UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS

FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN

CARRERA DE HISTORIA

” LA POLÍTICA CAMINERA DEL MODELO DE CAPITALISMO DE ESTADO DE 1952 - 1985”

TESIS DE GRADO PARA OPTAR EL TÍTULO DE LICENCIATURA EN HISTORIA

Postulante: Gaby Chipana Lovera

Tutor: Mg. Sc. Ramiro Fernández Quisbert

La Paz- Bolivia
Mayo de 2017

DEDICATORIA

Dedico mi tesis a toda mi familia por su comprensión y apoyo incondicional a lo largo de mis estudios.

A mis padres por su esfuerzo, confianza y motivación para que cumpla con mis objetivos. A mis hermanos y hermanas por su constante colaboración, consejos y compañía.

AGRADECIMIENTOS

Mi especial agradecimiento al Lic. Ramiro Fernández Quisbert, por su colaboración, consejos y conocimiento brindado para la conclusión de esta investigación.

A los docentes de la carrera de Historia, quienes me formaron como historiadora. Agradezco a mis compañeros de estudio quienes me ayudaron en el trayecto de mi carrera.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN…….. 1

CAPÍTULO I

1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS…… ….. 11

1.1. Del Ferrocarril a las carreteras…….. 13

1.2. Construcción de los primeros caminos ……..15

1.3. La construcción de caminos y el Servicio de Prestación Vial ……..21

1.4. La clasificación y reglamentación de las carreteras en Bolivia……..32

CAPÍTULO II

2. PROCESO DE PLANIFICACIÓN EN BOLIVIA Y EL DESARROLLO DEL SISTEMA CARRETERO……. 36

2.1. El inicio de la ayuda económica de los Estados Unidos de América para el Desarrollo Económico de Bolivia……40

2.2. El Plan Bohan…… 44

2.3. El Plan Inmediato de Política Económica del Gobierno de la Revolución Nacional……. 47

2.3.1. El Servicio Cooperativo Boliviano Americano (SCBAC)……. 50

2.4. El Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social 1962 – 1971 (Plan Decenal)……... 53

2.5. El Plan Quinquenal de las Fuerzas Armadas 1962…….. 55

2.6. Otros estudios realizados para la planificación Económica y Social de Bolivia……. 55

CAPÍTULO III

3. LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA ASFALTADA COCHABAMBA – SANTA CRUZ……...58

3.1. El auge de la goma……. 60

3.2. Descubrimiento de yacimientos de petróleo en Santa Cruz…… ….63

3.3. Construcción de la Carretera Asfaltada Cochabamba – Santa Cruz…..….66

3.4. Financiamiento……..72

3.5. Inmigración en el Oriente Boliviano…..……74

CAPÍTULO IV

4. El GOBIERNO DE LA REVOLUCIÓN NACIONAL Y LA IMPLEMENTACIÓN DE LA RED FUNDAMENTAL DE CAMINOS EN BOLIVIA (1952-1964) ……. 77

4.1. El Capitalismo de Estado……. 81

4.2. El Plan Triangular……... 83

4.3. La Alianza para el progreso……. 84

4.4. El Servicio Nacional de Caminos……. 87

CAPITULO V

5. VERTEBRACIÓN GEOGRÁFICA DURANTE EL PROCESO DE DICTADURA (1964-1982) Y EL INICIO DE LA DEMOCRACIA…….. 91

5.1. Proyectos ejecutados por las Fuerzas Armadas…… 97

5.2. Cooperación americana durante la época de dictadura…… 103

5.3. Cooperación Japonesa…… 104

6. CONCLUSIONES……. 107

7. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA…… …….. 110

8. ANEXOS……118

INTRODUCCIÓN

Bolivia nació a la vida independiente en 1825 con una vasta riqueza en mineral, flora y fauna, en un territorio de 2.343.769 Km2. La Guerra del Pacífico, la Guerra del Acre y la Guerra del Chaco ocasionaron una pérdida de territorio de 1.274.675 km2. Sin duda, la pérdida más significativa fue la del Litoral y la salida al mar consecuencia del Tratado de 1904. Por consiguiente, la superficie actual del territorio boliviano es de 1.098.581 km2.

La mayor fuente de ingreso para la economía boliviana durante el siglo XIX fue la contribución indígena, asimismo, sostenida principalmente por la explotación del guano, del salitre, la quina y la minería de la plata. El guano y el salitre utilizados como fertilizante para la tierra; la quina o cascarilla requerida como medicamento en el mercado europeo tuvieron su auge entre la década de los 40 y 50 de este siglo. El despliegue económico de la minería de la plata se produce en el año 1856 hasta su declive entre 1893-1894 con la caída de precios en el mercado mundial.

