



PROYECTO

Arnold Jacoby y ca

Cochabamba - Tip Ponce
1919

Bc 2959

Proyecto de un camino MIXTO A LA REGION del Chapare o Chimore y Limoquiye

Después de un paréntesis bastante largo, los poderes públicos vuelven a ocuparse de la solución del problema vital para Cochabamba, Santa Cruz y el Beni.

Se hacen estudios a fin de encontrar la mejor ruta para la construcción del ferrocarril que ligue Cochabamba con el rico Oriente de Bolivia, y es a un competente e ilustrado ingeniero el señor Miguel Rodríguez, a quien se ha encomendado tan importante trabajo.—Cuáles son las rutas que se estudian?—Según sabemos será la de una línea central, de donde bifurcarán dos o tres ramales: uno al Norte, hacia a la región del Chapare o Chimoré, otro al Sud, al departamento de Sucre, y por último, uno que vaya a rematar en las márgenes del Río Paraguay. Es sin duda, grandioso el plan que se propone el ingeniero señor Rodríguez, y su realización no sólo completará la red ferroviaria nacional, estrechando los vínculos interdepartamentales, tan alejados

por las enormes distancias que nos separan, si que, también, será el más poderoso auxiliar, para mantener la integridad nacional tantas veces amenazada.

Un estudio detenido demostrará claramente que los ferrocarriles truncados, no siempre tienen resultados satisfactorios, así sucede, por ejemplo, con el ferrocarril Oruro Cochabamba, que al mismo tiempo de traerlos el progreso y la civilización, nos desangra y nos deja exánimes, llevándose nuestros escasos productos, al punto de ser la vida tan exageradamente cara, que no hay ningún departamento de la República, en que lo sea más. Esto se explica fácilmente, los tres principales valles productores de Cochabamba, Cliza, Saccha y Quillacollo, no pueden dar abasto a las plazas del aliplano y, al mismo tiempo, mantener su población en condiciones siquiera regulares, que estén al alcance del obrero, del empleado y de la clase proletaria, que desgraciadamente atraviesa una situación lamentable de miseria; jamás se oirá decir que en Cochabamba, se vendió, en época normal, la libra de carne, en sesenta centavos, la de pan, en cuarenta, el quintal de papa, en ocho bolivianos, el de maíz, en doce, la carga de leña, en tres, y así relativamente las legumbres y demás artículos de subsistencia. Si a esto agregamos el consumo de azúcar, harina de trigo, arroz, garbanzos, porotos y otros artículos extranjeros en precios excesivamente caros, quiere decir que si el ferrocarril Oruro-Cochabamba, no se extiende hacia el Oriente y Noreste de la República, en busca de otros centros productores de mayor potencialidad, nos veremos en muy poco tiempo envueltos en una crisis de consecuencias fatales para el país.

Por lo mismo, es digno del mayor encomio, el interés que toma el Poder Ejecutivo, en la pronta ejecución de esta obra salvadora, que por sus proyecciones debe ser estudiada con la mayor amplitud e independencia, echando de un lado todo prejuicio, procediendo con honradez y patriotismo, persiguiendo únicamente el bien general y no el particular, como sucede muchas veces, en casos como éste. Sabemos que el ingeniero, señor Rodríguez, está inspirado en estos sanos propósitos, para verificar este trabajo.

Demostremos la indiscutible importancia de esta obra, que, sin duda se llevará a cabo, contando con el apoyo de los poderes públicos y del pueblo en general, no podemos menos que aplaudir calorosamente la idea; pero creemos que su solución será muy remota, quizá diez o quince años de trabajo persistente, que sin duda en la vida futura de los pueblos no es nada, pero, que, en la vida presente es mucho, si esto es así, cómo seguira la situación económica de Cochabamba? Esta pregunta cabe hacerla en estos momentos de verdadera angustia y pobreza. No vemos otro medio de salvación, que la inmediata apertura de

un buen camino mixto en las condiciones que demostraremos adelante, a la región del Chapare o Chimoré, donde la naturaleza por demás pródiga, ha derramado como en ninguna parte, sus dones de riqueza y fertilidad. Allí se produce el maíz, arroz, cacao, café, caña de azúcar, yuca, plátano, frutas variadas y exquisitas, en una proporción extraordinaria. Si además, tomamos en cuenta la exportación del ganado vacuno de Mojos a esta ciudad y al resto de la república, no es de dudar ni por un momento la importancia de esta magna obra.

La lectura de los informes que a continuación publicamos del competente ingeniero francés señor León Mounsier, contratado por la firma social Arnold Jacoby y Co. el año 1900, para hacer el estudio y trazo de la mejor ruta, de la más barata y corta, que partiendo de esta ciudad, nos comuniqué con el caudaloso Chimoré, dará una idea más clara y exacta que todo lo que nosotros podamos decir a este respecto. La empresa Arnold Jacoby y Co. consecuente con su deseo de servir los intereses nacionales, ha decidido publicar los referidos informes, por creerlos de oportunidad, en estos momentos en que el país, siente la necesidad urgente de abrir un nuevo horizonte para el desenvolvimiento de sus riquezas naturales, ya que no pudo llevar a cabo la construcción del camino en referencia, por el gran costo de la obra, y por la ninguna utilidad que podía reportar, no contando con el apoyo del gobierno, ni con la garantía del interés de sus capitales, como es de práctica en esta clase de empresas, así como por la falsa interpretación que hicieron las Cámaras Legislativas de entonces, respecto del tiempo de la concesión y duración del trabajo que fué de dos años en vez de quince como quisieron sostener.

