

38

Turismo
Ferrocarriles
Carreteras
Cooperativismo



PRESENCIA

EDICION DE HOMENAJE AL
SESQUICENTENARIO DE BOLIVIA

La Paz, Bolivia, miércoles 6 de agosto de 1975

SECCION XXXVIII

24 PAGINAS

Antes de entrar a desarrollar el tema, me permitiré a modo de introducción, decir algo sobre esta Industria del mundo moderno. "Turismo es la afición a viajar por gusto de recorrer un país" y "la organización de los medios tendientes a facilitar estos viajes", es la definición dada por la Enciclopedia Universal Ilustrada Espasa Calpe. La definición de base adoptada por la Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo está concebida en los siguientes términos: "Turista es toda persona que viaja en un país que no es el de su residencia, y habita en el más de veinticuatro horas sin llegar al año". La gente cada vez que viaja quiere cambiar, dejar la rutina, descansar, dejar sus preocupaciones mientras satisface su curiosidad, conoce más costumbres y ve directamente lo que no puede decirle el mejor de los libros. Antes de la segunda guerra mundial, el turismo internacional, según Stephen Streeter, era lento porque sólo se podía ir en barcos y los países visitados eran muy pocos. El turismo era un lujo no sólo para la gente adinerada, sino para las gentes cultas que sólo viajaban a Grecia o Roma. La gente de los puertos se hacía de algún dinero, pero nadie contabilizaba el turismo como algo serio en la economía.

Pero la guerra lo cambió todo, los aviones y barcos que habían sido creados para transportar soldados, en tiempo de paz sirvieron de molde a los siguientes aparatos de propulsión, los gobiernos europeos que habían quedado endeudados con la guerra cambiaron las balanzas comerciales de activas a pasivas y descubrieron que el turismo era un medio de nivelación económica.

El turismo, que hasta entonces, había estado en manos de hoteleros y empresarios, pasó a ser entonces una industria nacional, donde siempre se ha tratado de atraer a los extranjeros haciendo que ellos permanezcan en el territorio lo más posible.

Con el estímulo oficial, grandes capitales privados se incorporan para crear centros hoteleros, en las playas más apartadas, junto a las montañas más altas, los medios de transporte ultra-rápidos han terminado con las fatigas; las distancias se han acercado. Desde el final de la segunda guerra hasta aproximadamente la década del cincuenta, el número de países turísticos se triplicó; para esa fecha, el turismo dejó de ser un lujo, para clases privilegiadas, dando paso a la inmensa clase media.

En los últimos años, Sud América ha comenzado a despertarse ante la perspectiva fabulosa de su enorme potencial turístico y poco a poco se afianza la conciencia de que el turismo, no sólo implica el crecimiento económico sino también constituye importante factor de estabilización social y contribuye en forma directa a la financiación de nuevas obras de beneficio común.

Debemos reconocer que Sud América se presentó tarde a la competencia mundial ante ese mercado internacional de viajes que asciende a millones de millones de dólares. Los esfuerzos han sido grandes, los gobiernos han invertido sumas enormes de dinero en promoción, pero las estadísticas nos dicen que fueron insuficientes para atraer los turistas que hoy viajan, por ejemplo, a Europa o al extremo Oriente. Casi todos los países Sudamericanos sufren las mismas consecuencias de la inestabilidad en los mercados mundiales para sus productos tradicionales de exportación; todos los días fluctúan los precios del estaño, café, cobre, petróleo, etc., sin embargo, casi todos los mismos países continúan desdenando la única industria mundial que ha crecido categóricamente en los últimos años, amortizando a corto plazo las inversiones respectivas y robusteciendo la economía de nuestros países. ¿Por qué



JORGE CARIAGA RADA, nació en La Paz, realizó estudios superiores en la Universidad Mayor de San Andrés, La Paz y en la Escuela de Ciencias Políticas y Administrativas de la Universidad de Chile. Ha prestado servicios en Pan American Grace Airways (PANAGRA), en la Compañía de Aviación Riograndense VARIG y en el Hotel Crillón de La Paz. Ha sido Director Nacional de Turismo y actualmente dirige la Agencia de viajes y turismo "Bolívar". Ha participado en el Seminario de Turismo para los Países en Desarrollo, Berna Suiza; y en el Seminario de Turismo Latinoamericano, Cartagena, Colombia.

Turismo

Por Jorge Cariaga Rada

Sudamérica está al margen de la gran corriente turística de los grandes mercados? Es muy usual, en círculos allegados a esta industria, dar varias razones para explicar esta paradoja, y digo paradoja porque nadie que conoce Sud América puede justificar la falta de afluencia de turistas norteamericanos o europeos por escasez de atractivo, de ciudades ricas en cultura histórica, hoteles en primera categoría, restaurantes, lugares fuera de lo común, de playas, de montañas nevadas, ríos, lagos, de gente hospitalaria y de todo lo que "compra" al turista. En reuniones, congresos u otro tipo de eventos internacionales de organizaciones privadas o estatales vinculadas al turismo se mencionan como factores que contribuyen al freno de la visita turística a Sud América a algunos de los siguientes:

- A) Falta de promoción adecuada
- B) Grandes distancias
- C) Alto costo del pasaje aéreo
- D) Desconocimiento de la conciencia turística nacional.
- E) Falta de infraestructura turística y de capacidad hotelera y hasta aquello que en algunos países latinoamericanos no es cosa del otro mundo: disturbios y manifestaciones políticas.

Analizando estos factores dentro de la realidad actual boliviana, me atrevo a decir que tan sólo tres factores, las grandes distancias, el alto costo del pasaje aéreo y el desconocimiento de la conciencia turística nacional, son las causas determinantes que frenan un mayor auge de turistas. En cuanto a los otros dos factores, en los últimos tiempos, nuestro organismo oficial de turismo ha

publicado folletos y afiches en diversos idiomas, llenando el vacío de falta de información en el exterior y, por último, la capacidad hotelera está mejorando día a día; en menos de un año estará inaugurado el Hotel La Paz Sheraton, que será, sin duda, el orgullo de nuestra hotelería, a un nivel internacional; además de este hotel, existen más de cinco proyectos de hoteles de primera categoría con los cuales la capacidad hotelera estará satisfecha por un tiempo. Referente a los disturbios y manifestaciones políticas, nuestro país goza, a Dios gracias, de una paz y tranquilidad que permiten un desarrollo planeado evidente; podemos añadir, además, que en opinión de un técnico norteamericano, este factor no tendría tanta validez: el pasado año 34.824 norteamericanos visitaron Viet Nam del Sur. Y para terminar este punto transcribiré la opinión de Robert Booth, que fuera vicepresidente de Braniff: "Es difícil creer que el turista norteamericano deje de viajar a cualquier área del mundo por miedo a una manifestación callejera. Después de todo, posiblemente el lugar más seguro del mundo para el turista yanqui, hoy en día, está en cualquier parte de Sud América".

El planeamiento para el incremento del turismo en Bolivia empieza con dar solución favorable a uno de los factores que antes mencioné, que contribuye a la marginación no sólo de nuestro país sino de Sud América y es el desconocimiento de la conciencia turística. Si Bolivia quiere cosechar los beneficios del turismo, actividad que hoy domina al panorama del comercio mundial, se impone la necesidad de crear, primero, un nuevo ambiente de apoyo entusiasta y efectivo al

turismo desde los funcionarios estatales que tienen a su cargo el control de ingreso al país, aduana, tránsito, etc., hasta el hombre común de la calle.

Al estado, no sólo debe importarle el turismo internacional, también consideramos importante el turismo interno. Una de las fórmulas para fomentar el turismo ha sido, en otros países, el fomento del turismo interno. Hemos llegado al punto en que contamos con instalaciones básicas como hoteles, transporte y restaurantes, cuyas fallas son factibles de corrección; se trata de hacer que funcionen mejor y que se creen los servicios de instalaciones complementarias que aún no existen. Esta es una situación que corre el riesgo de hacerse estática: disponemos de los servicios básicos pero no hay suficiente turismo y sin suficiente turismo, no podemos iniciar la creación de otras instalaciones, y si no creamos estos nuevos servicios, no podemos aspirar a atraer más turistas: es un círculo vicioso en el cual los factores se complementan o excluyen. Para salir de esta encrucijada hay que promover el turismo doméstico, interesar a los bolivianos para que conozcan su propia patria. En el momento actual es difícil promover el interior por la falta de un sistema de créditos, tanto en el transporte como en la hotelería, que permitan que el boliviano, antes de salir al exterior de vacaciones, visite su patria.

Bolivia, recibió en 1973, la visita de 100.387 turistas, de los cuales 49.547 lo hicieron por vía aérea, 41.255 por medio terrestre y 9.585 por vía lacustre (datos I.B.T.) en comparación al año 1968, cuando ingresaron alrededor de 20.000. Esto no es para cantar victoria, pues lo que gastan los bolivianos en el exterior es aún más que el ingreso que por concepto de turismo receptivo obtiene Bolivia. De acuerdo a datos bancarios del primer semestre de 1974, hubo un saldo favorable de 1.700.000 Dólares sin contar nada más que los dólares obtenidos para compra de pasajes. Estamos seguros que si a esto se suma la cantidad de dólares que el boliviano compra para sus viajes, la balanza siempre será desfavorable. Con esto no quiero decir tampoco que se debe limitar la salida de los nacionales al extranjero, sino intensificar la promoción de visitantes, otorgar créditos para mejorar servicios receptivos, hoteleros tratando, de esta manera, de recibir más turistas, planificándoles su estadía, en nuestro país por un tiempo que sobrepase los dos días.



La Paz fue sede de la Séptima Reunión de Organización y Capacitación Turística, a la que asistieron representantes de 16 países de la OEA.

que, en la actualidad, es el término más adecuado.

Una investigación turística hecha en Barbados indica que el gasto turístico se distribuye así:

- 25.4% Alojamiento
- 32.0% Alimentación
- 6.8% Bebidas
- 10.1% Vestuario
- 12.2% Regalos y Souvenirs
- 13.5% Fotografías, transporte y agencias de viaje
- 100%

En nuestro país de acuerdo a datos estadísticos obtenidos en 349 muestras, se tiene un promedio de gasto diario de 25 Dólares (datos I.B.B.) Este gasto diario por turista, multiplicado por el tiempo de permanencia y, a su vez, por el número de visitantes, nos daría una suma que merece nuestra atención: esto, sin tomar en cuenta el efecto multiplicador del dólar turista que, según estudios del departamento de comercio de los Estados Unidos, circula de 3,2 a 4,3 veces en el transcurso del año. Antes de llegar a convertirse en ahorros o impuestos, ese "dólar turista" se gasta una y otra vez en múltiples erogaciones. Por ejemplo, el guía compra ropa nueva con sus ganancias, a su vez el sastre o el propietario de la tienda invierte ese dinero en existencias adicionales de telas, el industrial textil destina la nueva utilidad en reparaciones de equipo y el mecánico compra herramientas con su correspondiente ganancia, etc. etc.

En cuanto a la promoción, son contados los estadounidenses y deseo aclarar por qué menciono a los Estados Unidos y sus habitantes. Es que este país es considerado el mercado más grande del mundo turístico: son contados digo, los estadounidenses que tienen una idea clara de lo que significa viajar por América del Sur; en cambio, conocen los lugares de recreo de Europa, el Caribe e inclusive el Asia, porque estas regiones gastan ingentes cantidades de dólares en promoción; es decir, crean la demanda. El gobierno de México gastó en el año 1970 sólo en publicaciones en los EE.UU. la suma de 3.000.000 de dólares. Como los gastos de una campaña publicitaria son muy altos, los países Sud Americanos han optado por aunar esfuerzos, a fin de realizar una promoción turística conjunta, pues, seguros de que cada dólar invertido en un esfuerzo unificado, tiene más eficacia y resonancia que cantidades mayores, gastadas aislada o individualmente.

La South American Travel Organization (SATO) ha demostrado en la práctica que por cada dólar invertido en promoción, sus países recibirán 50 dólares de ingreso turístico.

¿Se crea realmente la demanda por medio de la promoción? A pesar de las estadísticas y otros argumentos contundentes, siempre habrá gente que dirá: "La promoción llega únicamente a los turistas que nos visitarían de todos modos".

Pero en la práctica sucede todo lo contrario, como se ha demostrado una y otra vez. El estudio hecho por medio de computadoras, sobre los resultados obtenidos por el servicio de viajes de los EE.UU., señala que, con modesto esfuerzo de promoción en el exterior, realizado durante dos años, fueron inducidos a viajar a ese país 160.000 turistas adicionales, es decir, sin ninguna promoción. Los EE.UU. esperan un aumento del 15%, pero con la promoción el aumento ascendió a 132%.

¿Se necesitan primero los hoteles?

Hay también quienes sostienen: "Ahorra tenemos los hoteles llenos, primero hagamos más hoteles, luego nos ocuparemos de la promoción". Quizá algunos hoteles situados en las capitales sudamericanas, sí, están llenos todo el año, pero, ¿cuál es la ocupación de los hoteles ubicados fuera de las capitales?

Hay algo aún más importante: el hotelero experto sabe muy bien que tiene necesidad de promover aun antes de construir, porque debe crear la demanda por anticipado si quiere asegurar una ocupación mínima, del 40%, al abrir las puertas de su nuevo hotel.

Además, en una ciudad verdaderamente turística habrá siempre escasez de habitaciones de hotel. Tal es el caso de París, Londres, New York, etc.

Para que todos estén contentos, ojalá que siempre haya escasez de alojamiento en Sudamérica, pero la promoción se hace primero.

Entrando a analizar ahora el Turismo Como factor de Desarrollo, diremos que su modificación estructural es una de las más interesantes y de mayor significación entre las tantas evoluciones que han caracterizado los últimos veinte años.

El turismo, efectivamente, en los últimos veinte o treinta años, como mencionaba anteriormente, pasó de fenómeno de élite a fenómeno de masas y, por consiguiente, se convirtió en un fenómeno de interés económico de gran importancia.

Los elementos que han contribuido en este gran impulso a los viajes no motivados por negocios ha sido, sin lugar a dudas, el tremendo desarrollo de las líneas de transporte y alojamiento, paralelamente al aumento del crédito, agregando a esto el factor cultural, el cual siempre ha estimulado a los individuos a emprender viajes, sea para visitar lugares famosos por sus bellezas naturales o por su patrimonio histórico, sea para conocer algo diverso de su propio país.

Esto, que justamente puede definirse como un "boom" turístico, se ha ido expandiendo de manera progresiva, después de haber interesado prácticamente a toda la Europa Occidental, partiendo de las zonas turísticas de mayor tradición como Italia, España, hacia las regiones cercanas como las de las costas de África para continuar luego por Asia y América.

Desde el punto de vista económico, el turismo presenta un interés sumamente grande. El turismo, en efecto y volviendo a la definición del mismo, puede definirse como actividad de consumo integral que se desarrolla en zona diferente de donde se produzca la renta (Mc Kay). En efecto, los consumos turísticos se dirigen, una vez satisfechas las que podemos llamar exigencias

Numerosos casos se han visto de iniciativas turísticas realizadas sin la suficiente integración que se requiere por lo menos en la fase de proyección. El objetivo debe ser lograr el máximo rendimiento social de una actividad en continua expansión.

La importancia económica del fenómeno turístico, exige que todo estudio concerniente a iniciativa de valorización, sea planteado basándose sobre las posibilidades de realización. El problema será incluido en una perspectiva fundada sobre la necesidad de una realización gradual del mejor proyecto elaborado.

Para afrontar un programa tan complejo como es escoger todas aquellas medidas capaces de valorizar una o más zonas de una región, se necesita predisponer de una "caja de herramientas" muy bien equipadas. En efecto, se trata de utilizar capacidades de análisis en sectores sumamente diferentes entre sí y de obtener informaciones correctas. El esquema a seguir, para llegar a una selección racional de medidas que deben tomarse en el campo turístico, deberá adaptarse a cada uno de los casos concretos por resolver, pero, en líneas generales, se uniformará a las siguientes fases:

A) Descripción general de la región dentro de la cual se desea localizar las zonas y proyectos turísticos;

B) Localización de aquellas zonas con características sobresalientes, dignas de tomarse en cuenta para una valorización turística.

manera muy sucinta pasará a enumerarles y que las mencionan en un estudio sumamente elogiado por el Instituto Suizo de Investigaciones Turísticas, y son:

1) Características naturales de la región, o sea aspectos geológicos, climatológicos, etc. de modo de obtener la descripción completa.

2) Características humanas de la región, es decir todos aquellos aspectos que atañen a los asentamientos del hombre en la región; o sea todas las modificaciones aportadas por este último, en todo sentido al ambiente natural, desde la más antigua hasta la más reciente.

3) Potenciales características turísticas, aspectos tanto naturales como humanos de cuya combinación, nace una zona dotada de atractivos turísticos.

4) Características económicas y sociales, es decir, aspectos concernientes al modo de organización de los individuos, sobre todo desde el punto de vista territorial, en lo que se refiere a la ciudad en que viven, a las estructuras de la producción y a las relaciones que han establecido.

5) Características infraestructurales: o sea aspectos concernientes a las posibilidades de servicios, desde vías de comunicación a transporte, desde el abastecimiento de agua potable a la eliminación de desechos.

6) Características de receptividad, ya sea presente o potencial; es decir, capacidades actual y previsible de alojamiento para turistas, temporariamente a lo largo de todo



primarias, como comida y alojamiento, a toda clase de actividades físicas, intelectuales, sociales, etc.

Un aspecto que no se debe perder de vista, fomentado por el desarrollo del turismo, es aquel del incremento de los intercambios culturales, de conocimientos en general que acompañan a los movimientos turísticos.

Hasta hoy, el fenómeno turístico ha interesado principalmente a los países industrializados; pero, en la actualidad, se observa una convergencia de intereses hacia otras zonas y hacia otras tierras carentes de tradición turística. Esta convergencia se debe al interés puesto por los países que están en vía de desarrollo sobre esta fuente nueva de riqueza, principalmente con el fin de equilibrar la balanza de pagos mediante las divisas traídas por los visitantes.

Es también por esto que el turismo, fenómeno que ha llegado a colocarse en los primeros puestos del análisis económico, ha avanzado velozmente y para su estudio se habla de una planificación o programación turística.

De todos modos, hablar de turismo hoy en día, teniendo en cuenta las ventajas económicas que representan, significa empuñarse en un trabajo que envuelve un sinnúmero de actividades: transporte, infraestructuras públicas, planificación urbanística, protección del panorama.

C) Análisis de la demanda presente y futura para cada una de las zonas turísticas.

D) Selección de la zona y del conjunto de proyectos para inversiones de capital.

E) Elaboración de un plan para la puesta en obra de la solución escogida.

Para poder llegar a establecer las zonas que son susceptibles de valorización turística, es necesario, evidentemente, conocer en todos sus detalles la región: se trata, por lo tanto, de considerar a la región teniendo en cuenta los aspectos climáticos, urbanísticos, geográficos, etc.

El cuadro que se obtendrá deberá representar a la región como un hecho vivo en donde la actividad del hombre debe aparecer entrelazada con las condiciones naturales.

Sólo de este modo será posible identificar las zonas e incluir en el grupo que será analizado y detallado. Siguiendo este procedimiento se podrá efectivamente evaluar las características relativas a cada una de las zonas que componen la región y al mismo tiempo individualizar las más probables variaciones de dichas características.

Será necesario sucesivamente dar a conocer del modo más adecuado el equipo de infraestructuras no sólo de cada zona sino de toda la región.

En fin, llegar a indicar la receptividad, presente y potencial de cada zona, no se debe perder de vista otra serie de condiciones que de

En la IX Bolsa Internacional de Turismo, celebrada este año en Berlín, se mostró el potencial turístico de las naciones del Grupo Andino, entre ellas Bolivia.

los meses del año, mediante la utilización de equipos e instalaciones exprofesamente destinadas a este objeto, o aprovechando que se podrán movilizar con este fin en casos excepcionales.

Reuniendo todas las informaciones arrojadas y elaborándolas oportunamente, puede llegar a obtener los elementos básicos para aplicar un criterio objetivo de clasificación de las zonas turísticas.

El objeto es presentar, para cada zona, diferentes proyectos de valorización turística cada uno de ellos expuesto según las diversas alternativas de nivel cualitativo y estable para cada una de las alternativas, el costo inversión y de ejercicio.

Muchos autores han entonado un himno al progreso que se supone ha traído la civilización industrial en su despertar. En particular, ha sido objeto del más fervoroso panegírico el perfeccionamiento de los transportes. En el umbral de la era del ferrocarril se consideraba el transporte como la panacea universal. El autor de la llamada "Guía de Ferrocarriles de Osborne" escribía en 1833: "Mediante los ferrocarriles, las instituciones, las leyes y el idioma harán rápidos progresos de asimilación en todas las partes del Reino Unido y en el mundo en general. Se dispersarán con una rapidez diez veces mayor los periódicos y las revistas, los folletos y los libros que contienen la semilla del progreso civil, científico y moral".

El desarrollo de la gran industria necesitaba de una ampliación incesante de los mercados y requería un transporte rápido y regular para poder asegurar el tránsito de las materias primas y de los productos elaborados. La era del transporte que se inaugurara al empezar a funcionar los primeros ferrocarriles fue, bajo muchos aspectos, distinta de todas las anteriores. Los ferrocarriles tenían cualidades técnicas, habilidad para transportar cargas muy pesadas con un costo reducido, posibilidad de desarrollar grandes velocidades sin que el aumento de energía resultase prohibitivo.