Tras la caída de la minería de la plata se produce el surgimiento de la minería del estaño a inicios del siglo XX, cuyo auge económico se desarrollará entre 1900 a 1940 abasteciendo la demanda en el mercado europeo y norteamericano. Durante esta época un importante ingreso provenía también de los minerales como el wólfram, plomo, cobre, oro y otros. Al mismo tiempo, en el

oriente boliviano se vivía el denominado “boom de la economía gomera”[1] entre 1900 a 1910.

No obstante a la diversidad de las riquezas señaladas, la obtención de divisas correspondía a la exportación de los minerales, dicha situación es reflejada en el Informe Bohan de 1942[2]. En cuanto a la producción agrícola – ganadera éstas eran deficientes, lo cual conduciría a la importación de alimentos de primera necesidad como el trigo, azúcar, arroz, carnes y otros.

El agotamiento de las reservas de estaño y la importación de alimentos llevó a plantear nuevas alternativas de desarrollo. La construcción de vías que integren los centros de producción y de consumo para su comercialización se constituyó en un elemento imprescindible para el desarrollo económico de Bolivia. Como se ha señalado, consecuencia del Tratado de 1904 se pierde la salida al mar convirtiéndonos en un país mediterráneo. Por esta razón, generalmente los medios utilizados para el traslado de mercancías fueron: el transporte fluvial, lacustre (Lago Titicaca), ferroviario y carretero.

El transporte por ferrocarril fue importante para el comercio. Su llegada a Bolivia en 1892 y su progreso estuvo ligada a la exportación de los minerales

---

[1] Véase María del Pilar Gamarra Téllez, *El Desarrollo Autónomo de la Amazonía Boliviana. Procesos socioeconómicos en la frontera pionera (1860-2002)* La Paz, Ediciones La Pesada, CEPAAA, 2012, p.309.

[2] La Misión Bohan llega a Bolivia el 17 de diciembre de 1941 en el Gobierno del Gral. Enrique Peñaranda Castillo, a cargo de Merwin Bohan como Jefe de la Comisión Económica de los Estados Unidos a Bolivia hasta mayo de 1942.

construyéndose líneas férreas en dirección a los centros mineros que se encontraban en los departamentos de Oruro, Potosí, Sucre y La Paz.

En relación a los caminos, la Red Vial Prehispánica, denominada el Qhapaq Ñan fue el mayor legado dejado por las sociedades andinas que tuvo como objeto la integración social, política y económica de gran parte del territorio andino[3]. Durante la época colonial estos caminos fueron reutilizados y se intentó abrir nuevas rutas. Constituida la República de Bolivia se habilitaron los caminos de herradura para facilitar el comercio de la coca y los minerales. A finales del siglo XIX e inicios del siglo XX la apertura y mantenimiento de caminos se efectuó mediante el Servicio de Prestación Vial[4] beneficiando al sector minero.

Inicialmente la construcción de caminos para el paso de automóviles no tuvo el mismo impacto como la construcción de vías férreas para el desplazamiento del ferrocarril. Es a partir del descubrimiento de yacimientos petrolíferos y extracción de crudo en 1925 en el Sur del Oriente boliviano que el gobierno impulso el desarrollo de las carreteras. Esto dio lugar al inicio de estudios, planes y/o estrategias para la planificación de la economía boliviana.

---

[3] Actualmente la conforman los países de Argentina, Bolivia, Colombia, Ecuador, Chile y Perú, ver: José Estevez Castillo, *La Red Vial Prehispánica de Bolivia*, disponible en: www.altiplanoextreme.com.qhapaq.

[4] El servicio de prestación vial era la obligación que tenían todos los habitantes de la República a trabajar por dos días al año en la apertura y conservación de las vías públicas, de acuerdo a la Ley del 16 de octubre de 1880.

El Plan Bohan de 1942 apuntaba al departamento de Santa Cruz como una región prometedora del desarrollo del país. En primer lugar planteaba fomentar la producción de petróleo para generar divisas. Segundo, incentivar la producción agrícola para sustituir los alimentos que eran importados conjuntamente con el desarrollo de carreteras. Para este propósito recomendaba ejecutarse los tramos: Cochabamba – Santa Cruz; Santa Cruz Camiri; Santa Cruz – Montero; Montero – Cuatro Ojos; Sucre – Camiri y La Paz – Rurrenabaque con Ramal Apolo.

