados por lamentable *crisis de los impuestos* y la bastarda *política policiaria* de imposiciones de mal disfrazada dictadura, ni siquiera leerán nuestras expresiones patrióticas y francamente manifestadas en la prensa.

Muy lejos estamos de preciarnos de omniscientes: no somos sino patriotas: de nuestros desaliñados escritos, así como el químico extrae el *ether* de la inmundicia, el filósofo reflejará la *verdad*.

Basta por hoy.

SCIPION.

13 de Mayo de 1914.

XVII.

El Gran Chaco Oriental

Por hoy no nos ocuparemos sino de trascribir una importante correspondencia, con que nos ha favorecido el respetable ciudadano doctor José María Linares, propietario de la valiosa finca «Carapari» situada en las cabeceras del Pilcomayo.

«Sucre 25 de Mayo de 1914.

Señor General doctor don Manuel O. Jofré.
Tarija.

Mi respetado señor y amigo:

El último correo de esa me ha traído su estimada carta de 8 de los corrientes y me apresuro a contestarla con todo agrado.

No me es posible acceder a la insinuación de Ud. de mandarle, de pronto una descripción del río Pilaya y de sus afluentes y de las orillas que

bañan, así como de la actitud de sus riberas para el cultivo de las plantas tropicales que pueden producirse en ellas; porque para efectuar, en este orden, un trabajo completo y sobre todo, verídico y exacto, como deben ser los de su clase, se necesita tomar algunos datos y realizar algunas observaciones, operaciones para las que me falta tiempo, pues estoy con el pié al estribo para irme justamente en estos días, a mi finca de Carapari, situada sobre la márgen izquierda del mencionado Pilaya, con dependencia en la derecha, es decir, en el departamento de Tarija, al que separa del de Chuquisaca en toda la extensión de la provincia de Cinti, pertenece a éste.

Puedo comunicarle, sin embargo, algunas nociones generales y son las siguientes: El Pilaya, río caudaloso; más, talvez, que el Pilcomayo con el que afluye, en el lugar nombrado Juntas del Palmar, tiene su origen y nacimiento en tres departamentos de la República, en los de Potosí y Chuquisaca por los Ríos Grande o Tumusla y por el de San Juan y en el de Tarija por el de Irecalaya cuyas aguas reunidas todas forman el Río Camblaya que recorre una extensión de diez leguas más o menos, hasta recibir las aguas de la quebrada de Pilaya, que le dá el nuevo nombre de Pilaya, con el que recorre unas veinticinco o treinta leguas, hasta perderlo en su desembocadura en el Pilcomayo.

La dirección dominante del Pilaya es de Poniente a Naciente con marcada dirección este-sud este; recibe en su curso varios ríos afluentes, tales como el Chalamarca, el de la Suchera y el Blanco que se precipitan en él del lado del Norte y a diferentes distancias, recibe también el contingente de varios torrentes del lado de Tarija, es decir del Sud. En su tortuoso curso

formaba un profundo valle, a un nivel, sobre el del mar, comprendido entre unos dos mil doscientos metros [en el punto en que la quebrada de Pilaya le dá su nombre) y unos novecientos en el que los pierde o sean las Juntas del Palmar. Sus orillas presentan muchas regiones cultivables, esto es susceptibles de irrigación, ya sea con aguas del mismo río, por acequias largas y costosas, o por medio de las que van a aumentar su caudal de los ríos y riachuelos que se derraman en él en sus dos orillas. Las producciones son todas las que hallan prosperidad y vida en las regiones tropicales, siendo la principal la de caña de azúcar cuyas cosechas se recogen a los nueve meses de sembrada o plantada, vienen después, la yuca, el camote o batata, la naranja, la chirimoya, la misma uva, cuyas calidades excelentes y cuya exuberancia causa asombros. Muchas propiedades existen formadas ya y hay muchas que solo esperan facilidades, es decir, capitales, camino y espíritu de empresa, para formarse.

Perdone Ud. que mis informaciones sean tan incorrectas, deficientes y desaliñadas y tenga en cuenta que si bien me sobra voluntad y deseo de complacerlo, me falta tiempo para dárselos mejores.

S. S.—J. M. Linares.»

SCIPIÓN.

Mayo 8 de 1914.