Los gigantescos problemas que el desarrollo de la gran industria planteaba ante el transporte no podían ser resueltos mediante un nuevo acrecentamiento cuantitativo de su potencia. Era preciso recurrir a un medio cualitativo en la base misma de los sistemas de transporte, este cambio fue realizado gracias a la intervención del vapor. Los ferrocarriles dieron un impulso tan formidable a la concentración del capital, acerca de cuyas posibilidades nadie había sospechado hasta entonces, acelerando y ampliando, en gran medida, la actividad cosmopolita del capital que, de esta suerte, cubrió el mundo entero con una tupida red de transacciones financieras.

Se hacía cada vez más claro que los servicios prestados por los transportes constituyen una parte vital de la corriente de utilidades que comprende el sistema económico. Según Bonavía, "la lluvia de dinero alentó la promoción de proyectos innecesarios, faltos de base e inclusive fraudulentos. Aun los buenos proyectos, las grandes líneas de comunicación que han cumplido los fines para los cuales se crearon, se capitalizaron con exceso en sus comienzos. El alto costo de las intervenciones legales y parlamentarias, el precio excesivo de los terrenos y los abusos cometidos por terratenientes influyentes y faltos de escrúpulos, son capítulos familiares de los ferrocarriles ingleses".

Para el efecto citaremos un caso latinoamericano de especial dramatismo. Nos referimos al primer ferrocarril transcontinental en las Américas, es decir, el de Panamá. Hacia 1846, cuando la colonización norteamericana hacia el oeste había comenzado y los Estados Unidos adquirieron el territorio de Oregón, se hizo esencial el establecimiento de alguna ruta que enlazara el Atlántico con el Pacífico. Los funcionarios gubernamentales consideraron como fantásticos los planes para construir un ferrocarril a través de los Estados Unidos debido a las fuertes nevadas del invierno y al peligro de los indios a lo largo de la ruta. Ante las alternativas de los extensos recorridos en carreta, igualmente peligrosos, y de la travesía marítima alrededor del Cabo de Hornos, que tardaba seis meses, los viajeros volvieron los ojos hacia el istmo de Panamá como el medio más rápido y seguro de llegar al oeste. Bajo este imperativo se acometieron los trabajos y en enero de 1855 quedó terminado el primer ferrocarril transcontinental del hemisferio. Los primeros catorce años de funcionamiento del ferrocarril fueron de prosperidad. Aunque el pueblo panameño había puesto sus esperanzas en que el ferrocarril iniciara una época de permanente prosperidad, los efectos que produjo fueron fundamentalmente negativos. En 1869 recibió lo que fue casi un golpe mortal. El Unión Pacific Railroad, primer ferrocarril transcontinental de los EE.UU., se abrió al tráfico. Sus efectos fueron desastrosos. Obreros sin trabajo y negocios en quiebra fue el saldo de quince años de optimismo. El ferrocarril no representó otra cosa que un fugaz negocio de intereses ajenos al istmo.

La peripecia del ferrocarril panameño pone sobre el tapete la evidencia de que el ferrocarril no siempre puede ser considerado como un poderoso estímulo para el desarrollo de la esfera productiva.

Así en las áreas atrasadas de América Latina el tendido de las ferrovías se orientó, en lo fundamental, para coadyuvar a la succión de las riquezas naturales. De esta manera, una vez cumplido el crecimiento compatible con las viejas estructuras económico-sociales, se



HUGO MANSILLA ROMERO, nació en Oruro en 1907. Ingeniero Civil e Ingeniero Hidráulico. Actualmente es Decano de la Facultad de Tecnología de la Universidad Mayor de San Andrés; Presidente Honorario de la Sociedad de Ingenieros de Bolivia, Vice Presidente del Consejo Nacional de Ingeniería y Miembro de Número de la Academia Nacional de Ciencias. Ha publicado las siguientes obras: Resistencia de materiales (dos tomos), Teoría de la Estructura, Método de las Relajaciones y Métodos Numéricos en la Ingeniería, además de diversos apuntes para las cátedras de Hormigón Armado y Obras Hidráulicas, en la UMSA.

Ferrocarriles

Por Hugo Mansilla Romero

asistió a la crisis del ferrocarril dentro de los marcos de la crisis de una sociedad monoprodutora y dependiente.

II.- EL CONTRATO SPEYER

El 3 de agosto de 1868 el gobierno de Melgarejo aprobaba la propuesta del norteamericano Brown para la construcción del ferrocarril de Cobija a Potosí. En marzo de 1872 se adjudicaba a Gustavo Bordes y Co. la construcción y explotación del ferrocarril de Mejillones a Caracoles. Posteriormente se llegaba a un acuerdo con Melbourne, Clark y Co. autorizando la construcción, en una amplia zona del desierto, de todos los ferrocarriles que se creyese necesario para fomentar su industria, siempre que no se superpusiesen al ferrocarril Mejillones-Caracoles. Este contrato fue rescindido en 1877 durante la administración de Daza. En 1886 el coronel norteamericano Church consiguió la concesión para el tendido de la ferrovía Mamoré-Madera. Como fundamento se aprovechó la necesidad de salvar los impedimentos naturales para la navegación que se presentaban en los ríos Mamoré y Madera.

Toca recordar que, salvo el tendido de algunos tramos en el desierto de Atacama debido al auge del salitre, la fase operativa de las concesiones no avanzó más allá del papel. Es fácil deducir la explicación. Se trataba de proyectos inconsistentes con la realidad del país y cuya formulación se debió al afán especulativo. Después de la guerra del Pacífico, se construyó el primer ferrocarril dentro del actual ámbito nacional. La compañía Huanchaca se había constituido en la empresa minera de mayor importancia en Bolivia y la exportación de la plata que producía, exigía un sistema de transporte que solamente una vía férrea podía satisfacer.

La compañía obtuvo en 1866 la concesión para construir una línea de Ascotán a Oruro, vinculando así el país con el Pacífico, puesto que ya estaba en operación el tramo Antofagasta-Ascotán. A poco tiempo de iniciarse las obras la crisis de la plata empezaba a insinuarse. La Compañía Huanchaca se sintió impotente para continuar semejante trabajo y en 1886 vendió sus derechos y prerrogativas en favor de "The Antofagasta and Bolivia Railway Co. Ltd." Es sabido que el 13 de mayo de 1892 se anunciaba la entrega al servicio público del ferrocarril Oruro. Al terminar el siglo XIX se hace patente el desplazamiento de la plata por el estaño en lo que toca a nuestra producción minera. La crisis de la plata, acentuada a partir de 1894, quitó importancia Huanchaca e impulsó la actividad minera estañífera radicada más al norte.

En esta particular situación de la vida nacional tiene lugar el tratado de paz y amistad suscrito en 1904. Entre sus estipulaciones se destaca la garantía chilena para la ejecución de un sistema de vías ferroviarias. De acuerdo a los términos del tratado, el gobierno boliviano convocó a propuestas para la construcción de ciertas líneas férreas a fines de 1905. En mayo de 1906 se suscribió un contrato entre la República de Bolivia y The National City Bank and the señores Speyer y Cia. de New York para la construcción y explotación de una red ferroviaria, que luego se la conoció como la "Red Speyer". En este contrato aparecen, una tras otra, todas las cláusulas que tipifican los acuerdos que se suscriben en otras áreas latinoamericanas para construcciones ferroviarias. Más aún - y esto hay que destacar expresamente - aparece el gobierno boliviano aportando un capital de magnitud relevante. Se entregaron dos millones de libras pagadas por el Brasil para la indemnización prevista por el tratado de Petrópolis, y las trescientas mil libras de la garantía chilena. Vale decir,

los concesionarios no solamente se beneficiaron con las cláusulas expoliadoras de un contrato típicamente colonialista, sino que montaron un negocio con el propio dinero boliviano procedente de crueles mutilaciones territoriales.

Las características y peripecias de este contrato ya han sido explicadas en detalle, en sus diversos aspectos, por distinguidos profesionales nacionales. Como resumen, nos sentimos obligados a repetir las frases del parlamentario Daniel Salamanca como exteriorización del repudio nacional al contrato Speyer:

"Hasta los países más infelices exigen una garantía de cumplimiento ordinariamente bajo la forma de un depósito de dinero. Respecto a las obligaciones de la otra parte contratante, ninguna garantía. Trocados los papeles, la nación ha descendido a la categoría de un solicitante, haciendo depósitos de garantía en las cajas de los banqueros, entregando su fortuna y su porvenir, sin tomar la más miserable prenda de seguridad". Luego aseguraba "que Bolivia quedaría en condiciones de haber perdido su capital automáticamente aplicado por los banqueros en servicio de los bonos, quedando al cabo sin dinero y sin ferrocarriles".

Como las cláusulas del contrato Speyer facultaban la transferencia de la concesión, en 1907 se constituyó la Bolivian Railway Co. Los trabajos, entregados a una empresa constructora norteamericana, fueron pródigamente pagados en una primera época. W.R. Grace y Co., la casa comercial tan conocida en América Latina, como agente comprador del sindicato Speyer, cuidó, por lo menos en el período inicial, que fuesen utilizados en la construcción materiales norteamericanos. La ineficacia de la compañía constructora estadounidense, expresada por los irracionales costos constatados en su gestión, motivaron que los trabajos resultasen transferidos a The Antofagasta and Bolivia Railway Co., la empresa británica que explotaba la línea Antofagasta-Oruro. Luego en 1908, esta empresa arrendó la "Red Speyer" por 99 años. Desde ese momento eran intereses británicos los que pasaban a controlar el sistema ferroviario del país.

En 1918 se dió término al ramal Oruro-Cochabamba y en esta forma se daban por concluidas las obligaciones en el campo de las construcciones emergentes del contrato Speyer. Quedó así completado el monopolio de The Antofagasta and Bolivia Railway Co. sobre los ferrocarriles de Bolivia. Y en todo este proceso se observa que el capital británico no tuvo más interés que asegurar la salida por Antofagasta de la producción minera del país. La importancia del ferrocarril Arica-La Paz para el tráfico internacional quedó marcadamente limitada. Por medio de tarifas excesivamente altas para las mercancías exportadas por la línea de Arica, que han de viajar desde Oruro a Viacha por la línea de The Antofagasta and Bolivia Railway Co. la gran



producción minera del distrito de Oruro es derivada, con un trayecto mayor, hacia el puerto de Antofagasta. Por otro lado, las prolongaciones ferroviarias ejecutadas por el Estado quedaron en condiciones de ramales anquilosados porque su tráfico estaba supe-
diendo al paso por las líneas británicas, de-
biendo vencer los inconvenientes que supone el
juego de sus tarifas, sus intereses parciales,
etc.

A pesar de esta combinación del tráfico
manejada por la empresa británica, la com-
pañía se dio modos para hacer consentir que
las ganancias apenas si se producían. De ahí
que el gobierno boliviano tuvo que cubrir la
mayor parte de los intereses del 5% que
garantizó, correspondientes a las acciones de
la primera hipoteca. No hace falta decir que
Bolivia, en cambio, no ha recibido nada a
cuenta del rédito de las obligaciones de
segunda hipoteca que tuvo que adquirir.

Por la constante presión de la empresa, en
1928 se consigue llegar a un acuerdo con el go-
bierno para la reorganización de los asuntos
financieros emergentes del contrato original.
En esta ocasión nuevamente los intereses britá-
nicos salen favorecidos por haber sido rele-
vados de ciertas obligaciones.

Hasta 1957 los ferrocarriles administrados
por The Antofagasta and Bolivia Railway Co.
tenían una economía equilibrada que, si bien
no permitió repartir dividendos a los ac-
cionistas (con la excepción de un solo año),
cumplió satisfactoriamente las obligaciones
financieras emergentes del contrato suscrito
con el Supremo Gobierno en 1928. Además,
como los ingresos de las líneas de la empresa
británica estaban gravados por impuestos
destinados a la Dirección General de
Ferrocarriles, se contó con recursos que
permitían también equilibrar parcialmente las
gestiones económicas de los Ferrocarriles del
Estado.

A consecuencia de varios factores, entre
otros la crisis económica y las medidas de
estabilización monetaria dictadas a fines de
1956, los ferrocarriles bolivianos sufrieron una
contracción considerable de su tráfico, lo que
motivó un desequilibrio completo en sus
finanzas. En vista de estas circunstancias, la
empresa concesionaria hizo abandono de su
propiedad y entregó los ferrocarriles al Estado
boliviano, dando origen a la actual Adminis-
tración fiscal. Esta administración que, a
decir verdad, fue adoptada como solución de
emergencia, no tuvo el éxito que hubiera sido
de desear. Desde el inicio de las funciones de
la Administración Fiscal resultó palmariamente
que los servicios ferroviarios no podrían ser
mantenidos mucho tiempo bajo tal régimen y
es por eso que continuamente se propusieron
soluciones por parte de los organismos res-
ponsables, para superar la difícil situación de
nuestros ferrocarriles. Como epílogo de largas
tratativas se llegó a la transferencia final de
las líneas británicas en 1966 a la "Empresa
Nacional de Ferrocarriles". El precio neto to-
tal se fijó en la suma de 2.524.277 libras £,
pagables en un plazo de 25 años sin intereses.

V.-LA COMPETENCIA DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR

En general, los ferrocarriles lati-
noamericanos se construyeron con la única
perspectiva de facilitar el tránsito de las ri-
quezas extraídas del suelo y del subsuelo con
destino a lejanos centros de dominio. Los
sistemas ferroviarios nacionales no fueron
impulsados para acompañar el proceso de
expansión demográfica y el desarrollo
económico. El deterioro de las exportaciones de
materias primas significó simultáneamente el
decaimiento del transporte ferroviario. A la
crisis señalada anteriormente, se sumó la di-
ficultad originada por la aparición del
transporte automotor. El perfeccionamiento
de los vehículos movidos por motor de ex-
plosión ha venido provocando una crisis
progresiva común de los ferrocarriles en el
mundo occidental. En los Estados Unidos se le-
vantaron miles de kilómetros en los últimos
cuarenta años. Por los motivos apuntados se
registra en los países occidentales un déficit
regular en la administración de los
ferrocarriles. No es un consuelo para los bolivi-
anos, pero es un hecho que ese déficit se
observa en todos aquellos países, incluyendo el
país del "milagro económico", la República
Federal de Alemania. Según informes es-
pecializados, la única excepción sería Suiza.

Desde 1930 se constata esta crisis ferroviaria
occidental y sería positivamente absurdo
echar la culpa de ello exclusivamente a
supuestos defectos intrínsecos del sistema
ferroviario. En lo que toca a Bolivia no se pue-
de decir que el desarrollo caminero sea el

productos del petróleo que toman un ex-
traordinario impulso, paralelo al ritmo de la
industria del automóvil.

Este siglo asiste al predominio indiscu-
to de los dos gigantes industriales, en per-
manente interacción, dedicados al petróleo y al
automotor. Por todos es conocido lo que
representan los monopolios petroleros en el
mundo económico, pero en lo que toca a la
industria del automotor no siempre hay una
visión cabal. No es inoportuno citar, entonces,
que la General Motors Co. es la mayor con-
centración capitalista que se haya conocido y
que la industria del automotor tenga también
en otros países industriales, una clara
preeminencia. Por ejemplo, la industria
automovilística francesa absorbe un tercio del
acero laminado fino, un 45% del caucho y un
85% del cristal irrompible. Del pulso
económico de las fábricas de automóviles
dependen, directa o indirectamente, la vida y
el trabajo de cuatro millones de trabajadores
franceses.

No hay que discurrir mucho para es-
tablecer donde enfloran las preferencias de los
consorcios del automóvil y del petróleo en
relación con los diferentes tipos de transporte.
Y dando forma material a la preferencia
aparece la política de imposición que deforma
el desarrollo económico de los países depen-
dientes.

En Bolivia no se ha consultado otra cosa
que caminos en los sedicentes "planes de
desarrollo". Es cierto que el país necesita de
muchos nuevos kilómetros de carreteras, pero
también de la ampliación e interconexión de
nuestras redes ferroviarias como un im-



III.-LA RED OCCIDENTAL Y LA RED ORIENTAL

Como es sabido, los ferrocarriles bolivi-
anos forman dos redes, entre sí des-
vinculadas al presente: la red occidental y la
red oriental. En cuanto a la primera red, las
líneas que la integran tuvieron distintos
régimen de propiedad. Las líneas Arica-La
Paz (sección boliviana), Villazón-Atocha,
Potosí-Sucre-Tarabuco, Cochabamba-Santa
Cruz (hasta Aiquile) y La Paz-Beni fueron
desde un principio propiedad fiscal. Las que
constituyeron la llamada "Red Speyer" eran
de propiedad privada: El Ferrocarril Anto-
fagasta-Bolivia (Ollagüe-Oruro) y el tramo
Viacha-La Paz. Por último tenemos las líneas
que eran operadas como propiedad mixta
privado-estatal: Oruro-Viacha, Oruro-
Cochabamba, Río Mulatos-Potosí y Uyuni-
Atocha.

El desarrollo de la red oriental se formula
a partir de la década de 1940. Por acuerdo
especial con la República Argentina se
construyó el ferrocarril Yacuiba-Santa Cruz.
Mediante un tratado especial con la República
del Brasil se llevó a cabo el ferrocarril
Corumbá-Santa Cruz. Estas dos grandes líneas
están actualmente en plena explotación.

También por acuerdo especial con la
Argentina se halla al presente el ferrocarril
Santa Cruz-Mamoré. Esta nueva línea está di-
vidida en tres sectores:

Santa Cruz-Santa Rosa, Santa Rosa-Río
Yapacaní y Río Yapacaní-Puerto Rico. Un
cuarto sector está en estudio y permitirá llegar
a la ciudad de Trinidad, atravesando una
extensa zona boscosa de 160 kilómetros.

Por otra parte, se ha hecho conocer que ha
sido formulado un programa inicial de cons-
trucción de la vía férrea Motacuzo-Puerto
Busch, que permitirá una explotación racional
y económica de los recursos mineralógicos
del Mutún.

La Paz, Bolivia, miércoles 6 de agosto de 1975

mayor factor para el decaimiento ferro-
viario, pero no cabe duda que mal in-
tencionadamente se hace aparecer una opción
sin disyuntivas: carreteras versus
ferrocarriles. Se trata de hacer consentir que
la ferrovía ha periclitado y que la carretera es
la única alternativa. Pero hay que convenir
que la situación de Bolivia tiene caracte-
rísticas especiales.

No se debe perder de vista que, cuando
empezó la era de los ferrocarriles en Europa,
ya existía allí una tupidísima red de carreteras
de alta calidad. Son conocidos por los in-
genieros los métodos propuestos por Telford y
Macadam, en Inglaterra a fines del siglo XVIII
para el mejoramiento de carpetas super-
ficiales. La creación de la muy famosa "Ecole
de Ponts et Chaussées" en Francia obedeció a
la necesidad de contar con un equipo de téc-
nicos de alta categoría que pudiese garantizar
el desarrollo de una eficiente red de caminos.

Ahora bien, cuando empezó la era del
automotor, en la primera década del presente
siglo, ya existía en Europa - y también en los
Estados Unidos - una notable red de caminos a
la mano, como "producto de la Naturaleza".
Los vehículos pudieron circular porque ya
existía la infraestructura necesaria y porque el
consumo de combustible adecuado podía
cubrirse sin limitaciones. Este consumo
acelerado es el que contribuye, a su vez, al
desarrollo de la industria del petróleo. El mo-
tor de explosión modifica por completo la
forma de empleo de los hidrocarburos. La
gasolina, que antes era como desperdicio de la
destilación que se realizaba para la obtención
del kerosene, pasa rápidamente al primer
puesto desalojando a este último. La necesidad
de conservar la duración de los metales o
de conservar un trabajo mecánico alean-
ciones sometidos a un trabajo mayor in-
que los desgasta cada vez con mayor in-
tensidad a medida que se perfeccionan los mo-
tores, obliga a buscar en los subproductos del
petróleo los lubricantes necesarios. La gasolina
y los lubricantes son los primeros sub-

operativo nacional, así como es indispensable y
urgente la modernización de las vías exis-
tentes. Conviene recalcar que en todos los
trabajos de planeamiento que se han realizado en
Bolivia no se ha tenido especial cuidado de
evaluar el significado unificado de los
transportes en los planes de desarrollo.

Evidentemente, cabe recordar el hecho de
que los cambios en la técnica o eficiencia del
transporte afectan a todas las actividades, no
en el mismo grado, pero sí hasta cierto punto.
Esto tiende a situar el transporte aparte de las
demás industrias, cuyos cambios de técnica
probablemente afecten a algunas otras in-
dustrias, pero prácticamente nunca a todas.