La inversión en infraestructura caminera era importante para la economía del país. En particular, para la conexión de los centros productores con los de consumo, además, para la vertebración geográfica nacional. Por lo tanto, el presente estudio pretende explicar cómo se desarrolla la Historia Caminera en Bolivia, específicamente, las Políticas Camineras del Modelo de Capitalismo de Estado de 1952 a 1985 adoptadas durante el Gobierno de la Revolución Nacional, los gobiernos de dictadura y el inicio de la Democracia.

En el Gobierno de la Revolución Nacional bajo la presidencia de Víctor Paz Estenssoro en 1952, se realizan grandes cambios económicos, políticos y sociales como: La Nacionalización de las Minas, el Voto Universal, la Reforma Agraria, el Código de Educación. En tema de transportes, su política estuvo encaminada a articular el país con carreteras. Por lo que se acude a recoger los fundamentos del informe Bohan para elaborar el “Plan Inmediato de Política Económica del

Gobierno de la Revolución Nacional" o el denominado "Plan Guevara" presentado al gobierno de los Estados Unidos en el año 1954.

La inversión caminera de acuerdo al plan se concentraba en el Oriente boliviano. Para el impulso en la construcción de caminos, el Movimiento Nacionalista Revolucionario adopta la creación del Servicio Cooperativo Boliviano Americano de Caminos (SCBAC). Esta entidad es creada en cumplimiento al convenio del 3 de agosto de 1955 entre los Gobiernos de la República de Bolivia y de los Estados Unidos de América para llevar adelante un programa cooperativo con asistencia técnica y económica en el mejoramiento y construcción de carreteras en territorio boliviano.

El SCBAC introdujo por primera vez el uso de maquinaria pesada como motoniveladoras, tractores, palas mecánicas, etc. En 1961 se transfiere al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, de acuerdo a la R.S. Nº 101676 de 24 de febrero del mismo año, y se dispone la creación del Servicio Nacional de Caminos, Institución encargada de proseguir las labores camineras del país.

Posteriormente, la Nueva Política Vial adoptada en el modelo de Capitalismo de Estado en el marco del Plan Decenal, apuntaba esta vez al departamento de Beni con la construcción de rutas hacia esta región. El objetivo era ejecutar actividades agrícolas, desarrollo de la ganadería, comercio y la colonización de zonas en estrecha colaboración con la Dirección General de Ingeniería del

Ejército. La penetración hacia el Beni fue una tarea encomendada al Servicio Nacional de Caminos. La Entidad busco lograr financiamientos de organismos internacionales para dar continuidad a las obras que se venía ejecutando.

El 4 de noviembre de 1964 se produce el golpe de Estado donde se impone una Junta Militar presidida por el Gral. Barrientos, enviando a Víctor Paz al exilio. Desde 1964 a 1982 fue un periodo de 18 años protagonizado por gobernantes que tomaron el poder por la fuerza, caracterizándose este periodo por mucha violencia, represión militar, desapariciones y exilios. Durante este periodo se continuó promoviendo la construcción de caminos con cooperación económica americana a través de la Agencia para el Desarrollo Internacional de los Estados Unidos (USAID), la Alianza para el Progreso y la participación de organismos internacionales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Durante el Cogobierno Gral. Barrientos – Gral. Ovando, se llevó adelante los proyectos 1 y 4 Caminos de penetración de Cochabamba a Villa Tunari y de Villa Tunari a Puerto Villarroel por un costo de $ 33.200.000 dólares proporcionados por USAID. En 1966 se recibió un importante crédito para la compra de maquinaria que también fueron proporcionados por esta agencia. Importante obra ejecutada en el periodo de dictadura fue la construcción de la Carretera asfaltada La Paz – Oruro que fue entregada e inaugurada bajo la presidencia del Gral. Juan José Torres el 17 de julio de 1971. La Política Vial durante el Gobierno del Gral. Hugo Banzer (1971-1978) fue vincular las zonas nororientales del departamento de Beni

con las zonas altiplánicas del departamento de La Paz, asimismo vincular el Beni con los departamentos de Cochabamba y Santa Cruz.

El año 1982 marca el inicio del retorno a la Democracia en Bolivia. Se inicia un nuevo periodo de proyectos camineros. Del gobierno de Hernán Siles Suazo se destaca la construcción del tramo carretero asfaltado Chimoré – Yapacani. La crisis política y económica durante el gobierno de la UDP condujo a que Siles acortara su mandato pasando el mando a Víctor Paz Estensoro el 6 de agosto de 1985.