XVIII

El Gran Chaco Oriental.

Para terminar nuestra labor patriótica describiendo esta hermosísima región de Bolivia, dó se

manifiestan, a simple vista, maniantales de exhuberante riqueza, incluidas las filtraciones petrolíferas descubiertas en los terrenos de Aguairenda a Charagua; deberíamos ocuparnos del oriente del Chaco.

Desgraciadamente aquella región está hasta hoy inexplorada, siendo deficientes las informaciones que hemos podido adquirir.

Las misiones más avanzadas hacia aquel rumbo son Macharetí y Camatindi: las estancias, los puestos de ganado son de varios pobladores del Chaco, que no avanzan más de un kilómetro más allá de esas misiones. Braulio Zapata, uno de los más leales soldados de la patria, está en la vanguardia y cree factible la construcción de un camino carretero hasta el Alto Paraguay. Dos expediciones de carácter oficial, se enviaron para explorar esa región.

La primera durante el gobierno del presidente Gregorio Pacheco fracasó no por falta de un profesor de geografía y geología en el personal de expedicionarios, que en su seno tenía a los famosos compañeros de Campos, expedicionarios en 1880 al Paraguay, sino por la presencia de su inmenso campo cubierto de alta vegetación y arbustos espinosos y la falta absoluta de aguas. En vez de caminar directamente al Oriente, los expedicionarios hicieron cuarto de conversión hacia el sudeste, en desesperante situación; y no tuvieron más recursos que la retirada para salvar sus vidas.

Mas despues se organizó otra expedición estrictamente militar, cuyo jefe fué el teniente coronel Alberto Romero Obando: partió de la ciudad de Santa Cruz por Izozo: en la misión de Carandaiti se incorporó un piquete de guarnición del Gran Chaco; penetró en el desierto, abriendo camino a hacha más o menos cien kilómetros sin

encontrar aguadas de ninguna clase. En esta vez falló el ingeniero quien declaró que el inmenso bosque era impenetrable, siendo indispensable un gran convoy con elementos de subsistencia, maquinaria de perforación para obtener agua potable. La retirada se impuso inevitable.

Es no obstante unánime la opinión, que considera riquísima, de gran porvenir para Bolivia esa misteriosa región, que se extiende hasta el Alto Paraguay.

Queda terminada nuestra humilde labor.

SCIPIÓN.

16 de Junio de 1914.



FERROCARIL TARIFA-VILLAZON.



Seámos prácticos.

Es el título de un editorial de «El Pensamiento», del 17 de junio próximo pasado.

«El Pensamiento» correctamente impreso e hidalgamente redactado, ha conquistado preferente lugar en el periodismo nacional: discute con moderación y cultura, preocupándose del progreso del país, cuya importancia trasluce en el exterior.

Comprobando el juicio que emitimos, hemos de permitirnos expresar en la misma hoja, nuestras observaciones respecto a la vialidad del Departamento de Tarija, no, desautorizando sus conceptos, si discrepando de sus ideales.

En el citado editorial del bisemanario se dice:

«Al presente contemplamos los grandes progresos que vá alcanzando en todas partes el servicio de automóviles, los que se prestan fácilmente para las pampas como para las escarpadas sierras, como lo ha demostrado el señor Ponnanski al ascender a la cordillera de los Andes, y la empresa que ha tomado el servicio entre Potosí y Sucre, ciudades entre las que media una distancia de 150 kilómetros, que es recorrida en menos de cinco horas».

Nuestra íntima convicción es distinta.

No es comparable la región que atravieza el camino de Potosí a Sucre. El mas ligero estudio geológico ha de demostrarnos que el terreno para el tránsito de automóviles debe ser firme, poco accidentado y de un gradiente muy inferior a la que pueda vencer un tren ferrocarrile-

ro: aquel trayecto de Potosí a Sucre, reúne estas condiciones: además los ríos que le cruzan (1) tiene sólidos puentes.

Aquel servicio está exclusivamente destinado para el personal transitante y su equipaje; su producto corresponde al interés del capital invertido por la empresa.