V.- LAS INTERCONEXIONES FERROVIARIAS

El eje La Paz-Oruro-Cochabamba-Santa
Cruz representa el tramo más solicitado por el
transporte de carga, juntamente con su vin-
culación a los puertos del Pacífico. Las res-
tricciones físicas generadas por los trechos
Arica-Charaña y Oruro-Cochabamba así como
la falta de una conexión en el tramo Cocha-
bamba-Santa Cruz impiden todavía un apro-
vechamiento racional y continuado de la red
ferroviaria nacional, siendo aquí indispensable
la cooperación con el transporte automotor.
Sin embargo, existe el peligro que en lugar de
una cooperación racional entre ambos sis-
temas de transporte se llegue a una super-
posición de éstos, cumpliendo prácticamente
iguales funciones y disputándose un volumen
de carga, cuya cuantía es pequeña para ser
distribuida equitativamente entre ambos me-
dios. Siendo el ferrocarril actualmente el me-
dio esencial de enlace con el Pacífico, se puede
deducir que una interconexión entre las dos re-
des ferroviarias sería una medida adecuada
para racionalizar efectivamente el sistema de
transporte de carga, para lo cual se debe

tomar también en cuenta la mayor ren-
tabilidad de las ferrovías en muchos rubros de
este sistema.

Para una interconexión adecuada de las
redes oriental y occidental se ha propuesto
también que el enlace no se efectúe mediante
la construcción del tramo Cochabamba-Santa
Cruz, sino uniendo las localidades de Florida
sobre el FF.CC. Yacuiba-Santa Cruz y la de
Tarabuco, extremo del FF.CC. Potosí-Sucre.
Esta unión evitaría la superposición de dos
sistemas de transporte en el tramo Cocha-
bamba-Santa Cruz -cuya urgencia y ren-
tabilidad han sido puestas en tela de juicio por
algunos estudios- y permitiría usar Anto-
fagasta como puerto sobre el Pacífico. Esta
solución tiene la ventaja de evitar el uso del
tramo de cremallera en el ferrocarril Arica-La
Paz, el cual no permite elevados volúmenes de
carga ni velocidades mayores. La alternativa
del enlace Florida-Tarabuco permitiría una
distribución más racional de las zonas de in-
fluencia de los dos medios de transporte, re-
forzando además la posición de Potosí, Sucre y
Uyuni como centros captadores y generadores
de carga.

VI.-COORDINACIÓN DE LOS TRANSPORTES

En el último tiempo se ha manifestado una
exagerada tendencia en el sentido de confundir
el desarrollo económico con la construcción de
vías de transporte. El desarrollo económico no
denota tal simplicidad, siendo el resultado al
que se llega por una combinación feliz de
factores y realizaciones complementarias. No
es suficiente construir un camino para al-
terar substancialmente los niveles productivos
de una región, hecho que tiene una amarga
confirmación en el caso boliviano. La es-
trategia de los transportes está referida ínti-
mamente a los requerimientos generados por
el mercado interno bajo las modificaciones
previstas en los diversos planes de desarrollo y
a las necesidades resultantes de una am-
pliación de la participación boliviana en el
mercado latinoamericano integrado.

Con respecto a la coordinación entre los
dos sistemas terrestres de transporte debe
tenerse en cuenta que los ferrocarriles
presentan ventajas evidentes sobre el trans-
porte por carretera, como ser: desarrollan las
velocidades comerciales más altas, trans-
portan grandes volúmenes de carga y sus tarifi-
cas a larga distancia no admiten competencia.
En nuestro país se puede decir que las ferro-
vías siguen constituyendo un factor importante
del transporte local, porque absorben por lo
menos 30% del movimiento interno.

La referida coordinación debe tener muy
en cuenta la relación prevalente en lo que
toca a determinados parámetros económicos.
El alto precio del petróleo obliga a revisar
cuál es el sistema más económico, tomando
en consideración el interés de la Nación en su
conjunto. Conviene poner en relieve la
conclusión que W.T. Farisy expuso en su ponencia
al Octavo Congreso Pan-Americano de
Ferrocarriles, señalando que el transporte por
carretera insume en los EE.UU un costo de
combustible que resulta en promedio tres
veces mayor de lo que se paga por ferrocarril.
Es oportuno también anotar que en las
naciones industrializadas, donde el servicio
por carretera cuenta con notables facilidades
para absorber el mayor volumen de carga, el
transporte mediante carretera es menor que
el realizado por ferrovías. Es interesante
destacar el siguiente cuadro, extraído del
"Annual Bulletin of Transport Statistic for
Europe 1972":

DISTRIBUCIÓN INTERMODAL DE LOS TRANSPORTES (en porcentajes)

PAISES	FE- RRO- VIAS	CA- RRE- TERAS	VIAS NAVE- GA- BLES	OLEO- DUC- TOS
Unión Soviética	77,2	7,2	5,1	10,5
Alemania Oriental	70,2	21,4	3,6	4,5
Francia	55,0	28,0	17,0	—
Estados Unidos	50,0	25,0	25,0	—
Japón	38,0	20,0	42,0	—
Alemania Occidental	37,0	27,7	24,8	10,5

Por todo lo anterior se desprende que un
estudio detenido de la referida coordinación,
sobre la base de nuevos elementos de juicio, se
debe encarar de inmediato. Las medidas de
coordinación deben tener un carácter orien-
tador, sin que se trate de eliminar la com-
petencia o crear situaciones artificiales de

(Pasa de la página 895)

JOSE LUIS BELMONTE, nació en La Paz, en 1926. Realizó sus estudios en la Escuela Militar de Ingeniería "Mariscal Sucre" y los de especialización en Ingeniería de Carreteras, en la Universidad Mayor de San Andrés, de La Paz. Actualmente es Jefe del Departamento de Mantenimiento en el Servicio Nacional de Caminos, institución en la que desempeñó otros cargos desde 1957.



Carreteras

Por José Luis Belmonte

LA MAYORIA de los países sudamericanos, conscientes del papel fundamental de los transportes como impulsores de su economía y desarrollo, ha construido una red mínima de carreteras pavimentadas que los conectan con las Naciones vecinas, habiendo llegado a conformar dos sistemas viales casi aislados entre sí: el de los países de la carta del Pacífico y el Correspondiente a la Cuenca del Río de La Plata.

Bolivia, que por su estratégica situación geográfica debía servir como nexo entre ambos sistemas, constituye paradójicamente una barrera física que debe ser eliminada con la urgencia que requieren los planes de integración económica continental para evitar que la barrera subsista y se manifieste como elemento de desequilibrio y perturbación opuesta a tales planes.

En estas circunstancias Bolivia ha definido un sistema mínimo de carreteras de conexión Internacional formado por cinco ejes prioritarios que, al mismo tiempo de permitir nuestra vinculación con los países vecinos, servirán a los mayores centros de producción y consumo del territorio Nacional.

El sistema definido es mínimo en el sentido de que se considera por lo menos una carretera con cada país vecino, la que deberá tener características de diseño capaces de soportar el tráfico internacional de larga distancia, que requiere condiciones adecuadas al tamaño y peso de los vehículos que previsiblemente van a circular sobre el sistema. Por otra parte, las rutas adicionales procura aprovechar al máximo las inversiones ya realizadas en la red Vial Nacional pretendiendo así minimizar las inversiones futuras. Finalmente, se ha tomado en cuenta la necesidad de llegar a Puertos del Pacífico y Atlántico para aliviar en parte los problemas emergentes de nuestra mediterraneidad.

Los cinco ejes que forman este sistema mínimo son:

1. Ruta Desaguadero-El Alto de La Paz-Oruro-Potosí-Tarija-Bermejo, que constituye la carretera 1 de la red fundamental y es el sector boliviano de la carretera Longitudinal Panamericana. Mediante la conexión del Puente Internacional sobre el Río Desaguadero se logra la vinculación por una parte con la ciudad de Lima, y prolongándose hacia el norte con las repúblicas del Ecuador, Colombia y Venezuela; por otra, con el puerto de Ilo a través de la carretera en proyecto Desaguadero-Ilo. En el extremo sur, mediante la conexión del puente Internacional sobre el Río Bermejo se llega a las ciudades de Rosario y Buenos Aires.

2. Ruta Tambo Quemado-Patacamaya-Caihuasi-Cochabamba-Villa Tunari-Yapacani-Santa Cruz-Puerto Suárez, conformada por tramos importantes de las carreteras 4 y 7 de la red fundamental, constituye el sector boliviano de la carretera Interoceánica Arica-Santos. La conexión con Chile en Tambo Quemado nos permitirá llegar a la ciudad de Arica y, por el tramo de la Carretera Panamericana en ese país, a las ciudades de Antofagasta y Santiago de Chile en el sur. Por el norte con la población de Tacna, en el Perú. En el extremo este la carretera se conectará

en Corumbá con la red vial del Brasil, permitiéndonos llegar a las ciudades de Campo Grande, Sao Paulo y Santos.

3. Ruta Machacamarca-Uncía-Sucre-Camiri-Fortín Villazón es, al mismo tiempo, la carretera 6 de la red Fundamental y el sector boliviano de la Carretera Transversal en Sudamérica. Se conecta con la Transchaco de Paraguay en su extremo sudeste prolongándose hacia la ciudad de Asunción primero y luego hasta el puerto brasileño de Paranaguá.

4. Ruta La Paz-Sapecho-Reyes-Santa Rosa-Riberalta-Guayaramerín, constituye en el territorio boliviano la ruta Nororiental que se conectará al Brasil con la carretera Puerto Velho-Manaos.

5. La Ruta La Paz-Escoma-Charazani-Ixiamas-Heath-Cobija, define la carretera Norte hacia su conexión con la República del Brasil a través de la carretera Lima-Río Branco-Brasilia.

Estos proyectos de vinculación internacional han sido declarados de prioridad y su ejecución inmediata ha sido fijada en el siguiente esquema:

— Con la República Argentina: Pavimentación de la Carretera Potosí-Tarija-Bermejo.

— Con la República del Brasil: A través del tratado de vinculación por carretera suscrito con la República del Brasil, se planteó la necesidad de formar una infraestructura vial mediante el estudio de un plan maestro que permita regir el sistema de vinculaciones entre los dos países. Dentro de este sistema se

contemplaron cuatro directrices básicas que son: La Paz-Apolo-Ixiamas-Cobija (directriz hacia Río Branco); La Paz-Riberalta-Guayaramerín (directriz hacia Manaos); La Paz-Cochabamba-Santa Cruz-Puerto Suárez (directriz hacia Santos) y La Paz-Santa Cruz-Concepción-San Matías (directriz hacia Cuiabá). De estas cuatro directrices se recomendó prioridad para la concreción de la directriz La Paz-Cochabamba-Villa Tunari-Yapacani-Guabirá-Santa Cruz-Puerto Suárez. En esta directriz, al presente, se efectúan los estudios y diseño finales de los tramos Chimoré-Yapacani y Santa Cruz-Puerto Suárez.

— Con la República de Chile: Construcción de la carretera Patacamaya-Tambo Quemado, cuyos estudios y diseño finales serán concluidos en la presente gestión.

— Con la República de Paraguay: Mejoramiento y construcción de la carretera Camiri-Boyuibe-Fortín Villazón.

— Con la República del Perú: Mejoramiento de la carretera La Paz-Desaguadero, cuyo diseño final será iniciado en el presente año.

Red Vial Nacional

En todo sistema de comunicaciones por carretera, es necesario y de fundamental importancia determinar en forma racional la función y el servicio que cada camino debe desempeñar dentro de ese sistema; los que deben ser agrupados en redes para facilitar su desarrollo y explotación:

Una adecuada clasificación de carreteras es de enorme importancia debido a las ventajas que con ella se obtienen.

1. Es un poderoso auxiliar en la planificación de la Red Vial Nacional, por:
 - a) Facilita la inventariación Vial.
 - b) Facilita la programación de los trabajos de Mantenimiento. Mejoramiento y construcción.
 - c) Facilita la adopción de normas mínimas de diseño para cada grupo de caminos.
2. Permite racionalizar la asignación de recursos económicos y el control contable de los gastos, mediante una adecuada clasificación de los caminos.
3. Permite el ordenamiento sobre bases más racionales la jurisdicción administrativa de los Distritos Viales.
4. Permite el establecimiento de sistemas de numeración de carreteras con su aplicación inmediata en la señalización de las mismas.

El S.N.C., evaluando la importancia de contar con una clasificación de la Red Vial Nacional y que fuera reconocida en forma oficial, determinó una clasificación compatible a las necesidades del país, agrupándola en tres redes: Red Fundamental, Red Complementaria y Red Vecinal.

Para lograr este objetivo, se determinaron las condiciones que cada camino debe cumplir para pertenecer a una u otra red.

Las condiciones establecidas son:
Red Fundamental.- 1. Integración Nacional.- Vinculación en gran parte del territorio (condición básica).

2. Conexión entre capitales de Departamento.

3. Conexión con otros sistemas de transporte de importancia Nacional.

4. Vinculación Internacional con países limítrofes.

5. Formar parte del Sistema Panamericano de Carreteras.

6. Unión de polos de desarrollo de carácter Nacional.

7. Importancia estratégica y defensiva Nacional.

Red Complementaria.- 1. Integración regional (condición básica).

2. Conexión con la Red Fundamental (condición básica).

3. Vinculación de capitales de provincias o poblaciones importantes con capitales de Departamento, directamente o a través de camino fundamental.

4. Conexión con otros sistemas de transporte de importancia regional.

5. Colectores principales de Caminos Vecinales (condición básica).

6. Acceso a polos de desarrollo de carácter regional.

7. Importancia estratégica y defensiva Nacional.

Red de Caminos Vecinales.- 1. Caminos alimentadores de la Red Complementaria o Fundamental.

2. Vinculación de pequeñas poblaciones o comunidades o centros de producción con Red Complementaria o Fundamental.

Integran la Red Fundamental:

Ruta N° 1.- Desaguadero-Oruro-Potosí-Tarija-Bermejo con - 1.244 Kms.

Ruta N° 2.- Río Seco-Achacachi-Charazani-Apolo-Ixiamas-Puerto Heath-Cobija con - 1.018 Kms.

Ruta N° 3.- La Paz-Caranavi-Puerto Linares-San Borja-San Ignacio-Trinidad, con 653 Kms.



Ruta N° 4.- Oruro-Cochabamba-Santa Cruz. con - 725 Kms.
 Ruta N° 5.- Potosí-Sucre-Aiquile-Epizana, con - 408 Kms.
 Ruta N° 6.- Oruro-Uncía-Sucre-Camiri-Boyuibe-Fortín Villazón, con - 999 Kms.
 Ruta N° 7.- Ixiamas-Puerto Salinas-Oromomo-Puerto Patiño-Villa Tunari-Puerto Grether-Guabirá, con - 949 Kms.
 Ruta N° 8.- San Borja-Santa Rosa Riberalta-Guayamerin, con - 600 Kms.
 Ruta N° 9.- Trinidad-Santa Cruz-Boyuibe-Villamontes-Yacuiba, con - 1.147 Kms.
 TOTAL - 7.743 Kms.
 Integran la Red Complementaria:
 Ruta N° 106.- Unduavi-Chulumani-Independencia-Quillacollo, con - 430 Kms.
 Ruta N° 107.- El Alto-Viacha-Charaña, con - 212 Kms.
 Ruta N° 108.- Patacamaya-Curahuara de Carangas-Tambo Quemado - 242 Kms.
 Ruta N° 109.- Panduro-Quime-Inquisivi-Sita con - 125 Kms.
 Ruta N° 201.- Tarabuco-Icla-Tarvita-Azurduy, con - 202 Kms.
 Ruta N° 202.- Padilla-Nuevo Mundo-Pucara-Guadalupe, con - 188 Kms.
 Ruta N° 203.- Atocha-Cotagaita-Culpina, con - 300 Kms.
 Ruta N° 301.- Iscayachi-Cruce Mojo, con - 114 Kms.
 Ruta N° 302.- Tarija-Villamontes-Cañada Oruro, con - 376 Kms.
 Ruta N° 401.- Tolata-Cliza-Anzaldo-Uncía, con - 267 Kms.
 Ruta N° 501.- Mataral-Vallegrande-Masiuri-Lagunillas, con - 228 Kms.
 Ruta N° 502.- San Ramón-San Javier-Concepción-San Ignacio-San Matías, con - 460 Kms.
 Ruta N° 503.- Pto. Villazón-San Ignacio-San José-Ravelo, con - 677 Kms.
 Ruta N° 601.- Oruro-Toledo-Sabaya, con - 194 Kms.
 Ruta N° 602.- Challapata-Río Mulato-Uyuni, con - 201 Kms.
 Ruta N° 603.- Huari-Salinas de García-Mendoza-Llica, con - 206 Kms.
 Ruta N° 701.- Potosí-Agua de Castilla-Uyuni, con - 226 Kms.
 Ruta N° 702.- Cuchu Ingenio-Vitichi-Cotagaita-Tupiza-Villazón, con - 341 Kms.
 Ruta N° 703.- Totorapalca-Puna-Negro Tambo, con 57 Kms.
 Ruta N° 801.- Porvenir-Puerto Rico-Riberalta, con - 300 Kms.
 TOTAL - 5.346 Kms.
 Integran la Red Vecinal 1.012 caminos con un total de 24.224 Kms.

Proyectos en Ejecución

El desarrollo del país ha ingresado a una etapa de crecimiento acelerado, lo que ha determinado tomar medidas de emergencia a objeto de permitir una armonía en todos los campos de la economía nacional.

Este programa consiste en mejorar parte de la red existente para obtener su óptima utilización a fin de que cumpla plenamente su cometido de prestar apoyo eficaz a los planes de integración; expandir la red Vial Nacional con el objeto de promover una mejor producción de bienes y la consiguiente circulación de riqueza; penetrar hacia las extensas regiones del país que, no obstante sus grandes posibilidades potenciales de desarrollo, permanecen desdobladas y desaprovechadas por falta de vías de transporte que permitan movilizar sus recursos; crear atractivos al turismo extranjero aprovechando el espectáculo de las bellezas naturales y los lugares históricos del país.

Los proyectos que comprenden este programa están siendo ejecutados bajo financiamientos de organismos de crédito

internacional, Tesoro Nacional y Comités de Desarrollo Departamentales.
 Con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo se realizan los siguientes proyectos:
 - Construcción Autopista La Paz-El Alto - 115 Kms.
 - Construcción carretera asfaltada Río Seco-Huarina - 58 Kms.
 - Construcción carretera asfaltada Huarina-Tiquina - 42 Kms.
 - Construcción carretera asfaltada Cochabamba-Quillacollo (Segunda fase) - 12 Kms.
 - Construcción carretera asfaltada Tolata-Cliza - 7 Kms.
 - Construcción carretera asfaltada Oruro-Vinto-Machacamarca - 35 Kms.
 - Construcción ampliación carretera asfaltada Santa Cruz-Guabirá - 54 Kms.
 - Estudio y diseño final La Paz-Sapecho-Puerto Salinas - 230 Kms.
 - Estudio y diseño final Chimoré-Yapacani - 110 Kms.
 Con la Corporación Andina de Fomento:
 - Estudio y diseño final de la carretera Patacamaya-Tambo Quemado - 230 Kms.
 Con aportes del Gobierno de la República Federal de Alemania y Gobierno de Bolivia:
 - Construcción de la carretera Río Grande-San Julián - 72 Kms.
 - Estudios y diseño final de la carretera San Julián-San Javier-Concepción - 110 Kms.
 Con aportes del Gobierno de la República Federal del Brasil:
 - Estudios y diseño final de la carretera Santa Cruz-Puerto Suárez - 660 Kms.
 Con aportes del Tesoro de la Nación:
 - Construcción de la carretera Sapecho-Pto. Salinas - 239 Kms.
 - Construcción de la carretera Vallegrande-Lagunillas - 180 Kms.
 - Construcción de la carretera Reyes-Rurrenabaque - 35 Kms.
 - Construcción de la carretera asfaltada Tomatas-Tarija-Padcaya - 54 Kms.
 - Construcción de la carretera Sapecho-San Borja - 137 Kms.
 - Construcción de la carretera Guanay-Mapiri - 60 Kms.
 Con aportes del Tesoro de la Nación y Comités Departamental de Desarrollo:
 - Construcción carretera Charazani-Apolo - 180 Kms.
 - Construcción carretera San Ignacio-San Borja - 150 Kms.
 - Construcción carretera Icla-Tarvita-Azurduy - 134 Kms.
 - Construcción carretera Monteagudo-Huacareta-Nacamiri - 120 Kms.
 - Estudios y construcción carretera Porvenir-Puerto Heath - 45 Kms.
 Con aportes del Comité de Desarrollo y Obras Públicas de Santa Cruz:
 - Estudio y diseño final carretera Santa Cruz-Trinidad - 570 Kms.