La distancia que tendría que recorrer un automóvil de Villazón a Tarija, por un camino convenientemente preparado, con curvas y calzadas no había de bajar de 200 kilómetros, con profundas quebradas, sobre las que sería indispensable la construcción de calzadas y puentes, además del que debería construirse sobre el Guadalquivir.—El terreno es también muy deslizable; las arenas arrastradas por frecuentes ventarrones y las copiosas lluvias lo desfigurarían, hasta el extremo de hacerlo intransitable para automóviles.

El camino de herradura mide actualmente 135 kilómetros; con las curvas y zetas indispensables para dominar las alturas, en peligro de ferrocarril Villazón-Tarija alcanzaría a 200 kilómetros a lo mas.

A pesar de que esa vía, que es la mas cómoda para el tránsito personal al interior y exterior la concurrencia de viajeros, no pagaría con el producto de los pasajes, quizá ni uno por ciento anual del capital invertido por la empresa.

Los que hayan viajado fuera de nuestro país transitando por vías férreas, algunos que hayan conocido, siquiera, el ferrocarril de Mollendo a Arequipa (Perú) no se asombrarán si auguramos la facilidad con que puede construirse el ferro-

(1) Quizá un solo río, con un solo puente, esto es, Cachimayo y Pilcomayo reunidos: no estamos en lo cierto, pues hacen veinticinco años desde nuestra última visita a nuestro amado país natal—Sucre.

carril Villazón-Tarija.

Un Ingeniero cualquiera reconocerá que en aquel trayecto, no hay necesidad de túnel ni grandes calzadas: todo el trabajo se haría a tajo abierto. Todo el terreno es firme, no existen las causas que han obstaculizado yá tanto tiempo el ferrocarril de Oruro a Cochabamba. Una vez clavados los durmientes y tendidos los rieles, las variaciones del tiempo no han de causar grandes desperfectos.

En el orden especulativo, nos asiste igual seguridad: vamos a demostrarlo en pocas palabras.

Basta ver las memorias municipales y de la administración departamental, para conocer la exportación de los productos de Tarija, ganados, granos, maderas &c: basta fijarse en los rendimientos de la Aduana Nacional de Tarija, en cuanto a la importación: estos datos verificados irrefutables aseguran el éxito de una empresa ferrocarrilera, lo único que falta en el cumplimiento de la ley que autoriza el empréstito para la construcción del ferrocarril.

Podríamos ocuparnos largamente de la importancia estratégica del ferrocarril del que nos ocupamos.

Bajo el punto de vista estratégica sería imprudente tocar este asunto, librado a serias y reservadas discusiones: su importancia es innegable, así como las economías de gastos en el transporte de materiales bélicos para la conservación de la paz interna y de la defensa nacional.

Ojalá nuestros representantes en el próximo Congreso, aparten sus ávidas miradas de los minerales, penetrándolas en las profundidades de los fértiles valles de la Patria.

Seamos prácticos—Ferrocarril o nada.

Tarija, Julio de 1914.

SCIPIÓN.

La Quiaca Julio 12 de 1914.

Señor General Manuel O. Jofré.

Tarija.

Mi estimado General:

Habiendome solicitado en su atenta de fecha 30 mayo próximo pasado, un informe general referente a mi viaje a Tarija con cinco carros y una sorra cargados de maquinarias, permítome expresarle cuanto sigue.

En el mes de mayo p. p. efectué un viaje a Tarija y tuve la ocasión de formular un contrato con la acreditada casa del Señor Guillermo Schnor, comprometiéndome a realizar el transporte de 20 bultos de máquinas desde La Quiaca hasta Tarija.

Hago notar, que estaba en mi conocimiento otro compromiso formulado anteriormente entre la casa Schnor y un sub-contratista del camino carretero de Villazón a Tarija y el fracaso de este último en su empresa por haber dejado solo dos bultos en la cuesta de Sama, y el resto todo en los depósitos fiscales de La Quiaca.

No obstante de conocer, desde años atras, el estado del camino y las grandes dificultades que presentaba el trayecto, hice la firme decisión de llevar a cabo mi empresa, con una obra que efectivamente no apreciaba yo en alto grado, puesto que otros tambien hubieran podido hacerlo.

Asi es, que el dia 1°. de abril comensé la marcha hacia Tarija asi dispuesto:

5 carros cada uno con seis mulas.

12 mulas de repuesto.

8 mulas para transporte de viveres.

1 tilburi para mi servicio personal.

Un mecánico.

Un herrero—con los útiles necesarios.

Un carpintero.

Quince peones para lo que necesitara en el trayecto.

Un Ingeniero para el estudio de una ruta mas conveniente que la actual para el camino carretero en construcción.

Se continuó la marcha sin inconvenientes y el día dos llegué al río de Yanalpa siguiendo el nuevo camino hecho por el contratista Borja.

El día tres se emprendió la subida para llegar sobre el campo del Salitre; pero el desnival enorme en muchos trechos del 40% y un terreno enteramente blando me obligó a dejar 5 carros y continuar el viaje con solo dos, tiradas por 20 mulas cada uno, que apenas podían arrastrar. Estos tres viajes obligatorios de ida y vuelta fueron los que comenzaron a variar mi presupuesto.

Antes de terminarse la cuesta existen unos 300 metros de camino que he tenido que hacer por estar este incluso, con una pendiente que fue imposible variar del 80%. Hice descargar todos los bultos con 55 peones contratados en Yanalpa se dió comienzo al transporte a hombros todas las piezas menos una de 1155 kilos que fue arrastrada sobre rieles y con mucha fatiga hasta la cumbre. Los carros vacíos fueron subidos sobre sus ruedas con 20 mulas que tiraban desde arriba y empujados a poco a poco por toda la peonada.

Este obstáculo me causó un trabajo de 3 enteros días.

La mañana del quinto día proseguí viaje hacia el Salitre siempre sobre el camino nuevo, pero después de dos leguas más o menos tuve el disgusto de encontrar el trayecto imposible por estar el paso interrumpido por enormes sanjones que todas las quebradillas (de 15 a 16) habían abierto. Me vi obligado a buscar una salida ha-

cia el camino viejo de Yavi; atravesé con los carros el campo del Salitre, y por ese camino llegué el día 6 en la plazuela de la Aduanilla del Salitre.

El septimo día al Pulario sin dificultad.

El octavo de nuevo la via Crucis.

La cuesta tanto de subida como de bajada muy angosta y sucia, con pendientes siempre muy fuertes hasta el 70 y 80% y vueltas demasiadas agudas.

Peones y carreteros trabajaron 3 dias consecutivos sin descanso arreglando y ensanchando subiendo y bajando los carros con peligros y sustos. Se tuvo que construir retrancas y frenos potentes y con cables amarrar los carros por detrás detenidos en la bajada por todos los peones con la previción de que el mulo barreiro pudiese caer e irse todo al precipicio. El día once se llegó a Quebrada Honda con todo el personal cansado, con los mulos fatigados, y los carros averiados.

Tuve que conceder descanso y pasé el día de Pascua en el Gran Hotel de la Quebrada Honda.

Me despertó el alba del día 13.

Lleno de entusiasmo y de energia nueva, dispongo las cosas: el carpintero y herrero a los 4 carros para los relativos arreglos, sobre la zorra puse el motor para alivianar los 5 carros, distribuí la carga como mejor se pudo y se comenzó a emprender la salida con el único carro sano y con 16 mulas.

Los primeros 200 metros de subida se efectuaron sin grandes dificultades; pero 3 vueltas demasiado agudas y muy paradas me obligaron a descargar la mitad de la carga, a reunir los peones para el ensanche y prolongación, ya que las 16 mulas no podían hacer el tiro resto. Pudi así hacer subir el primer carro en media jornada

con grandes esfuerzos y esperas.

Ese trecho de camino desde la «Quebrada Honda» hasta el abra del «Vilayo» o lagunas de Tazara, hubiera debido estar compuesto por contratas hechas con varios contratistas del lugar, pero desgraciadamente encontré la vía siempre estrecha para el paso de los carros, y en las vueltas demasiado angosto. Me limitaré en contar que esa subida con toda la carga y los carros me costó hasta la noche obscura del día 14, en la cual los peones hicieron llegar arriba los bultos descargados de todos los carros.

El día 15 pensé poder llegar a la «Hoyada».