- Estudio y diseño final carretera Santa Cruz-Camatindi - 370 Kms.
Proyecto de ejecución inmediata
 El Supremo Gobierno a través del Despacho de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil, como complementación a los proyectos en actual ejecución, tiene programado un Plan de realizaciones inmediatas, de acuerdo al detalle que sigue:
 Con Crédito del Banco Interamericano de Desarrollo:
 - Construcción carretera asfaltada Chimoré-Yapacani - 110 Kms.
 - Construcción carretera asfaltada Quillacollo-Confital - 102 Kms.
 - Construcción camino asfaltado La Paz-Sapecho - 275 Kms.
 Con crédito de la Corporación Andina de Fomento:
 - Estudio y diseño final de la carretera asfaltada Río Seco-Desaguadero - 96 Kms.
 - Construcción carretera asfaltada Patacamaya-Tambo Quemado - 230 Kms.
 Con Crédito de la República Federal del Brasil:
 - Construcción carretera asfaltada Santa Cruz-Pto. Suárez - 660 Kms.
 Con aporte del Gobierno de la República Federal de Alemania y Tesoro Nacional:
 - Construcción carretera San Julián-San Javier-Concepción - 65 Kms.
 Con aportes de Corden y Tesoro Nacional:
 - Estudios y diseño final carretera Apolo-Pto. Heath - 440 Kms.
 - Estudio carretera San Borja-Riberalta-Guayamerin - 447 Kms.
 - Construcción carretera Río Eterazama-El Carmen - 120 Kms.
Proyectos de Ejecución Mediata
 En general uno de los problemas más agudos que llega a frenar el desarrollo del país, es la falta de estudios y proyectos concluidos, lo que retrasa considerablemente, la posibilidad de ejecución de proyectos y teniendo como resultado la deformación y una paralización del desarrollo.
 Teniendo en mente este aspecto, es que el Servicio Nacional de Caminos, a través de su Departamento de Planeamiento y Programación, ha preparado un programa de estudios de una serie de proyectos, agrupados por su similitud y que se consideran básicos para llevar adelante un crecimiento armónico del sistema carretero en el país.
 Bajo esta necesidad, se ha planificado la realización de los siguientes proyectos:
 - Mejoramiento Vial (Segunda Fase)
 - Carretera asfaltada Huarina-Achacachi - 30 Kms.
 - Carretera asfaltada Aranjuez-Achocalla-El Alto - 19 Kms.
 - Carretera asfaltada Potosí-Tarapaya - 25 Kms.
 - Carretera asfaltada Sucre-Yotala - 20 Kms.
 - Carretera asfaltada Santa Cruz-Cotoca - 19 Kms.
 - Carretera asfaltada Machacamarca-Uncía - 70 Kms.
 - Carretera asfaltada Machacamarca-Challapata - 71 Kms.
 - Carretera asfaltada Tiquina-Copacabana - 45 Kms.
 - Carretera asfaltada Tomatas-San Lorenzo - 11 Kms.
 Proyectos del Plan de Expansión de la Red Vial Nacional:
 - Construcción carretera Potosí-Uyuni - 220 Kms.
 - Construcción carretera Salinas-Embrozú - 100 Kms.
 - Construcción carretera Pto. Siles-San Joaquín-San Ramón-Magdalena-Baures - 260 Kms.
 - Construcción carretera Reyes-Santa Rosa-Santa Ana - 225 Kms.
 - Construcción carretera San Buena-ventura-Ixiamas - 120 Kms.
 - Construcción carretera Riberalta-Puerto Rico - 170 Kms.
 Proyectos de Caminos de Penetración Agro-Económica:
 - Estudios carretera Cachueta Esperanza-Río Negro-Río Abuná - 120 Kms.
 - Estudio carretera Nihua-Villa Bella - 22 Kms.
 - Estudio carretera Nacebe-Santa Rosa-Rapirran - 70 Kms.
 - Estudio carretera Padcayo-Azurduy - 160 Kms.
 - Estudio carretera Bermejo-Yacuiba - 200 Kms.
 - Estudio carretera Atocha-Cotagaita - 87 Kms.
 - Estudio carretera Nuevo Mundo-Pucará - 74 Kms.
 - Estudio carretera Anzaldo Torotoro - 60 Kms.
 - Estudio carretera La Asunta-San Antonio - 60 Kms.
 - Estudio carretera Cruce Quepu Pampa-Mojocoya - 53 Kms.
 - Estudio carretera Itacua-Charagua-Santa Fe - 80 Kms.
 - Estudio carretera Santa Rosa Riberalta - 420 Kms.
 Mejoramiento de la Red Vial del Sud:
 - Mejoramiento carretera Padcaya-Bermejo - 162 Kms.
 - Mejoramiento carretera Negro Tambo-Yotala - 139 Kms.
 - Mejoramiento carretera Sucre-Conexión Cochabamba-Santa Cruz - 240 Kms.
 - Mejoramiento carretera Tarapaya-Challapata - 184 Kms.
 - Mejoramiento carretera Yacuiba-Villamontes - 103 Kms.
 - Mejoramiento carretera Villamontes-Camiri - 171 Kms.
 - Mejoramiento carretera Tarija-Villamontes - 248 Kms.
 - Mejoramiento carretera Villazón-Tupiza-Cotagaita-Cuchu Ingenio - 341 Kms.
 - Mejoramiento carretera Boyuibe-Fortín Villazón - 137 Kms.
 - Mejoramiento carretera Sucre-Camiri - 466 Kms.
 - Mejoramiento carretera Sucre-Uncía - 253 Kms.
 Proyectos de carreteras Agro-Mineras del Altiplano:
 - Construcción carretera Viacha-Charaña - 190 Kms.
 - Construcción carretera Oruro-Sabaya - 194 Kms.
 - Construcción carretera Challapata-Llica - 220 Kms.
 - Construcción Uyuni-Quetena - 213 Kms.



Ferrocarriles

(Viene de la página 893)

supremacía. Pero para que se obtenga frutos que sirvan a los intereses generales de la Nación, la competencia debe ser establecida sobre la base fundamental de igualdad de tratamiento.

VII CONCLUSIONES

La longitud actual de líneas férreas tiene el siguiente detalle:

EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES	DE	Longitud total
Red Occidental		2302 km
Tramos		
La Paz-Oruro-Ollagüe		729 km
Viacha-Charaña		217 km
Oruro-Cochabamba-Aiquile		441 km
Arani		426 km
Río Mulato-Potosí-Sucre		

Uyuni-Villazón	288 km
La Paz-Guaqui	96 km
Machacamarca-Uncía	105 km
Red Oriental	Longitud Total 1222 km
Tramos	
Yacuiba-Santa Cruz	539 km
Santa Cruz-Arroyo	643 km
Concepción	40 km
Boyuibe-Cuevo	
Total del sistema ferroviario boliviano:	3524 km

Se incluyen dentro de la red occidental los 105 km. del Ferrocarril Machacamarca-Uncía, administrado desde 1952 por la COMIBOL y se excluyen los 65 km del tramo La Paz-Chuspipata, por haberse decidido la suspensión de este servicio.
 En definitiva son 3.500 km de vías férreas con que cuenta el país y cuya realización ha significado marcados sacrificios económicos para la Nación. Pese a todas sus deficiencias, los ferrocarriles son en la actualidad im-

prescindibles para el desenvolvimiento económico; ellos presentan, por otra parte, condiciones favorables para adaptarse ventajosamente a las futuras necesidades derivadas del desarrollo nacional.

Hay medidas imperativas que se deben adoptar para que nuestros ferrocarriles desempeñen un rol preponderante en los sistemas nacionales de transporte. En síntesis se puede decir que esas medidas corresponden a tres tipos de decisiones:

- 1) Rehabilitación
 La infraestructura ferroviaria denota defectos y deficiencias que no han podido ser salvadas a causa de los precarios medios con que cuenta la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE). Es imperiosa la inmediata rehabilitación para conseguir mejores condiciones técnicas que se acomoden a la tecnología ferroviaria del momento.
 El material rodante es sumamente limitado. Se sigue utilizando elementos prácticamente abandonados en las ferrovías modernas. Esta necesaria rehabilitación es forzosamente costosa, pero el país no debería escatimar el curso indispensable en el campo financiero que conduzca efectivamente a la modernización de las ferrovías.

2) La interconexión de las dos redes, la occidental y la oriental, debe ser resuelta a la brevedad posible. Y es que no solamente el transporte ferroviario tendrá mayor fluidez y mejores posibilidades de absorción de tráfico, sino que tal interconexión representará un factor descolante en el proceso de la integración nacional en varios niveles esenciales.

3) Coordinación de los transportes.
 Pese a ser éste un tópico sobre el cual se ha discutido con vehemencia en muchas oportunidades, hasta la fecha no se ha logrado establecer un plan efectivo que esté en condiciones de dar a cada sistema de transporte el papel conveniente con respecto al interés nacional, concebido en términos generales y a largo plazo. Una decisión en este rubro se plantea hoy en día con características de primerísima importancia. Corresponde a los organismos de la alta dirección de la república y a la comunidad entera el abocarse a un estudio profundo sobre este problema para encontrar las líneas maestras que decidirán sobre el planeamiento óptimo que debe darse a los transportes como factor fundamental dentro de un desarrollo acorde con las necesidades y posibilidades nacionales.

EL L.A.B. A LA PATRIA



El acontecimiento histórico que hoy vive la Patria, al celebrar los 150 años de su Independencia como Nación, constituye también un motivo de júbilo, orgullo y reverencia para el Lloyd Aéreo Boliviano.

JUBILO, por que como institución a su servicio, tiene la ventura de expresar que, no obstante las adversidades, ha podido cumplir con el encargo de los Libertadores de "preservar la independencia de Bolivia", contribuyendo a su vertebración a través de la apertura de nuevas rutas que unen social, económica y culturalmente nuestra geografía.

ORGULLO, porque la creación del Lloyd Aéreo Boliviano se ha debido a una convicción de alto relieve progresista, ante la urgencia de la Patria de hacer llegar la corriente de progreso, bienestar y, principalmente, bolivianidad, a las más apartadas regiones del país, logrando de esa forma pasos iniciales hacia la completa unificación de todos los que vivimos en esta tierra de promisión.

REVERENCIA, porque ante el espectáculo de nuestra historia, donde se han escrito páginas gloriosas con esfuerzo, te-

són, inteligencia, valentía y audacia, no puede nadie quedar indiferente. La soberanía e independencia de Bolivia no es un don gratuito, sino, al contrario, un triunfo conseguido gracias al ritmo acometedor de nuestro pueblo que, a la larga, acabará por unificar indisolublemente no sólo a Bolivia, sino a América toda.

Gracias a una feliz coincidencia, el Lloyd Aéreo Boliviano cumple en este año histórico su cincuentenario.

Desde 1925, ha luchado por su desarrollo dentro de un proceso idéntico al de nuestra propia Nación: confrontó limitaciones y dificultades que, en vez de desanimarla, le infundieron ese hábito de vida que le permitió continuar surcando los cielos de Bolivia, nuestros cielos, con optimismo en el futuro. Por esas razones, el homenaje del Lloyd Aéreo Boliviano a la Patria, en este trascendental e histórico día, es a la vez un reconocimiento y un acto de gratitud.

Nuestra fe en Bolivia es al mismo tiempo nuestra fe en el futuro del Lloyd Aéreo Boliviano que, en vuelos cotidianos, continuará cumpliendo con la Patria.

RUTAS DEL LLOYD AEREO BOLIVIANO S.A.

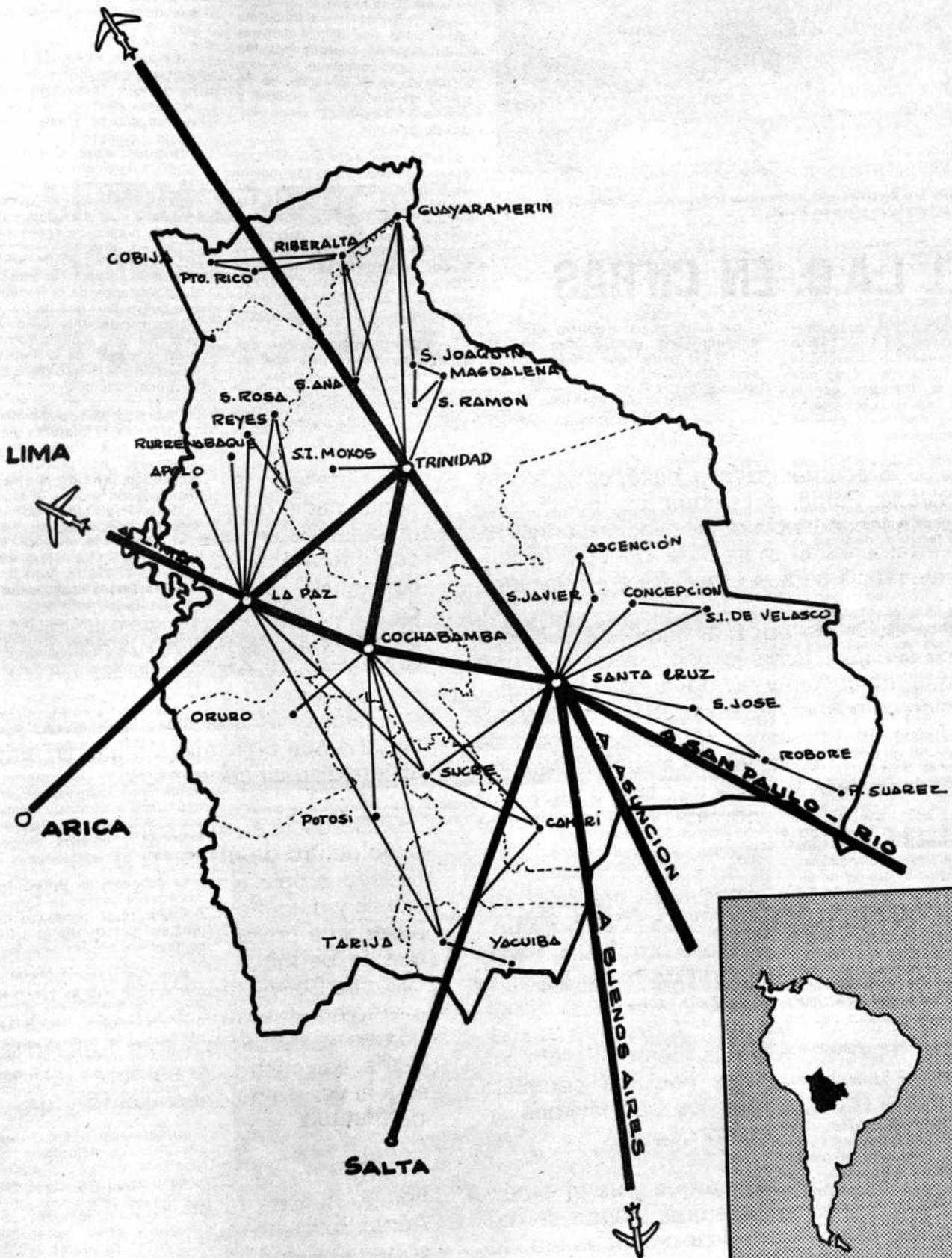
MIAMI

PANAMA

LIMA

ARICA

SALTA



LLOYD AEREO BOLIVIANO AYER, HOY Y MAÑANA



El Presidente de la República junto al Ministro de Transportes y el Presidente del L.A.B. apreciando la tercera aeronave Jet Boeing 727.

EL L.A.B. EN CIFRAS

..Desde 1925 a 1974, los parámetros estadísticos del Lloyd Aéreo Boliviano presentan diferencias abismales. No puede ser de otra manera si se considera que la permanente meta de la empresa ha sido "vencer obstáculos para alcanzar su superación".

Actualmente se cuenta con una flota de 10 aviones, número superior al de algunas empresas similares de países latinoamericanos, cuya proporción entre empleados/avión (708 por 10) resulta de 64,3, que es uno de los más bajos entre las empresas de aeronavegación comercial.

Ese promedio se eleva desde 130 a 447 empleados por avión en algunas empresas latinoamericanas y europeas. El promedio de horas de trabajo por día de los empleados del Lloyd es de 24, que resulta igual al que registran sus similares extranjeras.

La flota del LAB está constituida por tres aviones Boeing 727, dos Fairchild F-27M, dos Fairchild F-27J y tres Douglas C-47.

Una comparación en los servicios registrados en 1925 y los de 1974 permite una imagen más aproximada de la superación que se ha alcanzado. Es así que en 1925, el Lloyd registró 118 vuelos con 128 horas voladas, 19.925 kilómetros recorridos, 631 pasajeros transportados, 300 kilogramos de correo, 3.100 kilogramos de equipaje, 300 kilos de carga y encomiendas. Transporte de peso total de 42.700 kilogramos.

En 1974 esas cifras se registraron así: 12.602 vuelos, 12.883,50 horas de vuelo, 4.714.728 kilómetros recorridos, 504.499 pasajeros transportados, 159.207 kilogramos de correo, 6.001.388 kilos de equipaje, 7.937.455 de carga y encomiendas. Transporte de peso total de 47.970.146 kilogramos.

El capital declarado de la empresa es de 200.000.000 pesos. El capital pagado actualmente es de 142.003.040,43 pesos.

Los balances de la gestión 1974 arrojaron una utilidad neta de 26.177.271 pesos, que equivalen a aproximadamente 1.300.000 dólares.

..AYER.- Son muchas las personas que aún conservan el recuerdo de la formación del Lloyd Aéreo Boliviano -hace cincuenta años- como una de las primeras empresas de aeronavegación comercial del continente, que, con el transcurso de los años, se ha convertido en la más antigua y ostenta la "decanatura" como entidad de este tipo.

Su origen resulta casi anecdótico si se toma en cuenta que con motivo de la celebración del primer centenario de la fundación de la República, en 1925, los residentes alemanes en Bolivia decidieron adquirir un avión para obsequiarlo al Estado. Ese avión fue el Junker F-13 "Oriente", que poco tiempo después se convirtió en la primera unidad del Lloyd Aéreo Boliviano.

El espíritu emprendedor del alemán fue decisivo para que en Bolivia se gestara una empresa de tanta magnitud e importancia para

el país, aspectos que entonces eran comprendidos tan sólo por aquellos visionarios y cuyas proporciones son ahora motivo de complacencia para los bolivianos.

Cinco de agosto y quince de septiembre de 1925 son dos fechas históricas y trascendentales en el acontecer nacional. El 5 de agosto de ese año se efectuó el primer vuelo comercial del Junker "Oriente" entre Cochabamba y Sucre. Cuarenta y cinco días después, el 15 de septiembre, se concretó el acto de fundación del Lloyd Aéreo Boliviano ante el escepticismo de la opinión pública de entonces.

Es significativo anotar que el LAB ha corrido paralelo a la tercera parte de la existencia de la República, lo que quiere decir que ha participado ininterrumpidamente, desde ayer lejano, en los acontecimientos de dolor y alegría de la Patria. Participación que ha sido plena de fe en un futuro venturoso.

Desde los "tiempos heroicos" del Lloyd hasta el presente han sido muchos los acontecimientos registrados en procura de su superación, la misma que ha podido materializarse gracias al legado de optimismo y tenacidad que le legaron sus fundadores.

HOY.- Es indiscutible que el Lloyd Aéreo Boliviano ha logrado en su dura trayectoria consolidarse como una institución seria y de prestigio para el país. Los sacrificados esfuerzos se justifican plenamente ya que la Patria y los bolivianos tienen un motivo de orgullo en esta institución.

El tiempo de las frustraciones ha quedado atrás. El LAB saluda el siglo y medio de vida republicana de Bolivia con "alas de jet", es decir, con la tónica del progreso contemporáneo, lo que no es otra cosa que honrar a la Patria y mantener su vocación de servicio a los más caros intereses y anhelos de la bolivianidad.

La geografía de Bolivia se halla surcada por las alas del Lloyd Aéreo Boliviano, cual mensajero de paz, progreso y bienestar a todos los confines del territorio patrio.

Pero esa misión ha ido mucho más allá. El LAB ha proyectado la imagen de Bolivia más allá de sus fronteras. Sus servicios se han prolongado a todos los estados vecinos, permitiendo un flujo incesante de intercambio cultural, comercial y social con amplitud extraordinaria de fraternidad.

Su solvencia moral y material, basada esencialmente en la constante mejora profesional y humana de sus componentes, han motivado su aceptación en el exterior, al punto de que sus rutas internacionales se han constituido en uno de sus pilares económicos más sólidos.

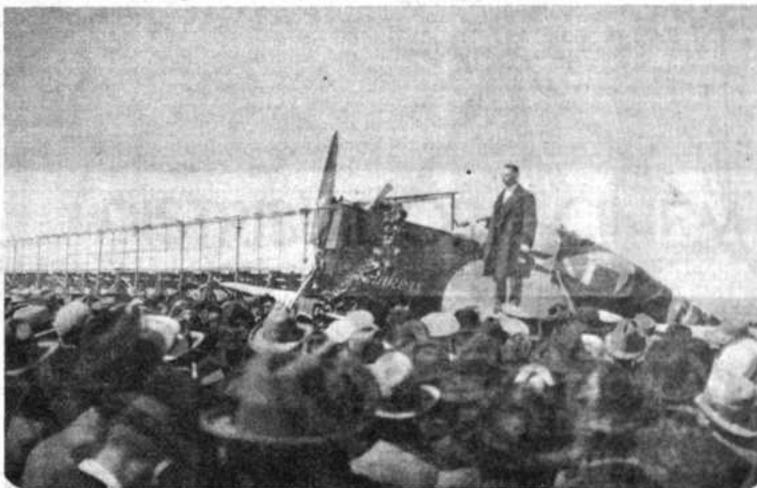
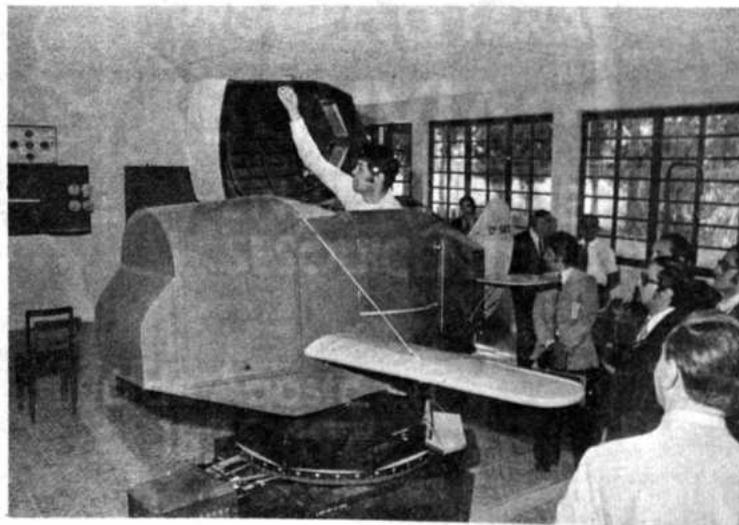


Foto histórica.- El Sr. Guillermo Kyllmann momentos antes de inaugurar el primer vuelo comercial del L.A.B. entre Cochabamba y Sucre el 6 de Agosto de 1925.