Esperanzas vanas! El camino siempre estrecho y las pendientes pronunciadas. La gente trabajando siempre adelante, y los carros a uno por uno alcanzándose a cada 200 metros. En todo el día se pudo percurrir un avance de $1/2$ de legua. El 17 a la Hollada con dos mulos barrocos enfermos, y una rueda de carro rota, y todo debido a la estrechez del trayecto y la espera de que los peones lo ensacharen para poder pasar.

La mañana del 18 mientras se ataron las mulas a los carros, ocupé toda la gente en preparar el camino para facilitar la subida de unos 200 metros a los carros, que emplearon todo la jornada en poder ganar la cumbre.

El 19 alcancé sin novedad, pero con esfuerzo; a percurrir otro kilómetro llegando a un trecho «El Colorado» adonde se podía dominar una bajada angostísima ripida y con unos precipicios al costado, adonde carro que cayese adios mulos, «carros y carga».

En previsión del peligro y decidido en terminar mi empresa sin desgracias, hice descargar la mitad de la carga de todos los carros y comensé la bajada de los vehiculos a mano, uno por uno.

El día 20, no contaré aquí de mis temores y ancias viendo a cada rato acercarse una de las ruedas al barranco. Son momentos terribles, que es absolutamente imposible el describirlos. Han sido para mí dos días parecidos a una eternidad.

El 22 emprendí nuevamente el viaje y tuve el gusto de ver todos los carros por la tarde en la quebradita que quede antes de efectuar la subida al campo de Tazara.

El 23 otro martirio: un camino muy pendiente, y con 2 curvas que ni el diablo hubiese podido idear. Sea suficiente el expresar que esos 250 o 300 metros pudimos ganarlos en día y medio. Proseguimos viaje y llegamos al «Paso» en la noche tarde del 24. Las noches al campo y al frío no las encuentro dignas de mención dada mi carácter y constitución física. Mas pena me daban los pobres peones y carreteros que batían los dientes esperando el sol del nuevo día, ansiosamente ordené se atasen temprano las mulas al amanecer del día 25 y mandé toda la gente con otros 40 peones contratados en Chorcoya y Sama para que fuesen adelante para acomodar el camino de la cuesta de Sama hasta Tucumilla. Llegue en la noche del mismo día a Sama sin novedad y grandes esfuerzos.

Subí la cuesta de Sama al día siguiente sin fatiga y pude adelantar hasta mas abajo del abra del Condor hasta el anochece del 26.

Desde ese día hasta el 29 en el cual llegue a Tarija, no creo oportuno en ser mas estense. Me sea suficiente el decirle que para mí ha sido algo parecido al camino místico que lleve al cielo, camino no lleno de espinas, pero más bien relleno de peñasco, y saltos y agujeros como para ganarse la vida eterna. Cualquiera Tarijeño conoce de lo que es fiero y cansador cavalgando sobre su paciente mula; podrá bien figurarse Ud.

mi estimado general, lo que habrá sido de hermoso debiéndolo transitar con carros cargados.

He terminado a grandes rasgos la historia de mi paseo, mi general, satisfecho de haber cumplido con mi compromiso y sin deseo de volverlo a repetir con carros. Esos carros vacíos volvieron a La Quiaca en 12 días sin dificultad debido al camino ya preparado.

Si algo he podido hacer para Tarija, como lo creo, eso sea mi premio y vaya mi esfuerzo en gratitud de un pueblo noble y generoso que tuvo la amabilidad de recibirme con halago y honor.

Suyo atento y S. S.

P. Tramontini.





Ferrocarril a Tarija.

Antes de ocuparnos de su necesidad y posibilidad, diremos algo sobre la crisis que, por el momento, impide su construcción.

En nuestro concepto, el deseo de proteger al Banco de la Nación Boliviana, obligando a los demás a retirar presipitadamente su emisión de billetes, trajeron por consecuencia lógica e inmediata la restricción brusca del crédito, y la falta de capitales para el desarrollo normal del comercio y de las industrias, sin que el Banco de la Nación pudiera reemplazar esta falta, por que debiendo aumentar su capital a cuatro millones de L. E. no pudo colocar en acciones mas que la mitad.

Iniciada la crisis por esta causa, vino a agravarse con la baja del estaño, principal artículo de exportación de Bolivia, y a hacerse aun mas intensa con la guerra europea.

Creemos que la actual crisis llegaria mas pronto a su término, si se afirma el alza del estaño; si, por su misma intensidad, no es muy duradera la guerra, o por lo menos no complica mas, y se hace posible el intercambio comercial, siquiera con Inglaterra, Francia y Bélgica que dominan en el mar: si el actual Congreso vota las

leyes, que si no hagan cesar la crisis por lo menos la morijeren.

Es indispensable conceder a los Bancos Nacional, Mercantil y Argandoña, un plazo de diez años para el retiro total de su emisión de billetes: Permitir el ingreso de capitales al país, sin obstaculizar la marcha y el establecimiento de Bancos extranjeros sin derecho de emisión. Procurar la firmeza, y el mas correcto funcionamiento del Banco de la Nación Boliviana, haciendo efectivo su encaje metálico y tratando de atraer la confianza del público al punto de poderse completar sus acciones; haciendo desaparecer el temor del curso forzoso de sus billetes, lo cual, en el caso de efectuarse, ocasionaria la ruina completa, la *debacle* del país.

II.

Despues de estos lijeros apuntes pasamos a ocuparnos de nuestro tema.

No todos los ferrocarriles se construyen por especulación, o por que el capital empleado produzca un interés conveniente. Las líneas férreas deben proyectarse y ejecutarse a costa del mayor sacrificio, para impulsar el progreso y el desarrollo industrail de los pueblos; las utilidades bienen despues y naturalmente.

Algunos han conceptuado dispendioso el ferrocarril de Villazón a Tarija, teniendo en cuenta únicamente los inconvenientes de la Quebrada honda y la bajada de Sama al llano de Tarija. La Quebrada honda puede salvarse facilmente con una cincunvalación; el camino carretero en construcción a Sama, tiene muchos lugares cuya gradiente es adaptable para línea férrea con pequeña modificación; los lugares mas pendientes no son muy largos ni sería muy difícil el tra-

zo de la vía por ellos alargando la distancia y disminuyendo la gradiente. El trayecto difícil no alcanzaría a 50 kilómetros; en cambio, tendríamos 120 kilómetros de campos y pampas llanas como las de Villazón, Salitre, Taczara, Patanca, Chorcoya e Iscayache, donde es tan fácil la construcción como en el altillano de Oruro a Viacha. Además hay la ventaja de la abundancia de peones y la baratura de los jornales, pues es sabido que tarijeños y chicheños han sido la mayor parte de los peones en la construcción de la línea a La Quiaca. Para el transporte de materiales no sería difícil conseguir rebaja de fletes en los ferrocarriles argentinos, a los que les conviene la prolongación de las vías y el ensanche del tráfico.

En cuanto al intercambio comercial, Tarija no es tan insignificante como se le supone. Es muy considerable la cantidad de ganado vacuno, cereales, madera de cedro, tabaco, suelas, carne seca, cueros, vinos, aguardientes y otros productos que se llevan del país, al extranjero y al interior de Bolivia.

La importación a Tarija, en mercancías de ultramar, y en productos de la república Argentina y del interior de Bolivia, como azúcar, café, coca, cacao, arroz etc., calculamos que alcanza a tres millones de bolivianos, y si después de pagar esta fuerte suma, aumenta la riqueza particular, es evidente que nuestra producción es mayor, y por consiguiente muy importante ya el intercambio comercial.

El magnífico clima de Tarija, sus inmensos y fértiles valles, cruzados por abundantes ríos, se prestan a la inmigración y al empleo de capitales; solamente necesitamos ferrocarril para dar un paso gigantescamente hacia el progreso.

Veemos con júbilo que La Paz tiene acceso al

Pacífico por Antofagasta, por Arica y por Mollendo, tres líneas férreas; que luego se comunicará con el Atlántico por la línea La Paz-Buenos Aires, que sus Representantes piden la construcción del costosísimo ferrocarril a Yungas y otros más; que Oruro es el centro de la red ferroviaria de Bolivia; que la locomotora ha llegado a la inmensa altura de Potosí, y que luego pasará a Sucre; que el ferrocarril más costoso en la nación, el de Oruro a Cochabamba está a punto de llegar a la capital de ese departamento que, como Tarija, es puramente agrícola. Es natural entonces exigir con legítimo derecho y tan luego como se modifique la actual situación, el cumplimiento de las leyes votadas para la construcción de la línea Villazón-Tarija, y la colocación del correspondiente empréstito, ya que no se efectuó en la debida oportunidad, dando preferencia al votado para la construcción de la línea Tupiza-La Quiaca. Si esta es necesaria para ligarnos con el ferrocarril Central Norte Argentino, la línea a Tarija es indispensable para la defensa nacional.