Simulador de vuelo en el Centro de Entrenamiento del LAB en Cochabamba.

MAÑANA.- El futuro del Lloyd Aéreo Boliviano es a todas luces promisor para Bolivia. Los requerimientos de sus servicios internos y externos son mayores cada vez, y su disposición de atenderlos están programados en términos inmediatos y mediatos.

El incremento de la infraestructura aeroportuaria interna es la única espera que se tiene para servir mejor y más al país. El LAB tiene confianza en que las autoridades nacionales pondrán su empeño en alcanzar este objetivo en el tiempo más corto posible.

Uno de los programas inmediatos de la empresa, a cumplirse en el próximo mes de septiembre, será la prolongación de su ruta a Panamá y

Miami, dentro de un ambicioso plan de servir al "cono sur" del Continente, para lo que ha dispuesto una serie de ventajas económicas en favor de los usuarios extranjeros y nacionales, a quienes los concentrará en la ciudad de Santa Cruz para desde allí emprender el vuelo en su "ruta transamazónica", que, en relación a otras, ahorrará una hora a los viajeros.

Este programa es el paso inicial del Lloyd Aéreo Boliviano para cumplir su propósito de convertirse en una empresa transnacional. De Estados Unidos se piensa proyectar hacia Europa. El apoyo que le brinden los propios bolivianos resultará decisivo para cumplir el cometido.



Departamento de Mantenimiento.- Se puede ver una turbina que es revisada por el plantel de técnicos altamente capacitados que trabajan en el LAB.

OPINIONES SOBRE EL SERVICIO DEL L.A.B.

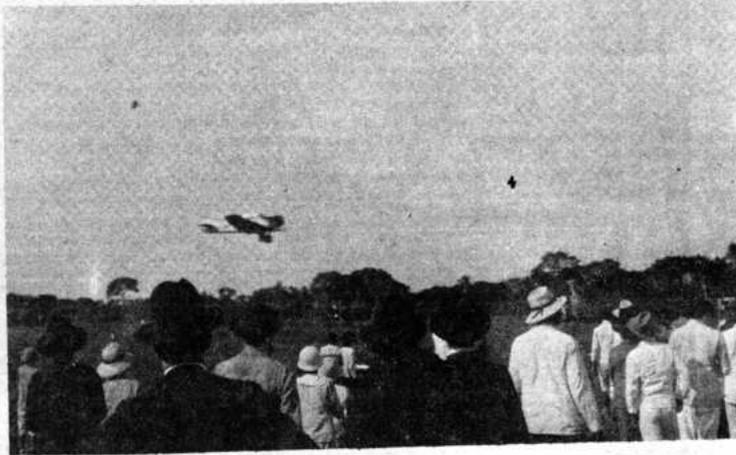
Las instituciones de toda sociedad que constituyen los hombres son motivo de análisis y juicios, por parte de propios y extraños, lo que permite el señalamiento de sus aciertos y errores y la posibilidad cierta de que los éxitos sean superados y que las fallas sean enmendadas.

El Lloyd Aéreo Boliviano, como una de las entidades más representativas de la nación, no ha estado ni podrá estar sustraída a esos análisis, y aprovecha esta oportunidad para agradecerlos a la colectividad porque está consciente de que los mismos han coadyuvado a su mejoramiento.

Destacamos aquí dos comentarios elogiosos, de los muchos que se han vertido en favor de nuestra institución, en el transcurso de los años, no por el hecho de querer exhibir solamente los méritos sino que, en consideración al magno acontecimiento de la Patria en su Sesquicentenario, se los brindamos como el mejor tributo que le podemos hacer, en el entendido de que ese buen decir sobre el Lloyd es un buen decir de Bolivia.

Los conceptos que transcribimos corresponden a un prestigioso

arpista español que visitó Bolivia hace tres décadas, y del actual Canciller del Paraguay.



Octubre 1926.- Primer avión del LAB en Trinidad.

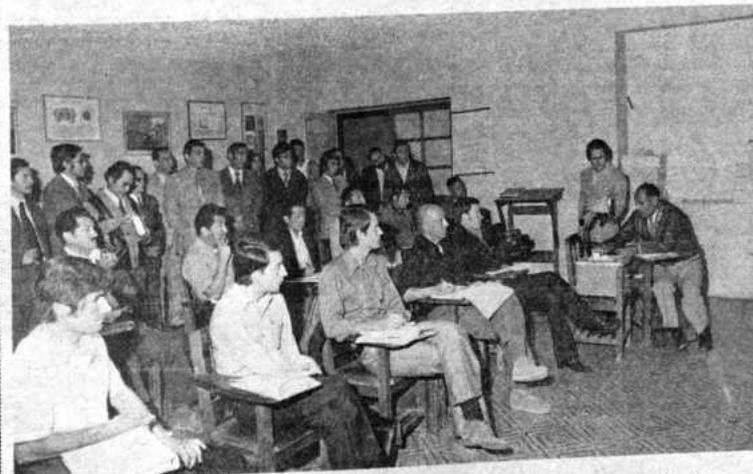


AYER

"Cochabamba, 28 de abril de 1945
Señores
Lloyd Aéreo Boliviano
Cochabamba.

Es altamente honroso para mí dirigirme a ustedes para expresarles mis más cumplidas gracias por la magnífica colaboración prestada en las actividades de concierto que he realizado en este país.

Los artistas que como yo viajan con un itinerario fijo y limitación de tiempo y cuyos compromisos con otros países no les permiten quedarse en Bolivia todo el tiempo deseado, encuentran en los aviones del Lloyd un vehículo cómodo y seguro para sus viajes por el país. Gracias al LAB he podido no sólo ofrecer conciertos en ciudades como Oruro, Cochabamba, Sucre, Potosí y Santa Cruz, sino que he podido disfrutar de las bellezas, del conocimiento y del trato de tantas personas del país, cuyo recuerdo estará presente en lo mejor de mi afecto.



Curso de Ingenieros de vuelo en el Centro de Entrenamiento del LAB en Cochabamba.

En todo momento el Lloyd Aéreo Boliviano se brindó a dar toda clase de facilidades para que pudiera llegar a las ciudades mencionadas y encontré en el personal del LAB una atención esmerada y un trato inteligente, responsable y caballeroso.

Sería muy grato para mí que, tanto en mi nombre como en el de mi apoderado, señor don Eduardo Lira Espejo, que me acompañó en esta gira, se hiciera llegar a todo el personal del LAB, nuestras más cumplidas gracias por las atenciones dispensadas.

Al reiterar mis agradecimientos, quiero felicitar a ustedes por esta proverbial labor que cumple el Lloyd Aéreo Boliviano, no sólo de unir y servir al país, sino de mostrar a pleno horizonte la variada belleza natural y los innumerables monumentos de tradición artística que se conservan en Bolivia para orgullo de América. Es pues la labor del LAB una misión de hacer Patria en su más alta calidad.

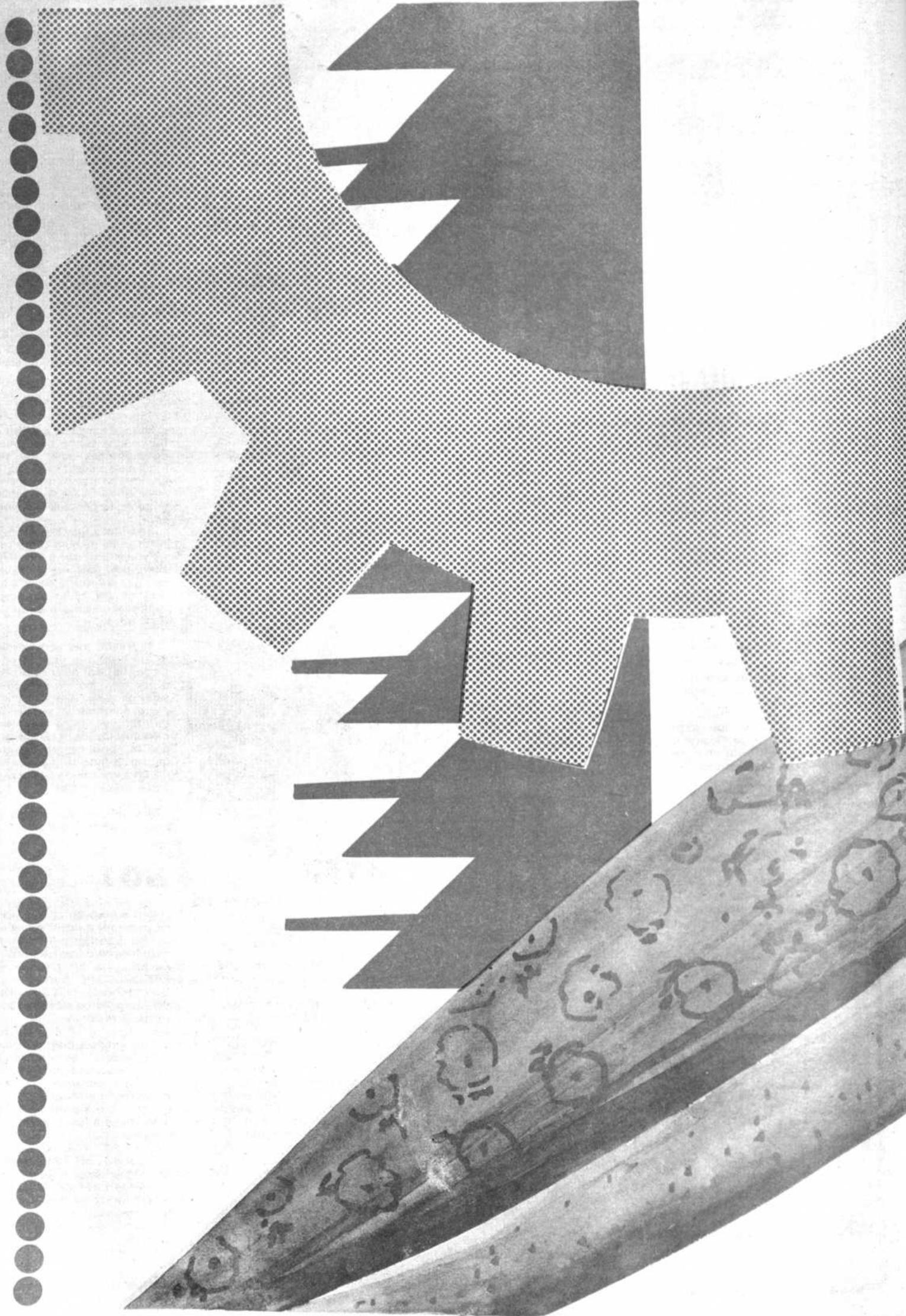
Muy atentamente saluda a ustedes, Nicanor Zabaleta".

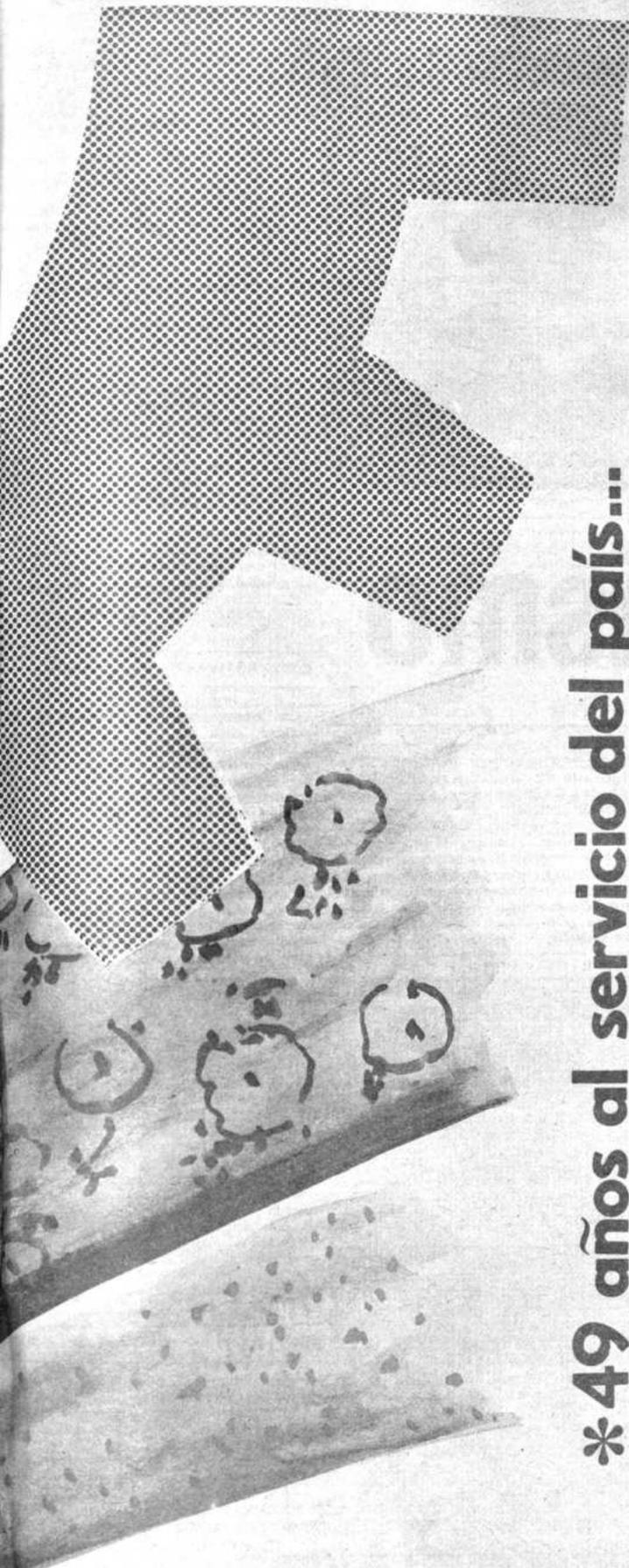
HOY

Con motivo de la realización en mayo pasado de la Séptima Reunión de los Cancilleres de los países miembros de la Cuenca del Plata, en Cochabamba, el Canciller de la República del Paraguay, Raúl Sapena Pastor, utilizó los servicios del Lloyd Aéreo Boliviano para su venida y retorno.

Poco después de esa utilización el Dr. Sapena Pastor envió al LAB una conceptuosa nota en la que exaltaba y ponderaba las cualidades de servicio, atención y seguridad que la empresa le había dispensado al igual que a los integrantes de su comitiva.

El Canciller del Paraguay, además de afirmar que el itinerario que cumple el Lloyd Aéreo Boliviano en Asunción constituye un vínculo positivo entre los pueblos paraguayo y boliviano, demuestra la eficacia de envergadura internacional.





*49 años al servicio del país...



MASA

MANUFACTURAS DE ALGODON S. A.

¡Y COMPRELE AL PAIS!



JULIO TUMIRI JAVIER, nació en Potosí en 1915. Realizó estudios de Sociología en la Universidad Católica de Chile, y de especialización en Cooperativas en la Universidad de Lovaina, Bélgica. Asistió a congresos internacionales en Europa y América. Iniciador del movimiento cooperativo en Bolivia, fundó las primeras cooperativas agropecuarias y de ahorro y crédito en Chayanta en 1945. Ha sido miembro de la Comisión Interministerial para la Redacción del Proyecto de la Ley General de Sociedades Cooperativas. Actualmente es Director del Departamento de Fomento Cooperativo, de la Acción Social Católica, dependiente de la Conferencia Episcopal de Bolivia.



factor decisivo en las tareas de la producción de las materias primas que sustentan las importaciones nacionales.

Las cooperativas mineras surgieron como una respuesta natural a la desorganización obrera y a la apertura de nuevas fuentes de trabajo.

Existen 135 cooperativas con 25.000 socios y un fondo social de \$b. 15.824.234. Las cooperativas mineras, que apenas tienen 15 años de existencia, si bien adolecen de algunas deficiencias organizativas, actualmente dinamizan el movimiento cooperativo por sus dirigentes una convicción y una experiencia avanzada, pues ellos sustentan los ideales que logran un cambio social, económico y político liberar al trabajador minero.

COOPERATIVAS DE CONSUMO

Estas entidades no representan la mayoría en otras naciones latinoamericanas, a pesar de que el sector rural y las zonas marginales de las ciudades requieren urgentemente estas organizaciones para resolver sus abastecimientos de artículos de primera necesidad, que cada día aumentan por el alza del precio y la especulación es más aguda que la congelación de salarios y sueldos.

Sin embargo, algunos cooperativistas progresan y planifican sus actividades en el super-mercado con las consiguientes mejoras de calidad, precio y eficiencia. Según datos del Instituto, existen 68 cooperativas con 13.561 socios y un fondo social de \$b. 1.513.754.

COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

Estas organizaciones, tanto de pasajeros como de carga, se están extendiendo considerablemente, cada día aparecen empresas de transporte, taxis y trufis en las ciudades. Es necesario aclarar que estas cooperativas no nacen solamente para beneficiar a los créditos y de los privilegios de exención de impuestos. Esta modalidad favorece solamente a unos cuantos propietarios que explotan a los usuarios y a los obreros de la empresa.

Frente a esta situación anómala, los cooperativistas satisficieron anotar que en muchas zonas rurales están surgiendo cooperativas de transporte de usuarios de tal manera que los beneficios de la cooperativa sean para todos y no para unos cuantos privilegiados.

Existen 59 cooperativas con 3.000 socios y un fondo social de \$b. 22.218.872.

COOPERATIVAS DE VIVIENDA

La población de Bolivia después de la independencia agraria ha estado variando considerablemente en estructura y composición demográfica sin precedentes. Según los datos estadísticos, de la población total de Bolivia el 34% habitan en las ciudades y el 66% en zonas rurales, proporción que está sufriendo modificaciones con el éxodo de campesinos de las ciudades, lo cual crea una crisis de vivienda.

Las cooperativas de vivienda constituyen en forma muy débil a la solución de este problema.

Según informe, existen 96 cooperativas con 8.445 socios y un fondo social de \$b. 23.126.698.

COOPERATIVAS DE ELECTRIFICACIÓN

Un campo vital para el desarrollo de la electrificación. En Bolivia, las cooperativas eléctricas están comenzando a organizarse aunque en forma muy lenta y deficiente.

Actualmente, los créditos que se reciben del exterior condicionan la organización de cooperativas, especialmente en el medio rural.

En Santa Cruz, la Cooperativa Eléctrica (C.R.E.) tiene un ambicioso proyecto de hacer la extensión de 800 kilómetros de líneas al este, oeste, sur y norte de la ciudad.

De acuerdo a las estadísticas hasta el momento existen 65 cooperativas con 12.457 socios y un fondo social de \$b. 5.128.631.46.

COOPERATIVAS DE SERVICIOS

Con una peculiaridad que merece ser mencionada, el Comité de Obras Públicas de

La tarea de las cooperativas agrícolas también se orienta a abrir caminos para facilitar la comercialización de sus productos.

Cooperativismo

Por Julio Tumiri Javier

LOS ESTADISTAS, los políticos, sociólogos y economistas, están acordados en los países sub-desarrollados como el nuestro, el cooperativismo, no es una cuestión de preferencia sino una necesidad.

Es una opinión general de que el cooperativismo no sólo es un medio para lograr el bienestar personal, su finalidad es mucho más amplia y profunda, pues, es un instrumento poderoso para la renovación y cambio de estructuras económico-sociales, que conducen al verdadero desarrollo.

La agricultura, las industrias rurales, con la modalidad del sistema cooperativo, alcanzan un progreso más rápido con la implantación de nuevas técnicas para la industrialización de los artículos de consumo, para la venta de productos y facilidades de servicios.

Las cooperativas, además de mejorar el estándar de vida de las mayorías, son una escuela que valora la persona humana y su necesidad de participación en la solución de los problemas del país y despierta el espíritu cívico y democrático en sus asociados.

En Bolivia, esta manera de sentir y comprender, ha sido el factor importante para la promoción del movimiento cooperativo, que en las últimas cuatro décadas ha alcanzado metas ambiciosas y ha impreso una marcha vigorosa y pujante a sus organizaciones, a pesar de muchas dificultades, incomprendimientos de parte de las mismas autoridades obligadas a impulsar.

Si nos atenemos a las escasas estadísticas, podemos hacer este siguiente análisis de progreso de las diferentes cooperativas y de distintas ramas económicas:

LAS COOPERATIVAS DE AHORRO Y CRÉDITO

En Bolivia, las cooperativas de ahorro y crédito son las que han tenido un auge considerable, de una manera especial en las ciudades. Existen 200 cooperativas con personería legal, 140.000 socios y con un fondo social de \$b. 10.000.000.- de dólares.

Estas cooperativas se iniciaron en el año 1950, especialmente respaldadas por las diferentes parroquias, que sin lugar a duda crearon la confianza necesaria de los asociados. Es justo destacar que estas organizaciones crearon el hábito de la previsión en el pueblo.

Actualmente, las cooperativas de ahorro y crédito además de cumplir con su finalidad específica, van ampliando sus actividades para la organización de cooperativas de consumo, salud, vivienda y de colonización.

COOPERATIVAS AGROPECUARIAS

Estas organizaciones se caracterizan por la multiplicidad de sus actividades y se orientan principalmente hacia la satisfacción de dos necesidades primarias de los agricultores.

Abastecimiento de artículos, de primera necesidad, insumos, herramientas agrícolas y comercialización. Existe un vislumbre para

dar paso a la organización de empresas cooperativas agrícolas y de industrialización de materias primas, provenientes de la agricultura y pecuaria.

Según el cuadro estadístico de cooperativas de la Dirección Nacional (ahora Instituto Nacional de Cooperativas) al 30 de abril de 1975 existen 777 organizaciones con 57.058 socios y un fondo social de \$b. 60.550.250.

COOPERATIVAS DE COLONIZACIÓN

En las regiones de Alto Beni, Yapaquí, Santa Cruz, Chapare y otras zonas tropicales se está efectivizando la colonización, teniendo como base el sistema cooperativo. Si bien el

plan del gobierno el laudable, su implantación adolece de muchas deficiencias en lo que respecta a las infraestructuras y a la capacitación del personal.

Si es alentador que, en algunos sectores, el cooperativismo agropecuario va tomando causas y de verdaderas empresas cooperativas, en otras regiones van surgiendo pseudo cooperativas que bien pueden ser denominadas sociedades anónimas o privadas. Las influencias políticas tienen que ver mucho con esta situación.

COOPERATIVAS MINERAS

Estas organizaciones se han convertido en una realidad que no se puede ignorar como un



Cruz está dotando a los pueblos de aguas potables, electricidad, teléfonos, bajo el sistema cooperativo.

Existen 50 cooperativas de servicios con 30.000 socios.

COOPERATIVAS ARTESANALES

Las cooperativas artesanales tienen una historia brillante en muchos países por sus notables resultados, pues han resuelto problemas de compras en común de materias primas y la mejora de diseños y técnicas de producción y la venta en común a precios que han permitido elevar los ingresos de artesanos y transformar pequeños talleres en empresas cooperativas medianas, salvaguardando los valores vernáculos. Sensiblemente, en nuestro país existen muy pocas organizaciones.

Funcionan en Bolivia 70 cooperativas con 3.316 socios y un fondo social de \$b. 6.141.497.

COOPERATIVAS DE MERCADERO

A título de información queremos hacer notar la importancia que van adquiriendo las cooperativas agropecuarias, así tenemos una disposición legal que reconoce exclusividad para la comercialización del arroz a la Federación Nacional de Cooperativas Arroceras "FENCA".

COOPERATIVAS DE SALUD

Ante la deficiente atención sanitaria de parte del Estado en muchas ciudades y aldeas rurales se están organizando cooperativas de salud, a imitación del Hospital Cooperativo del Centro Minero de Llaallagua "COPOSA".

COOPERATIVAS MULTIACTIVAS

Como una proyección de realizaciones en favor del pueblo, en estos últimos años se han constituido 4 cooperativas multiactivas. Las más importantes son: La cooperativa multiactiva "La Merced" Ltda., y la cooperativa multiactiva "Madre y Maestra", de Tarija. La primera tiene las siguientes secciones: a) Consumo, b) Vivienda, c) Salud y recreación. La segunda atiende más actividades: 1) Ahorro y Crédito; 2) Sección mosaico; 3) Carpintería; 4) Vivienda; 5) Bolsa de estudio; 6) Farmacia.

INTEGRACION COOPERATIVA

Existe un afán plausible en todos los sectores cooperativos para llegar a la integración por sectores económicos. Actualmente existen Federaciones Nacionales:

- 1.- Federación Nacional de Cooperativas de Ahorro y Crédito, fundada en febrero de 1962, con sede en Cochabamba.
- 2.- Federación Nacional de Cooperativas Mineras, fundada en 21 de diciembre de 1968, con sede en La Paz.
- 3.- Federación Nacional de Cooperativas Arroceras, con sede en Santa Cruz.
- 4.- Federación Nacional de Cooperativas Agropecuarias, fundada en 10 de octubre de 1973, con sede en La Paz.

LA CONFEDERACION NACIONAL DE COOPERATIVAS

El anhelo de organizar la Confederación Nacional de Cooperativas es de muchos años. La conferencia nacional de alto nivel de dirigentes cooperativistas de 1971 dio los primeros pasos.

Actualmente, los progresistas dirigentes de las cooperativas mineras han hecho suyo el deber de auspiciar esta organización de cuarto grado. Desde hace algunos meses el Comité Organizador se halla en plena labor de ejecución de los Estatutos.

LEY GENERAL DE SOCIEDADES COOPERATIVAS

El año 1958, como fruto de una intensa campaña efectuada por dirigentes cooperativistas agrarios, se dictó el Decreto Ley referente a la organización de sociedades cooperativas. Este instrumento jurídico actualmente adolece de muchos vacíos y deficiencias por el progreso de las cooperativas de distintas ramas, por esta razón se estudia la nueva legislación de sociedades cooperativas.

EL COOPERATIVISMO Y EL ESTADO

El Gobierno mediante decreto supremo del 27 de diciembre pasado, creó el Instituto Nacional de Cooperativas, como entidad descentralizada con tuición del Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral. Esta organización estatal si no cuenta con recursos suficientes será inoperante e incapacitada de tener nuevas proyecciones para el impulso cooperativo nacional.

Fuera de este hecho que acabamos de mencionar, todos los gobiernos, como el actual, sólo han tenido buenas intenciones que sensiblemente no han tenido ninguna realidad.

El Estado debe desplegar una política de apoyo decisivo a las cooperativas mediante la asistencia educativa, técnica y financiera.

Además del Instituto Nacional de Cooperativas, existen otras reparticiones gubernamentales como ser: Ministerio de Agricultura, con las dependencias de Desarrollo de Comunidades y Extensión Agrícola, Sección Cooperativas de la COMIBOL, Banco Agrícola de Bolivia con la Gerencia de Crédito Cooperativo y la mayor parte de las Corporaciones Departamentales.

INSTITUCIONES PRIVADAS

Más de una decena de Instituciones privadas tienen programas de promoción, asistencia técnica, educación y financiamiento cooperativo. Por su importancia destacamos:

- 1.- Departamento de Fomento Cooperativo, 2.- CENTRO PARA EL DESARROLLO ECONOMICO SOCIAL "DESESA" 3.- Departamento Socio-Económico de CARTAS BOLI-VIANAS, 4.- COOPAS, 5.- Centro de Formación de Muyorina, 6.- Acción Cultural "Loyola" (ACLO), 7.- Mink'a, 8.- Centro de Promoción e Investigación Campesina "CIPCA".

INCIDENCIA SOCIO-ECONOMICA DE LAS COOPERATIVAS.

Las 1.628 Cooperativas reúnen a 259.676

socios, significando el 4,1% de la población total del país y 7,6% de la población en edad económica activa. Si se considera que el promedio familiar calculado para Bolivia es de cinco personas, tenemos que el movimiento cooperativo agrupa a más de un millón de personas.

SIGNIFICACION ECONOMICA

La importancia que tiene el movimiento cooperativo en el país, es muy significativo. Se destacan principalmente las cooperativas mineras. De acuerdo a últimos informes proveen al estado divisas de libre disponibilidad de \$us. 14.500.000 anuales sin inversión de capitales internos ni externos, sino con el esfuerzo neto sacrificado y creador del socio cooperativizado.

En lo que respecta a las cooperativas agropecuarias, según cálculos estimados en base a datos reflejados por los estudios socio-económicos de cada una de ellas, se tiene que la producción en 1973 llegó a 319.386.380 pesos bolivianos, destacando principalmente las producciones de caña de azúcar, café, arroz, cacao, algodón, papa y las ganaderas.

CONCLUSION

Por los datos anotados, el cooperativismo boliviano está buscando la liberación decisiva del pueblo trabajador, que hasta hoy ha pagado los costos de desarrollo sin recibir beneficios adecuados a sus sacrificios. El cooperativismo boliviano está convencido que sólo el pueblo puede gobernar al pueblo.



Cooperativistas mineros adquieren nuevos equipos de trabajo.

DISTRIBUIDORA CINEMATOGRAFICA "LA PAZ"

PRESENTA SU
ESPECTACULAR
SELECCION DE
FILMS....

FELICIDAD Y
PROGRESO PARA

BOLIVIA

EN EL AÑO DEL
SESQUICENTENARIO.

6 de Agosto de
1825-1975

"El Infierno del Poseidon"
"Visitantes de la Noche"
"La Diosa Salvaje"
"Esto es Pelé"
"Aventuras Galantes del Zorro"
"EXORCISMO"
"La Celda Caliente"
"Enfermeras Nocturnas"

¡ No tenemos todas las películas, pero sí las mejores !

LA MINERIA CHICA EN BOLIVIA

HOMENAJE AL SESQUICENTENARIO



DIRECTORIO DE LA CAMARA NACIONAL DE MINERIA

De izquierda a derecha sentados: Dr. Alberto Maldonado, Asesor; Sr. Julio Salinas, Asesor Secretario; Sr. Guillermo Manning, Asesor General; Dr. Jorge Gutiérrez del Río, Coordinador Nacional; Sr. Leoncio Barrenechea, Asesor Económico; Dr. Mario Mariscal, Asesor; De izquierda a derecha parados: Dr. César Casanovas, Asesor, Sr. Adolfo Castro, Representante ante el Banco Minero; Sr. Vicente Cabrera, Representante ante el Banco Minero; Dr. Alfredo Serrano, Asesor; Ing. José Rosas, Asesor; Sr. Guido Arancibia, Jefe Administrativo.

La Cámara Nacional de Minería se adhiere con júbilo a los festejos del sesquicentenario de la fundación de la República.

Esta magna fecha que todo boliviano la recuerda con unción cívica y profundo patriotismo, debe servir de norte para que toda la ciudadanía en unión de esfuerzos, y deponiendo intereses

personales o sectarios, trabaje por el constante progreso de nuestra querida patria.

Los mineros chicos del país, diseminados en todo el territorio patrio, son los permanentes centinelas de la integridad nacional, confiando por ello que como homenaje a esta fecha histórica, el Supremo Gobierno los atienda en sus justas demandas en reconocimiento a su esforzada labor.

ANTECEDENTES

La Minería Chica ha sido y es todavía, aunque en menor grado, la base del desarrollo de la industria minera nacional.

En efecto, aun en la Colonia, fueron los cateadores, los mineros por vocación, los que sin capitales ni más bagaje que su casi innata afición y algunos viveres, dedicaron tiempo y esfuerzo para explorar la tierra a lo largo y a lo ancho del dominio español, principalmente en la cordillera andina que ya había dado muestras de su

potencial minero con Porco y el Cerro Rico de Potosí. Algunos de ellos favorecidos por la suerte, encontraron yacimientos ricos y de fácil explotación que a muy corto tiempo los convirtió en verdaderos potentados, (a veces de la magnitud del legendario Quiroz, tan rico que el dicho popular lo ubicaba "después de Dios") pero, lo más, acaso nunca - hasta su muerte- encontraron el filón que les diera la ansiada "boya".

Durante la República, los azares de la guerra de la independencia primero y los avances de la criolla política nacional

luego, determinaron que la minería, de ingente fuente de riquezas que fue para la Corona ibera, cayera en crisis y perdiera cierta importancia; sin embargo, su caída nunca fue tanta que no dejara de constituir, con todo, parte principal de la economía patria. Se explotaba entonces, cobre, estaño, zinc y antimonio, amén de la plata que representaba el renglón más cuantioso de exportación.

Cuanta trascendencia tenía la minería a mediados del siglo pasado, a pesar de lo antes dicho, se evidencia por el hecho de que la totalidad del déficit anual

en la balanza comercial era cubierto con dinero, es decir con plata acuñada, cuyas piñas procedían exclusivamente de explotación minera. Dalance en su importante libro "Bosquejo Estadístico de Bolivia" (1851), dice:

"Valor de las importaciones e internaciones	\$ 3.772.881
"Valor de las exportaciones y extracciones	\$ 491.767
"Diferencia saldada en oro y plata.....	\$ 3.281.114

aclarando luego que de ese total, 2.641.114.- son los que realmente fuer

cuertos con oro y plata de la explotación minera y el saldo con recursos "que se sacó del capital", es decir, con fondos de reserva, y toda esa plata, y todo el estaño, cobre o zinc, eran fruto del esfuerzo de la minería pequeña. En verdad, recién hacia fines del siglo XIX, vale decir desde 1870 adelante aproximadamente— es cuando aparecen algunas empresas mineras grandes como las de los Presidentes Pacheco y Arce o una que otra empresa extranjera.

El desarrollo de la técnica y el avance de la ciencia hicieron que la plata ocupara un segundo o tercer lugar y fuera substituida por el estaño, cuyas aplicaciones crecían incasablemente; pero, la explotación del estaño no gozaba de las relativas facilidades que tenía la explotación argentífera por lo que, cada vez más, tornaba imperiosa la necesidad de utilizar nuevos equipos y herramientas cuya dotación dependía ciertamente de aportes de capital. Seméjante situación fue resuelta desde comienzos de nuestro siglo con la creación de verdaderas empresas mineras cuyos capitales tenían origen inglés o chileno. Más, cual era el acicate que atrajo esos capitales? Sin lugar a equívoco se puede afirmar que lo fueron los descubrimientos alcanzados por los pequeños mineros, individuos casi místicos de la minería, que pasando hambre, sufriendo inclemencias y corriendo toda suerte de vicisitudes no cejaban en su empeño exploratorio y, en veces, descubrieron yacimientos de tanta magnitud que atraían inexcusablemente a los inversores foráneos, siempre vigilantes de encontrar dónde emplear sus capitales con los mayores márgenes de ganancias posibles. Los pequeños mineros, imposibilitados de trabajar las minas que descubrirían por sus propios medios, generalmente cedían sus concesiones aun a precios irrisorios, aunque— en veces— obrando con mejor criterio ingresaban en las empresas como socios y obtenían cuantiosas utilidades al extremo de que unos pocos de éstos, llegaron a absorber las empresas y constituirse en magnates como lo fueron Patiño o los Aramayo.

Lo doloroso es que Patiño, Aramayo (nacionales) y Hochschild (extranjero), organizados en poderosos consorcios capitalistas, nada o casi nada dejaron para la Patria a la que escatimaban hasta los ridículos impuestos a que estaban obligados, actitud que fue sedimentando la inicialmente sorda y luego clamorosa protesta popular finalmente devenida en la Nacionalización de la Gran Minería; entretanto, paralelamente a la Corporación Minera de Bolivia, continuaba su infatigable marcha la Pequeña Minería, siempre cateando, siempre buscando nuevas vetas y siempre explotando los yacimientos a su alcance con importancia equivalente a aproximadamente un tercio de la explotación minera nacional como promedio.

Del mismo seno de la Minería Chica, cuando por la nacionalización y sus leyes ya no era dable concebir una Gran Minería Privada como la existente antes de 1952, surgió con el transcurso del tiempo la actualmente llamada Minería Mediana.

La Pequeña Minería pues, incapaz— salvo contados casos—, de tecnificar sus explotaciones por falta de capitales y consiguientemente, de recursos técnicos, fue y sigue siendo la madre de la Industria Minera Boliviana.

Si bien la industria minera nacional ha sido reorientada a partir de 1952 en virtud de la nacionalización de las tres grandes empresas, corresponde advertir que la Minería Chica viene desarrollando sus actividades en general, en condiciones casi análogas a las que imperaban en épocas anteriores a 1952 y aún a las vigentes durante la Colonia.

Si bien es cierto que la existencia de los grupos Grande, Mediano, Chico y Cooperativo, ha permitido ubicar a cada uno de los sectores dentro de determinados marcos, no es menos cierto que de la cooperación y entendimiento que pueda existir entre ellos dependen en gran parte el futuro de la minería como actividad nacional, lo dicho supone que el Estado dispense trato igualitario a los diversos sectores al margen de cualesquiera privilegios.

El grupo estatal producto de la fusión de las tres grandes empresas mineras existentes en Bolivia hasta 1952, trató a través de Comibol de mantener y superar los índices de producción y tecnología de las ex-empresas, pero, tales propósitos fueron impedidos en varios casos por presiones de diverso orden por lo que la tecnología avanzada y la buena administración tuvieron que ceder en muchas oportunidades a la rutina e improvisación.

La Minería Mediana pudo desenvolver sus actividades con mejor orientación técnica manteniendo índices aceptables de producción. Las filas de este sector minero fueron engrosadas por algunos mineros chicos que contando con buenos yacimientos pudieron incrementar su producción hasta alcanzar volúmenes aceptables. Este fenómeno es perfectamente explicable; todos quienes se dedican a la actividad minera desean incentivar sus trabajos de tal manera que puedan ir en permanente ascenso, propósito para el cual es de innegable importancia la asistencia técnica y el fomento económico cuya ausencia en algunos casos ha obligado a mineros pequeños a ceder sus concesiones a empresas que se hacen de yacimientos en condiciones no siempre justas para luego explotarlos ventajosamente y sin mayores esfuerzos.

La suerte del sector de la Minería Chica quedó ligada a la del Banco Minero, su preocupación por incrementar la producción y buscar su crecimiento no encontró asidero, se dejó sentir la falta de una adecuada política de fomento. En muchos casos la influencia política pudo más por lo que resultaron beneficiados quienes poco tenían que hacer con la minería.

Con el devenir del tiempo se han hecho más notables algunas características que diferencian a los sectores minero-industriales. En efecto, mientras que en algún sector se confrontaba problemas emergentes de la baja en la ley de cabeza y del mantenimiento de trabajadores en mayor número al necesario, en el sector minero pequeño la falta de asistencia técnica y fomento económico le impedía absorber mano de obra desocupada a pesar de contar con yacimientos apropiados para ello.

Pero no sólo era la falta de fomento económico lo que atentaba contra el desenvolvimiento de la minería pequeña; en lo técnico, el Banco Minero con su reducido personal (se entiende técnico), se limitaba más a atender las solicitudes de crédito que a prestar una adecuada asistencia a los industriales mineros. La concesión de créditos estaba en relación más que con la importancia del yacimiento con la cuantía de la garantía que desde luego tenía que referirse a bienes ajenos a la concesión misma. En tales condiciones se ha hecho difícil sino imposible una adecuada mecanización de las labores de explotación.

La ausencia de una adecuada mecanización en las labores de concentración se hace más notoria. Aunque parezca paradójico, un buen porcentaje de la Minería Chica aún emplea procedimientos vigentes en la época de la Colonia. No todas las minas han podido dejar el sistema rústico de concentración de ahí que teniendo recuperaciones bajas, las colas, relaves y desmontes de varias de ellas ofrezcan por su contenido, la posibilidad de ser tratados con éxito nuevamente. Es indudable que sobre este particular llenarán una sentida necesidad las plantas regionales de concentración que deberán instalarse en el país a más de las plantas móviles.

El aspecto impositivo vino a sumarse a la serie de condiciones que, en lugar de fomentar la actividad minera más bien la restringió.

Las regalías, calculadas en relación con un costo presunto de producción, se mantienen inalterables no obstante del incremento desmesurado en el costo de mano de obra, maquinarias, herramientas, etc., etc. Se han establecido impuestos a la exportación minera con violación de la prohibición que sobre el particular contiene el Código de Minería.

Los fletes en general y los ferroviarios en particular tienen una vertiginosa carrera ascendente, baste citar sobre el particular el último inconsulto aumento en los fletes de ferrocarril en un porcentaje del 66.6%. La actitud de algunos mineros chicos que trataron de incrementar su producción adquiriendo maquinaria por cuenta propia, tropieza con las trabas burocráticas en lo que hace a la aplicación del arancel preferencial para la minería.

Un otro factor que impide un adecuado desenvolvimiento de la Minería Chica es la falta de mano de obra calificada y de técnicos medios en la rama. Gente empírica formada a través de una experiencia de años en el mismo trabajo viene orientando el desenvolvimiento de la actividad minera, será bien pensar en emplear técnicos que procuren una mejor orientación. Algunas Cámaras de Minería ya realizaron intentos sobre el particular a través de cursos para laboreros y otros.

La Minería Chica constituye un sector que ha participado activamente en la solución de problemas económicos y sociales del país, son más de 2.500 las minas en actual trabajo donde se da ocupación por lo menos a 25.000 obreros que junto a sus familiares representan unas 100.000 personas que dependen de esta actividad, el 17% aproximadamente del valor de las exportaciones corresponde a la Minería Chica, sin embargo, ha sido el sector menos auxiliado, su subsistencia en gran parte es el resultado de la iniciativa y sacrificio de sus componentes.