III.

El servicio de automóviles no puede reemplazar de ninguna manera, ni en parte a una línea férrea en nuestro país, por que los caminos carreteros son mal contruidos, y a causa de las torrenciales lluvias quedan interceptados en toda la República, en la estación de aguas; por que siendo muy caro su costo en Bolivia, sería caro el flete; porque no podrían transportar ganado vacuno que es uno de los principales productos del país, ni en un caso dado, cuerpos de ejército, artillería etc.

Se estableció ese servicio entre Potosí y Sucre, sin que pueda utilizarse más que para pasa-

jeros con muy caro pasaje.

Además si se concluye el camino carretero tantos años en construcción, las líneas de automóviles y coches se establecerán como en Potosí, Sucre, Cochabamba etc. mientras se construya la línea férrea, que es firme, estable, que una vez hecha, no deja de correr, y que tiene que conservarse forzosamente.

Solamente el ferrocarril puede traernos la civilización, la prosperidad y la grandeza; trabajemos por su realización, sin desmayar ante inconvenientes de la hora presente; los intereses de los pueblos son seculares.

Tarija, Agosto de 1914.

JUAN O. JOFRÉ.



Carta Abierta.

Tarija, 18 de Agosto de 1914.

H. Señor.....

Señor:

En pocos días más estarán impresos y compaginados en un pequeño libro mis artículos de «Colaboración» publicados en «El Pensamiento», prestigioso bisemanario de esta ciudad; he de permitirme enviarle a Ud. un ejemplar.

Entretanto, quiero llamar la atención de Ud. sobre los tópicos que persigo permanentemente en mi vida pública.

No me limito a impulsar el progreso de este hermoso país que, espontáneamente se levanta, como ostensiblemente se manifiesta en su ciudad capital, abundante en recursos, embellecida con edificios particulares de moderno arte arquitectónico, con las más apetecibles comodidades de la más culta sociedad, gracias al perseverante trabajo honrado de sus habitantes naturales y extranjeros.

Fácil es comprender, señor Representante nacional, que mis aspiraciones son altruistas y de más vastas proyecciones.

He aquí, señor mis vinculaciones con mi amada patria.

He nacido en la ilustre y heroica Chuquisaca, cuando los estampidos del cañón anunciaban la grande y definitiva victoria de Ayacucho.

Mi infancia fué amparada en la valiente y patriota ciudad de Oruro.

En La Paz, Cochabamba, Potosí Santa Cruz y aun en el Beni tengo vinculaciones personales.

Tarija es la cuna de mis hijos y será el cementerio en que se depositen mis restos.

No caben, pues, en mi corazón sentimientos de

provincialismo.

En mis escritos está imperfectamente diseñada la fenomenal riqueza de la superficie y subsuelo de Bolivia en cuanto a fertilidad y secular vegetación, manantiales inagotables de producción, infinitamente superior a su riqueza metalífera, pues esta puede consumirse, aquella jamás.

Esas inmensas producciones agrícolas no pueden consumirse en su propio suelo—se impone la necesidad de exportarlas, sin temor a ser extinguidas, pues la reproducción es ventajosísima.

Con estos conocimientos de incontestable veracidad, dada la situación a que ha sido reducida la República es de todo punto imperiosa la necesidad de atender perfectamente a la canalización y navegación de sus ríos y la rápida construcción de la red ferrocarrilera que aproxime a los pueblos en el interior, empalmándolos con los de las naciones vecinas.

Sería ofender a Ud. señor representante, detener mi pluma en otras reflexiones, presoindiendo de los respetos debidos a su ilustración y patriotismo: así pues, terminaré esta correspondencia, rogando a Ud. en nombre de la Patria, se digne prestar su atención al humilde libro a que me refiero, al ejercer la augusta misión de Representante de la Nación.

Me suscribo de Ud.

atento servidor. —

M. O. Jofré.