Bajo las condiciones someramente expuestas no podemos tener una Minería Chica con orientación empresarial en su totalidad, capaz de alcanzar el desarrollo sistemático de los yacimientos realizando trabajos de explotación y paralelamente de preparación y exploración.

Si los costos de producción son tan altos y un gran porcentaje de los mismos se debe a las cargas impositivas es lógico que las operaciones mineras no sean rentables.

La Minería Chica desea participar activamente en una política minera de carácter nacional, manteniendo y elevando su diversificada producción de minerales, pero, considera que para ello, se debe tomar en cuenta las siguientes recomendaciones generales:

Considerar de absoluta necesidad el desarrollo de la minería nacional a través de la promoción de minas chicas con producción restringida a minas con producción de escala industrial mediante un buen elaborado plan de fomento que contemple:

EN LO TECNICO:

Asistencia permanente a la Minería Chica en las fases de exploración, evaluación, explotación y concentración. La formación de técnicos medios y mano de obra calificada.

La mecanización de la Minería Chica, otorgando la necesaria cooperación para la importación de maquinaria, herramientas e implementos mineros y haciendo además que el trato arancelario preferencial se extienda y generalice en razón de que al margen del importador, la maquinaria minera obviamente sólo podrá ser utilizada por los mineros. Favorecer la instalación de plantas regionales y plantas móviles de concentración.

Determinar claramente cuáles son los organismos que deben planificar, dirigir y controlar las actividades mineras en sus diferentes fases para evitar la duplicidad y consiguiente dispersión de esfuerzos.

EN LO ECONOMICO:

Definir en la política de explotación que el sector de la Minería Chica por sus características especiales requiere de un trato preferencial y justo en lo que hace a fomento económico. La Minería Chica no tiene acceso a fuentes financieras internacionales.

Estudio de los actuales costos de producción para la consiguiente racionalización de las regalías.

Supresión del impuesto a la exportación establecido al margen de las disposiciones del Código de Minería.

Disponer que el Banco Minero de Bolivia otorgue a los mineros chicos créditos blandos en lo que hace a intereses y garantías.

Buscar a través del Banco Minero u otra institución flujo de capitales que puedan ser invertidos en la explotación de minas en Bolivia.

Obtener créditos especiales a fin de que el Banco Minero pueda formar lotes o stocks en épocas de baja cotización de minerales especialmente de los llamados "menores".

OTROS ASPECTOS:

Realizar los esfuerzos necesarios a fin de formar con países productores de minerales "menores" organismos parecidos al Consejo Internacional del Estaño a fin de garantizar precios razonables que permitan alentar inversiones en procura de la diversificación minera.

Procurar la realización de obras de infraestructura como apertura de caminos troncales a regiones mineras para abrir nuevos frentes de trabajo.

Levantar las reservas fiscales existentes en el país, especialmente la de los 5 Kms. en torno a las minas nacionalizadas, a fin de conseguir un desarrollo amplio de la Minería Chica, evitando mantener zonas mineras en un estancamiento negativo.

Centralizar en un órgano especializado (Revista por ejemplo) todas las publicaciones de orden minero como datos estadísticos, adelantos técnicos, condiciones del mercado internacional, a fin de obtener información completa y pronta.

Es evidente que en la actualidad ya se han creado instituciones como el Servicio Geológico Nacional, el Instituto Minero Metalúrgico, etc., que reemplazarán en parte apreciable la labor exploratoria de los mineros chicos; pero, no es menos evidente, que por muy largo tiempo todavía, éstos continuarán siendo un importante pilar en la industria extractiva a la par que, juntamente con toda la Minería, seguirán siendo la base económica de donde emerge el desarrollo industrial y agropecuario del país.

Su vida ha sido, al parecer, un eterno vía-crucis de lucha contra las circunstancias adversas del mercado internacional y de la incomprensión nacional. Y así hoy, como el citado Dalence expresaba ayer: "Las minas de plomo no se labran por el poco consumo que tiene este metal, lo mismo que las de antimonio y zinc. Acontece otro tanto con las vetas de cobre situadas en el interior...", agregando: "Las vetas de estaño son pocas, como se ve; y únicamente se benefician en Potosí y Oruro, de donde se transporta a Europa el metal comprado a precios bien mezquinos" para, finalmente, expresar: "vinieron más tarde los empréstitos forzados, las acotaciones continuas, las contribuciones enormes, y otras persecuciones de este género, y concluyeron con los capitales y capitalistas. Quienes sepan cuánto caudal es preciso para establecer de nuevo el giro del mineraje, cuando no existen ingenios operarios ni trabajadores, NO SE ADMIRARAN DE VER EL ESTADO EN QUE HOY YACEN NUESTRAS MINAS Y MINEROS, DESPUES DE TANTAS CALAMIDADES".

¿No son éstas frases tan aplicables a la realidad actual como si hubieran sido escritas recién? No obstante, sigue en la brega, con confianza y con fe en su destino, con la esperanza de que las nuevas instituciones gubernamentales de apoyo y fomento como Geobol, Instituto Minero Metalúrgico y, fundamentalmente el Banco Minero de Bolivia, hagan por fin posible su cabal y satisfactorio desarrollo, su eficiente progreso que será, en fin de cuentas el progreso de Bolivia. Entre tanto, urgida de defenderse, se vio impelida a organizarse y unificarse como en efecto lo hizo, constituyendo primero las Cámaras Departamentales y Regionales y aglutinándose después en la Cámara Nacional de Minería.

"LA UNIVERSAL"

Librería Editora Distribuidora

SUCESORES DE MATIAS CONDORI PEREZ

UNA ORGANIZACION CREADA PARA

DIFUNDIR LA CULTURA

Jenaro Sanjinés 538
Teléfono 42961

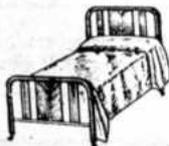
Casilla de Correo 2888
LA PAZ - BOLIVIA

1825 - 6 DE AGOSTO 1975

Poniendo todos nuestros conocimientos y esfuerzos en el logro de la grandeza cultural, económica y social de la Patria, seremos dignos de ser llamados BOLIVIANOS.

VIVA BOLIVIA

Fábrica de Catres



"METACRON"

de GUILLERMO RIOS RUEDA



MODERNA INDUSTRIA DE GALVANOPLASTIA

COBREAR

NIQUELAR

CROMAR

SINCADO

AZULINO

DORADO

Catres cromados de primera calidad de 2 plazas, plaza y media, una plaza, Cunas, Catres de doblar y Muebles metálicos en general, diseños modernos - Ventas por mayor y menor.

Avda. Siles, Calle Camacho N°. 641 - Teléfono 8317
Cochabamba

Distribuidores: LA PAZ, Sagárnaga 214 - ORURO, Pagador 1375
- POTOSI, Chayanta - LLALLAGUA - SUCRE - HUANUNI

MENSAJE DEL My. FERNANDO SALMON SALINAS PREFECTO Y COMANDANTE a.i. DEL DEPARTAMENTO

AL SESQUICENTENARIO DE LA FUNDACION DE LA REPUBLICA

CONCIUDADANOS:

Desde la altiva presencia del Cerro Rico de Potosí, escenario central de la grandeza bolivariana, tengo el honor, como Prefecto del Departamento, de bajar mi sable de militar como homenaje de gratitud y de respeto hacia las voluntades cimeras que lograron la Independencia de Bolivia.

Bolivia concurrió a los quince años de vigoroso combate, con el denuedo de sus "guerrilleros" y con el poderío de sus ingentes riquezas económicas. Padeció las alternativas que presentaba la pelea, y, luego de un esforzado empeño sirvió como Tribuna de la Libertad, puesto que el Gral. Simón Bolívar escogió el nidal de los Andes para testimoniar el resultado de su esfuerzo constructivo ante la vibración de los pueblos de América.

Desde el grito viril del Capitán Vicuña don Alonso de Ibañez hasta la epopeya de los montoneros como Zárate, Camargo, Betanzos y otros, Potosí entregó las savias secretas de su ímpetu republicano, y en el instante del balance final comprobó, no sin sorpresa que su resuelta actitud autonomista había quedado distorsionada porque la preterición y el

olvido, habían reemplazado a la fuerza generadora de un porvenir venturoso.

Cuando el espíritu de Bolívar, Antonio de Sucre, José Ignacio de Sanjinés, Anselmo la Tapia, Eustaquio Eguivar, etc., aún inspiran la conducta de los hombres nuevos y, en el momento en el cual la Patria celebra el Sesquicentenario de su Fundación, la Prefectura del Departamento rinde homenaje a los iniciadores del itinerario republicano, formulando votos por la grandeza permanente de Bolivia, frustrada por el codicioso ademán de quienes sostienen un gesto aparente de amistad hacia el viejo Kollasuyo y, abraja la firme esperanza de que el mar volverá a la montaña.

Estos CL años de dolorosa experiencia deben servir de suficiente información para rectificar las rutas del trabajo, procurando, bajo la égida de las almas superiores, ubicar el pivote esencial para su prosperidad futura, puesto que Bolivia posee todos los recursos para diseñar la ventura de sus hijos, en base a su propia reciedumbre. Por eso, desde las altas cúspides de la cadena rocosa, transmito mi palabra honesta de felicitación a todos los bolivianos y, en la esfera del desarrollo socio-económico de nuestro pueblo,



espero que el porvenir otorgue días de dicha a esta parte substancial del viejo Alto Perú, y que la Acta de la Independencia, suscrita en Chuquisaca el 6 de Agosto de 1825, cumpla los postulados que enumera, para bien de Bolivia y para el perenne progreso de sus habitantes.

Potosí, bajo la sombra tutelar del Cerro Madre de América, enarbola los

pendones de su antigua bazarria para solidarizarse con el regocijo de sus hermanos de Bolivia.

Potosí, 6 de Agosto de 1975

My. FERNANDO SALMON SALINAS
PREFECTO Y COMANDANTE a.i. DEL
DEPARTAMENTO

ESCUELA NORMAL SUPERIOR INTEGRADA

CATOLICA COCHABAMBA



..Ingreso del edificio central de la Escuela Normal Superior Católica.

y el Tercer Curso de Educación Primaria, cursos que están previstos por dicho Plan.

Tiene la Escuela Normal Superior asignado el Servicio de Profesionalización a nivel nacional en las áreas de Educación moral y religiosa y supervigila y controla los grupos de profesionalización que funcionan en La Paz, Sucre, Santa Cruz y Cochabamba. Es Directora de esta carrera la Srta. Virginia Blanco Tardío, profesora normalista en las materias de Moral y Religión.

Desde los primeros años de funcionamiento, la Normal Superior estableció una "Escuela de Aplicación" que puso al servicio de los niños de la zona de Tupuraya y

que este año se ha convertido en Colegio de Aplicación, ya que mediante R.M. N° 58 de fecha 10 de febrero de 1975 se autoriza el funcionamiento oficial del Colegio de Aplicación "Pedro Poveda", como dependiente de la Escuela Normal Superior Católica, bajo la dirección y administración del Rector de la Normal. Funcionará el Colegio en los niveles Básico, Intermedio y Medio.

A lo largo de sus veinte años de servicio a la comunidad nacional, la Normal Católica ha graduado numerosas promociones. Los egresados como maestros de Primaria alcanzan a la cifra de trescientos setenta y cuatro y los egresados como profesores de Ciclo Medio son ochocientos setenta y cinco, lo que da un total de mil doscientos cuarenta y nueve docentes formados en el Establecimiento.

Durante este año lectivo cuenta la Normal con setecientos catorce alumnos regulares.

Es Rector el Dr. Raimundo Grigoriu Sánchez de Lozada.

Sea ésta la oportunidad de destacar y agradecer la completa dedicación y eficiente apoyo que encontró siempre la Normal Católica en Mons. Genaro Prata S.D.B. Obispo Auxiliar de La Paz y en Mons. Tarsicio Senner O.F.M., Obispo de Cochabamba; en los P.P. Agustinos Guillermo Saelman y Andrés Van Meegeren y en sus sucesivos Rectores: Srtas. Rosa Camus Lanza y Rosalía Alonso Castro y Mons. Abel Costas Montañó, Obispo de Tarija.

..ANTECEDENTES HISTÓRICOS: La primera Escuela Normal Urbana de iniciativa particular que funcionó en Bolivia fue la Escuela Normal "Santa Teresa", fundada mediante contrato de fecha 25 de enero de 1945, suscrito entre el Ministerio de Educación y la Institución Teresiana. Esta Normal, que era de nivel Básico y femenina, funcionó en la ciudad de La Paz hasta el año 1948, en que considerando la conveniencia de que existiera en el Departamento de Cochabamba una Normal Urbana, se solicitó del Ministerio de Educación el traslado a la ciudad de Cochabamba, el cual le fue concedido.

Posteriormente, en el año 1956, la Institución Teresiana traspasó sus derechos al Episcopado de Bolivia.

Mediante Resolución Suprema N° 70059, el Ministerio de Educación autorizó el funcionamiento en la ciudad de Cochabamba de la Escuela Normal Superior Nacional Católica, "bajo la dependencia del Venerable Episcopado y la protección del Sr. Nuncio de Su Santidad, con sujeción a planes y programas oficiales y a las disposiciones que indica el art. 94° del Código de la Educación Boliviana", según se expresa textualmente en la R.M.

En la etapa fundacional merece destacarse el aliento y protección de Mons. Abel I. Antezana, Arzobispo de La Paz, que llevó a cabo todo el trámite de la R.S. ante el Supremo Gobierno. Merece también especial mención en esta etapa por su eficiente y abnegada labor de organización y gobierno la educadora, Profesora Pastora Liñán Rodríguez, primera Directora de la Normal Superior.

Posteriormente una R.S. N° 122318 de 26 de septiembre de 1963 otorgó a la Normal la facultad de



..Pabellón principal de la Escuela Normal Católica. Las nuevas edificaciones han sido posibles gracias a la colaboración de Su Eminencia Cardenal Richard Cushing, Arzobispo de Boston.

conceder Certificados de Egreso con opción al título profesional correspondiente y que surte efectos similares a los Certificados de los Egresados de las Normales Urbanas del Estado.

Actualmente, la Escuela Normal Católica, conforme al art. 42° de la Ley de Normales de 15 de enero de 1975, ha sido catalogada entre las Normales integradas del área urbana. Forma maestros para los niveles Básicos, Intermedio y Medio y cuenta con las carreras de Matemáticas, Ciencias Naturales (Física, Biología, Química) y Filosofía, además de las dos especialidades de Intermedio y de la Carrera de Maestro Unico.

Conjuntamente funcionan, con el Plan 1969, los Cuartos Cursos de Ciencias Sociales, Lengua y Literatura, Matemáticas y Física e Idiomas



..El primer Director laico de la Escuela Normal Católica, Dr. Raimundo Grigoriu, prestando el juramento de rito al ser posesionado en el cargo por el entonces Obispo Auxiliar de Cochabamba, Mons. Abel Costas.

HOMENAJE SESQUICENTENARIO AL PODER JUDICIAL DE BOLIVIA.

PALIDO RECUERDO DE LOS PRECLAROS CONSTITUCIONALISTAS Y JURISCONSULTOS

DOCTORES PANTALEON DALENCE Y ENRIQUE VELASCO GALVARRO.

por GUILLERMO ALBERTA VELASCO



..Rezagado, el país, en su armónico desarrollo de progreso por razones externas como su mediterraneidad impuesta por la fuerza destructiva de toda una permanente conjunción internacional e interna, por una desoladora ausencia casi total de medios de promoción cultural, que no hace viable la apertura de la escuela elemental para las grandes mayorías, puesto que se halla ciegamente consagrada a la producción brutal, diríase que homicida, de materias primas para las potencias superdesarrolladas, que las transforman, paternalmente proveedoras de artículos manufacturados y aún nutricios, existe, como cruenta expresión del pecado humano más remoto y primigenio, el egoísmo, que genera la violencia y la arbitrariedad de los más fuertes frente a la servil obsecuencia e indefensión de los débiles.

De ahí que la estructura republicana que se adoptó hace 150 años, en Chuquisaca, en inolvidable efemérides americana, ya que se rompieron las cadenas de la esclavitud más obscurantista que advino del viejo mundo, para adoptar otra, democrática-representativa- que aun en Europa misma era experimental en Francia, y desconocida en España o Portugal, como lo sigue siendo hoy mismo por aberraciones propias de las tiranías personalistas y de los excesos de la fuerza bruta, obsecadas en su incurable afán de perpetuidad, no dio ni puede rendir los frutos soñados o anhelados de la noche a la mañana y tampoco puede sacudirse de sus propias secuelas mientras siga postrada en la persistente incultura y el analfabetismo, en las endemias sin cura ni diagnóstico, en la miseria generalizada y parecería que hasta consentida, en su inaccesibilidad geográfica casi incomparable no siendo el Asia Central, y tantos otros factores que conspiran contra el advenimiento de una aurora luminosa de libertad, de progreso y de colectiva felicidad, meta sacrosanta de la ciencia política.

En ese ambiente de incipiente democrática y de patética insolencia fiscal -de la que nos da una idea la irrisión de los primeros presupuestos de ingresos y egresos de la república- no faltó aun cuando en mínima escala, el privilegio y la prepotencia de los más fuertes y el contrapeso multitudinario de los más débiles, siendo los más necesarios éstos últimos: jueces y educadores que casi eran desconocidos en el campo, que si lograron una partícula en tales presupuestos fue por obra y gracia de aquellos egregios conductores de la Nación que, formando lastimosas excepción, dieron de sí todo lo que sabían o tenían, sin esperar ninguna ventaja, ventajita, sinecua o fácil acceso al enriquecimiento -también risible para aquellos tiempos, no siendo en tierras latifundias y en servidumbres gratuitas como el ponguaje.

Así ha vivido la república, con olvido total de aquel precepto constitucional que reza: "la instrucción primaria es gratuita y obligatoria"; con respectiva ignorancia y total denegación asistencial de los profesores y preceptores que, contra viento y marea, cumplían su apostolado; y así se ha desenvuelto la justicia -uno de los tres Poderes del Estado-, cuyos miembros constituyentes, magistrados y jurisconsultos en la más depurada acepción de la palabra, apóstoles del más acrisolado bien de la humanidad: LA JUSTICIA, vivían en subhumanas condiciones de pobreza. ¡Ese es su pedestal de Grandeza...!

Referirse a la denegación asistencial sistemática contra este humilde pero inabituable baluarte del institucionalismo embrionario de la república, resulta prosaico pero físicamente vital y prioritario, dejando en las tinieblas del olvido, por la razón o la fuerza, la negativa impuesta o culpable de la integración espiritual del Hombre, con filiación civil única e indiscriminada; con derechos y deberes constitucionalmente asimilados e inconvertibles, como líricamente lo proclaman las naciones de todo el orbe, en desapaecible concurso de infidelidades, discriminaciones raciales e inconfesables cálculos de predominio.

Esta denegación asistencial resulta aún más deporable y patética cuando se habla de los medios de difusión cultural, de bibliografía, de esquemas universitarios y educacionales y de gestas de cultura, sabía política que se enuncia como mito o como meta inaccesible, bella para

proclamarla con estridencia y para no practicarla. Remota, presente y futura como las Calendas Griegas, a menos que el país despierte de su marasmo y sus dirigentes rompan en definitiva su secular candoridad tal como se desprende del más ligero examen de su historia diplomática, de los cuatro pactos de tregua y sus cuatro tratados de paz y amistad subsiguientes - cuatro desmembraciones territoriales- en las cuatro guerras de conquista sufridas por Bolivia, sin mencionar las tres guerras ganadas, que evitaron desmembraciones y servidumbres y que consolidaron la nacionalidad boliviana, sin mengua alguna de los derechos ni menos desmembraciones territoriales de sus vecinos agresores. He ahí la grandeza de los estadistas bolivianos Andrés Santa Cruz y José Ballivián.

Y, sin embargo, no faltaron algunas voces aisladas pero autorizadas moralmente que quisieron remediar esta situación de flagrante y denigrante injusticia, saliendo en convencida aun cuando débil defensa de estos sectores de la nacionalidad, inclusive contra los usufructuarios o usurpadores del poder.

El actual gobierno de las FF.AA. mismo no olvidó honrar a la JUSTICIA y sus ilustres mandatarios, rindiendo pleito homenaje apenas hace pocos días, al recordar la fundación de la provincia PANTALEON DALENCE, de Oruro, nominación nunca mejor seleccionada con el nombre de aquel Maestro de la Institucionalidad Boliviana, patrio ilustre y juez incorruptible. El autor de estas líneas tuvo, de su parte, la brillante ocasión de ocuparse de este asunto, al ser honrado por un brillante abogado que esbozó la biografía de otro eminente jurisconsulto, acaso el mejor juez que tuvo Bolivia en el Siglo XX, encareciéndole prologar su trabajo intitulado "Jurisconsultos Bolivianos" "Velasco Galvarro, abanderado de la Justicia". El autor del folleto fue el doctor don Benigno Carrasco, ex-Ministro de la Corte Superior de Oruro.

En doloridos párrafos del indicado prólogo, denuncia esta desigualdad del tratamiento y de las oportunidades administrativas, y lo hago con toda la devoción que me merece la Justicia. Algunos de esos conceptos son los siguientes:

"En medio de la parquedad con que el país viene formando penosamente su bibliografía, con espaciadas publicaciones de interés general, constituye una rareza o excentricidad la aparición aun más espaciada de obras que careciendo de un interés preferentemente político, económico, literario o sociológico, ofrezcan la originalidad de ser estudios biográficos de los grandes públicos que sirvieron a Bolivia desde ángulos de ignorada o preterida actividad pública, actividad en veces apostólica que judicatura o docencia- para la cual es menester haber templado el espíritu en la fragua de todas las renunciaciones y haberlo cultivado contra el viento y la marea ciclónica de la incompreensión del ambiente".

"Ese ambiente, ese nuestro ambiente resulta tumultuosamente, frenéticamente más hecho a prodigar sus estímulos a la acción materialista, polémica y burocrática del altopersonalismo de los políticos exististas o a uncirse al carro de los mercachifles triunfadores en las antesalas de los ministerios -que arrancando del Estado, concesiones, contratos de aprovisionamiento o de trabajo, etc., aseguran el oropel y la doliada de sus fortunas exabruptas de infalible origen fiscal- que a la muy noble y muy sabia labor de descubrir, de estimular, de premiar y de revalorar aquellas actividades seferas y constructivas que van perfilando y depurando el espíritu de las sociedades desde la escuela o aplicando ese espíritu hecho ley en las decisiones inexorables de la justicia humana".

"De ahí que la obra que ofrece al país el doctor Benigno Carrasco, ostenta la virtud de trazar la recia personalidad de un altísimo valor de la judicatura boliviana, recordándonos con ello -y bien vale la pena de recordarlo siempre que es axiomático fortalecer el culto que la nación debe a sus buenos servidores, depurando la vindicta pública, cuyos fallos inapelables deben traducir un estado concienzudo capaz de cumplir su misión civilizadora- que en Bolivia aún existe gratitud para quienes supieron legarnos ejemplos de inflexible, de incorruptible honestidad, de trabajo infatigable y de cotidiano estudio, aun cuando tanta grandeza, excelencia semejante y probidad tanta haya roto con la

violencia de una vida martirizada la culpable quietud de un ambiente turbio de tradicional vampirismo jurídico, en medio del cual el país viene forcejeando por su propia depuración moral, al amparo de las débiles pero luminosas fuerzas de la ética y de la conciencia nacientes en una nacionalidad cierta de su propio destino, aun cuando sojuzgada a un sistema procedimental perfecto de explotación, no obstante su recóndita artificialidad jurídica, cuyos grilletes centenarios pretenden romper en nombre de la libertad".

"Débiles, como son, las defensas espirituales y morales del país al frente de los pantanos gigantescos que forman los caídos de cultivo de cincuentenaria fecundidad abiertos al éxito fácil y pecaminoso, a la depravación política y a la inescrupulosidad, tales factores de redescubrimiento moral constituyen, empero, sólidos puntales sobre los cuales habrá de edificarse lentamente, dolorosamente, una nación sana, austera y progresista".

"Mientras tanto, cabe llamar o motejar de excentricidad al impulso generoso que indujo al doctor Carrasco a ocuparse con exquisito anacronismo de la vida y de la obra de un luminoso juez boliviano, cuando a seguir unidos a nuestros propios complejos de inferioridad o a nuestras preferencias practicistas -de las que el autor parece hallarse inmunizado por su acendrado culto a la judicatura- pudo ocuparse, más bien, de algún caudillo letrado, bárbaro o fronterizo al delito, de los que enturbiaron tantas y sucesivas páginas de nuestra historia".

"Bienvenida, pues, la ocurrencia del doctor Carrasco, que devuelve al espíritu desesperanzado de los hombres justos de Bolivia, la sensación de una posibilidad de reesparanzarse, de renacer de una fe desfalleciente al calor del rayo vivificante del estímulo justiciero por póstumo que sea, hecho hoy homenaje a la memoria venerable de un gran juez, caído en la lucha secular contra el crimen, contra la inmoralidad, contra la injusticia, contra la antipatía, envuelto en la bandera impoluta de la propia inmolación, de la propia pobreza y cubierto del silencio glacial que generan el olvido y la ingratitud. Hoy por aquel Hombre Justo y mañana por los que herofactamente, a sabiendas, quisieran seguir la estela luminosa de su ejemplo, a precio de su propio y consentido holocausto".

"Y ya que rompiendo nuestras prosaicas tradiciones de servil pleitesía a los poderosos, nos dejamos llevar derechamente por el sendero invadido de malezas que supone honrar en Bolivia a un juez, cosa exótica que nos devuelve además de la sorpresa cierta conciencia de nuestro frenético desvarío, ya que no fuimos hasta hoy más que los deslumbrados comparsas del melgarejismo, diremos que tal homenaje nunca será suficientemente justiciero por lo mucho que significa administrar justicia en un país donde sólo florece la injusticia".

"De ahí que la gloria inmarcesible del magistrado es la quietud espiritual y la inalteredabilidad de la conciencia, pues su apostolado es la negación del circo de las vanidades mundanas y en su vida jamás habrá de versele endomingado".

"Pero esta concepción casi filosófica del ejercicio de la judicatura puede ofrecer, a manera de reverso de la medalla, una deformación monstruosa, cuya sola aparición acusaría inequívocamente la decadencia de un pueblo condenado a desaparecer. ¡Guay de los pueblos que vieran a sus jueces endomingados, eufóricos de vanidad, de omnipotencia y de codicia...!"

"Enrique Velasco Galvarro prestigió tanto a la justicia boliviana que su sola presencia detuvo a los poderosos en su codicioso desvarío de violencias usurpatorias -en aquellos días turbulenzos y nebulosos en que se organizaba, sin normas legales propiamente preestablecidas, sin regulaciones tributarias existentes y justas para el país, ni gobierno capaz de encasuarla, más al calor de las grandes pasiones humanas que obran desenfundadamente, arduamente, impunemente, bajo el señuelo de una codicia naciente y eufórica, impulsadas por la quimera del estafío, que eclisó a comienzos de siglo; mitigó las lágrimas de los inocentes y

de los pobres y defendió con suprema gallardía e irreductible entereza, desafiando todos los peligros de la persecución y las arrogancias de la omnipotencia, los sagrados intereses del Estado que fueron, que son todavía y que amenazan ser siempre, el pasto de todas las depredaciones, la fuente inagotable de todos los hartazgos y el asidero de todas las bellaquerías".

"Con semejante acopio de merecimientos, Velasco y Galvarro franquea los umbrales de la Excelentísima Corte Suprema de Justicia".

"Toca actuar a Velasco y Galvarro en el seno de la Excelentísima Corte Suprema en una época convulsionada de litigios trascendentales-incluyendo la agresión armada del Brasil y la guerra del Acre-, en medio de los cuales el Estado suelto resultaría frecuentemente demandado, pues ya había pasado ese lapso ilustrado y apacible que comienza con la presidencia del fundador del más alto tribunal de justicia, Dr. Manuel María Urcullu, en los días augurales en que el Gran Mariscal de Ayacucho, don Antonio José de Sucre, abre las puertas del Supremo Tribunal y que parece concluir con la presidencia del preclaro Belisario Boeto, en 1899, después de haber alcanzado su culminación de brillo y de egregios prestigios continentales bajo la presidencia del venerable e inolvidable ciudadano, don Pantaleón Dalence, entre 1872 y 1889".

"La promoción de Velasco y Galvarro a la Excelentísima Corte Suprema constituye en Oruro un día de encontradas emociones. En aquella ocasión memorable quien mejor las sintetiza es un alto exponente de la intelectualidad y de la política bolivianas, radicado muchísimos años en Oruro, donde ejerció el periodismo con admirable brillantez: don Demetrio Canelas que dijo de Velasco Galvarro que "era el Hombre Símbolo buscado entre las eminencias".

INCURSION DE VELASCO GALVARRO EN OTRAS ACTIVIDADES

Vocacionalmente, Velasco Galvarro, está predestinado al más alto sitio de la judicatura nacional. No busca jamás y, más bien, rechaza cuantas oportunidades se le ofrecen para incursionar en otros campos de la actividad y el servicio públicos.

Es preciso mencionar, sólo como confirmación de este singular modo de ser, las dos o tres incursiones en que se le busca para tentarlo a actuar en política activa, ocasiones en las que no brilla precisamente, para hablar con exactitud, pero en las cuales demuestra al país su fervoroso e incorruptible arraigo a la más pura sujeción a

Ministerio de Asuntos Campesinos y Agropecuarios

CENTRO DE DESARROLLO FORESTAL

El Centro de Desarrollo Forestal, creado como institución descentralizada en virtud del Decreto Ley N° 11686 de 13 de agosto de 1974, tiene como primer objetivo la incorporación de los bosques nacionales a la economía del país, mediante su protección, conservación, clasificación y regulación de su manejo, aprovechamiento y comercialización, así como la rehabilitación de zonas afectadas por agotamiento avanzado de su fertilidad natural, a través de programas de plantaciones y otros. También, el Centro de Desarrollo Forestal conduce investigaciones destinadas a conocer el potencial maderero del país, la identificación de especies forestales, sus propiedades y usos y la introducción de especies exóticas de alto valor industrial.

Cae también dentro de las atribuciones del CDF la protección y conservación de la vida silvestre, la regulación de su manejo, aprovechamiento, transporte y comercialización y la declaratoria de Parques Nacionales, Reservas Biológicas, refugios y santuarios de Vida Silvestre, tendiendo al fomento y aprovechamiento racional de estos recursos.

Para el logro de estos últimos objetivos, el CDF mediante su Reglamento Orgánico, aprobado en noviembre de 1974, ha estructurado, dentro de su nivel de ejecución departamentos técnicos (Bosques, Ingeniería Forestal, Industria y Comercio, Vida Silvestre, Parques Nacionales, Caza y Pesca, Investigación y Educación y Quino) y, a nivel descentralizado, direcciones regionales (Norte, Nor-Oeste, Oeste, Sud, Sud Centro y Centro).

El Supremo Gobierno ha promulgado la Ley General Forestal de Bolivia y la Ley de Vida Silvestre, Parques Nacionales, Caza y Pesca, mediante Decretos Leyes Nos. 11686 y 12301 respectivamente. Se ha elaborado el Reglamento de la Ley General Forestal y se terminará de redactar el Reglamento de la Ley de Vida Silvestre a fines de agosto próximo.

Dentro del aspecto técnico, el Gobierno Alemán, a través de la Misión Forestal Alemana, ha destacado técnicos en Planificación Forestal que cooperan en la implementación y estructuración del CDF. Esta Misión, también coopera en programas de Inventarios Forestales a nivel de reconocimiento para la creación de un sistema de reservas forestales en diferentes grados y en el análisis del sector forestal.

Se tiene en marcha un proyecto conjunto con los países del Acuerdo de Cartagena para el desarrollo tecnológico en materia de bosques tropicales.

Este proyecto tiene por objetivo principal analizar las propiedades tecnológicas de alrededor de 100 especies forestales tropicales aptas para la construcción.

Para tal efecto, la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC) a través de su sección de coordinación del Convenio Tecnológico de Bosques Tropicales ha dado especial énfasis a la parte boliviana otorgando asistencia técnica por medio de tecnólogos contratados para este fin de las instituciones de investigación tecnológica del Perú, Colombia y Venezuela. A su vez, el CDF ha enviado técnicos para su capacitación al Laboratorio Nacional de

Productos Forestales y al herbario de la Universidad de los Andes, ambos en Mérida, Venezuela, dentro del Convenio del Acuerdo de Cartagena.

En la actualidad se espera la aprobación del proyecto conjunto FAO/BOLIVIA sobre inventario y manejo de recursos forestales.

Asimismo, el CDF está elaborando el mapa forestal de Bolivia, en base a imágenes ERTS, juntamente con un Programa Satélite Tecnológico de Recursos Naturales, NASA, GEOBOL.

A nivel de Departamentos Técnicos, el CDF está desarrollando amplios programas de plantaciones y planes de manejo silvicultural destinados, en unos casos al uso industrial y en otros casos dirigidos a la reforestación de zonas degradadas y a la creación de áreas verdes de protección y recreación; estos planes de manejo silvicultural están especialmente ubicados en las Reservas Forestales "Choré" y "Guarayos", Santa Cruz y en el Parque Tunari, Cochabamba.

Igualmente el CDF está abocado a la realización de inventarios forestales en diversas zonas del país a fin de conocer el potencial de este recurso, la determinación y administración de cuencas hidrográficas, clasificación botánica e identificación de zonas de desarrollo prioritario, para la elaboración de un diagnóstico del sector forestal.

En lo que atañe a la industria y comercialización de productos forestales, se lleva un registro nacional de las industrias forestales, así como se regula el aprovechamiento mediante contratos de aprovechamiento forestal y autorizaciones de corte de árboles de acuerdo a lo estipulado en la Ley General Forestal. Para el mejor control de esta actividad, se cuenta con el decidido apoyo de la Guardia Forestal de la Nación, dependiente de esta institución.

La Cámara Nacional Forestal presta, también, gran apoyo en varias de las actividades emprendidas por el CDF.

Al respecto, la Cámara Nacional Forestal suscribió con el Ministerio de AA.CC. y Agropecuarios un convenio a fines de 1973, para la investigación y fomento del desarrollo forestal, a nivel de Santa Cruz. Dicho convenio fue el origen del Proyecto de Plantaciones Forestales, el cual, debido a su importancia ha sido homologado a nivel nacional.

El Departamento de Vida Silvestre, Parques Nacionales, Caza y Pesca, contempla programas de investigación y protección destinados especialmente a la crianza y conservación de vicuñas, para lo cual se cuenta con la Reserva de Fauna de Ulla Ulla y el refugio de Huancaroma, con un total de cerca de mil vicuñas. Estas reservas han sido implementadas con un equipo de guarda forestales.

En lo que se refiere a pesquería, se ha proseguido, durante el primer semestre de este año, al programa de repoblamiento de saurios en el Parque Nacional Isiboro-Sécure con el apoyo económico y material de ASICUSA.

Se está efectuando una evaluación de los parques nacionales anteriormente creados para decidir su ratificación como tales, o su afectación y posterior empleo en otras modalidades, estudiándose también la creación de nuevos.

También se ha encarado la reestructuración de la cuenca del Lago Titicaca y la realización de estudios de la potencialidad piscícola de las áreas tropicales de Bolivia, en especial la cuenca del río Pilcomayo. En este campo la Embajada Británica ha comprometido la presencia de un asesor en pesquería del Ministerio de Desarrollo de Ultramar en Londres.

IX ANIVERSARIO DE LA RESERVA FORESTAL "CHORE-GUARAYOS"

La Reserva Forestal "CHORE-GUARAYOS", ubicada en el Oriente Boliviano abarca parte de las provincias Ichilo, Sara, Santiestevan, Nulfo de Chávez del departamento de Santa Cruz, y el sector Sud-Este de la provincia Marbán en el departamento del Beni.

La superficie con la que fue creada originalmente fue de 2.400.000 Has. Sin embargo, los planes de Gobierno por acuerdo firmados con entidades internacionales, han incorporado a los programas de Colonización aproximadamente 150.000 Has., quedando de esta manera reducida la superficie a 2.250.000 Has. Dicha creación, fue establecida como respuesta a la inminente necesidad de promover, regular y fiscalizar el aprovechamiento, comercialización, industrialización, restauración, protección y conservación de los recursos forestales, con el fin de lograr un desarrollo armónico de tan importante sector para beneficio socio-económico del país.

Es de advertir que la Reserva Forestal encierra en el seno de su jurisdicción la más cuantiosa variedad de maderas representativas de todo bosque tropical húmedo; así como una enorme cantidad de vida silvestre, tanto en el bosque como en sus lagunas y ríos; de estos últimos los más importantes son los ríos San Julián, Grande, Pirai, Palacios, Yapacani y Ichilo.

Actualmente son beneficiadas 25 empresas madereras en áreas de corte, bajo el sistema de contratos de compra venta de árboles en pie, con el Ministerio de AA.CC. y Agropecuarios a través del Centro de Desarrollo Forestal.

Las tareas de los técnicos encargados de la administración de las reservas forestales, bajo la supervisión de las autoridades nacionales del Centro de Desarrollo Forestal Regional del Este, pese a presentarse una serie de problemas de índole económico administrativo, presión demográfica intransigente, falta de equipo e instrumental apropiado, se han venido cumpliendo con la iniciación de los trabajos técnicos siguientes:

1. Instalación de viveros en los Campamentos Pulpito, La Enconada y otro que se instalará próximamente en la zona de Guarayos.
2. Desde hace cinco años se lleva en registro parcelas de incremento volumétrico del bosque.
3. Se han realizado y continúa realizándose trabajos de inventarios forestales en una superficie de 800.000 Has.
4. Se tiene varias parcelas experimentales en plantaciones, en las que 18 especies nativas se encuentran en observación permanente para definir las bondades que ofrecerán en el futuro en



Cerebó, una especie forestal prometedora para plantaciones masivas; el grabado muestra plantas de tres y medio años de edad con un promedio de 10 metros de altura.

plantaciones masivas y de enriquecimiento.

5. Se están confeccionando tablas volumétricas específicas en cooperación con la Misión Forestal Alemana (las primeras de las cuales *Switenia macrophylla* ya está en uso).

6. Actualmente se inicia con el diseño del plan piloto de manejo silvicultural, el estudio de la regeneración natural del bosque.

7. Se tiene diseñado el Parque Fenológico para el estudio de las características más sobresalientes de 25 especies comerciales de valor actual.

A estos trabajos se suman los que consideramos de rutina, como la fiscalización de aprovechamiento, transporte y comercialización interna y externa de productos forestales y las inspecciones periódicas a los centros de acopio tanto en monte como en los aserraderos, también el control de caza y pesca y la constante defensa de la reserva contra el avance de agricultores, ganaderos, cooperativas, sindicatos agrarios, que van en busca de tierras para incorporarlas a la agricultura, con el consecuente mal uso de la tierra y la tala desmedida del bosque.

Actualmente de toda la extracción de madera de los bosques de Santa Cruz, el 75% procede de la Reserva Forestal Chore-Guarayos, especialmente tratándose de la especie más valiosa, mara.

En síntesis, la actividad forestal lleva consigo el desarrollo social y económico de todas las poblaciones cercanas a la Reserva por la magnitud de mano de obra ocupacional que brinda el sector forestal.

Debemos también puntualizar que tradicionalmente, estos bosques tropicales casi en todos los países que lo poseen han sido y siguen siendo aprovechados en forma muy selectiva. Esto se debe a los limitados avances tecnológicos en lo que respecta a la dinámica del bosque tropical y las características tecnológicas de las especies que lo forman. A esto debe agregarse la escasa accesibilidad y la práctica de una agricultura migratoria.

La tarea que habremos de desarrollar para la correcta protección de nuestros bosques en las Reservas Forestales es árdua, más de lo que a la primera vista parece y exige una coordinación de esfuerzos por parte de todos, no sólo de las autoridades, técnicos, y de los industriales del ramo, sino de todos los bolivianos, quienes deben participar en una tarea de gran aliento patriótico, como es la correcta utilización del bosque y su consecuente conservación.



Campamento Forestal N° 2 "LA ENCONADA".



Transporte fluvial de madera sobre el río Grande y sus afluentes.



Vivero volante en la localidad de PULPITO, plantitas de mara listas para su trasplante definitivo.

EN COCHABAMBA HAY MUCHAS COSAS BUENAS...

**EN COCHABAMBA
ESTA HAWAI!**

Hawai tiene el ambiente de distinción que necesitan los que buscan tranquilidad.

En Hawai se puede encontrar una boite de ensueño, una hermosa piscina, baño sauna, un jardín muy acogedor, un restaurante, una confitería y sobre todo la satisfacción de ser bien atendido.

Algo más... Hawai está para Ud.,

Avda. Circunvalación y Siles Zuazo Cala Cala Teléfonos 1243 y 9536.

COCHABAMBA



**FLOTA — TRANSPORTES
“EXPRESO
EL CHAPACO”**

DE ARIEL TOLAY BORDA

Oficinas y Depósitos principales Daniel Campos Esq. La Madrid Tel. 3060 Tarija
Calle Chuquisaca N°. 536 Tel. 40258 LA PAZ



La primera empresa de transportes para el sud del país, que goza de la confianza de todo el comercio de Tarija. Seguridad y garantía en la entrega de sus encomiendas y carga pesada y todo despacho a Tarija, Bermejo, Yacuiba, Villamontes y Villazón, con sus propios camiones de alto tonelaje.
Empresa especializada en embalaje y transporte de muebles al interior del país y viceversa.

**DESEAMOS PAZ - ORDEN Y TRABAJO
FECUNDO A TODOS LOS BOLIVIANOS,
AL CELEBRARSE EL GLORIOSO SES-
QUICENTENARIO PATRIO.**

6 de agosto de 1975





CHOPIN en el corazón de América: BOLIVIA

Sociedad "Federico F. Chopin" en Bolivia

La Paz, agosto de 1975.

Bate records
de exactitud
y ayuda a
batir records
en el deporte



Representantes exclusivos para Bolivia La Precisión Casilla 569 Cochabamba

Rendimos nuestro homenaje a la gran patria boliviana en el sesquicentenario de su fundación.
6 de Agosto de 1975