La corriente metodológica aplicada al presente estudio es la "Economía del Transporte" donde se recoge importantes elementos y conceptos que aportan el desenvolvimiento del tema. Se toma como referencia y/o guías a las siguientes obras: SHARP C.H., Economía para el Transporte; Fritz Voigt, Economía de los sistemas de transporte y Michael Bonavia, Economía de los transportes.

Las fuentes documentales utilizadas en esta investigación corresponden a fuentes primarias y secundarias. Leyes, Decretos, convenios, informes de cooperación internacional, memorias institucionales y otras disposiciones legales correspondientes a anuarios gubernamentales dictadas para la construcción de carreteras en Bolivia (1905 – 1982) fueron revisados en los repositorios de la Biblioteca del Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda y el Archivo Central del Ex Servicio Nacional de Caminos Residual.

En el Archivo de La Paz fueron consultados los documentos generados por la Corporación Boliviana de Fomento (CBF), asimismo, los planes e informes sobre la planificación para el desarrollo económico en Bolivia. Del Centro de Información Fundación Flavio Machicado Viscarra, extrajimos importantes planes e informes acerca de la ejecución de proyectos camineros. En la Biblioteca Central de la Universidad Mayor de San Andrés se revisó hemeroteca, folletos y revistas, complementando nuestra investigación con la utilización de revistas electrónicas y páginas de sitios web.

Los Archivos nacionales públicos y privados se constituyen en el patrimonio documental de nuestro país, en dichos repositorios se conservan la memoria institucional e histórica. Por esta razón, agradezco la valiosa información brindada por el Archivo del Ministerio de Obras Públicas; el Archivo del Ex Servicio Nacional de Caminos Residual ahora bajo custodia de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC); el Archivo de La Paz y el Archivo y Biblioteca Fundación Flavio Machicado. Sin esta información no se hubiese podido llevar a cabo la reconstrucción de la “Historia Caminera de Bolivia”.

Desde el nacimiento de la República de Bolivia la construcción de caminos respondió a una serie de intereses. Aquellos sectores en apogeo económico fueron los beneficiados con la apertura y mantenimiento de caminos mediante el

servicio de prestación vial, en cambio, aquellas regiones cuya actividad comercial era mínima o escaza vivieron en total aislamiento.

Estudios e informes de 1942- 1985 elaborados generalmente por países extranjeros efectuaron la Planificación Económica y Social de Bolivia. Los resultados de los informes apuntaron a implementar un sistema de caminos con cooperación económica - técnica extranjera, fundamentalmente la del gobierno americano. En este sentido el Movimiento Nacionalista Revolucionario (MNR) al asumir el Gobierno en 1952 impulsó el desarrollo del Oriente Boliviano con la cooperación económica de los Estados Unidos de América. En un primer momento a través del denominado Plan Bohan de 1942 y el segundo con la Alianza para el Progreso en 1962.

No obstante, la cooperación económica del gobierno americano para la construcción de caminos respondía a intereses particulares. Primero, porque Estados Unidos dominaba la industria automovilística y segundo, porque imponía a empresas constructoras norteamericanas para la realización de las obras camineras.

La Estructura de la tesis es la siguiente: En el capítulo 1, partiremos desarrollando los antecedentes históricos sobre el paso de los ferrocarriles a las carreteras, las características de la construcción de los primeros caminos para el paso de vehículos a motor, la importancia del servicio de prestación vial para la

construcción de caminos y la clasificación de carreteras de acuerdo a las primeras normas establecidas en Bolivia.

En el capítulo 2, revisaremos los estudios e informes elaborados para la Planificación del Desarrollo Económico y Social en Bolivia. Particularmente, analizaremos aquellos que abordan el tema del sector transporte e integración territorial, la forma cómo se aplica y la creación de Entidades encargadas de las labores camineras. El capítulo 3, está dedicado a la Construcción de la Carretera Asfaltada Cochabamba - Santa Cruz para mostrar cómo la construcción de una carretera impacta en el desarrollo de una región.

En el capítulo 4 veremos cómo se desarrolla la Red Vial Nacional durante los gobiernos de la Revolución Nacional (1952 – 1964). El apoyo técnico financiero otorgado por el gobierno americano al gobierno boliviano para las obras de construcción de carreteras mediante la Alianza para el Progreso. Finalmente, en el capítulo 5, describiremos las políticas adoptadas para la Vertebración Geográfica Nacional por los gobiernos militares en la época de dictadura (1964 – 1982) y el inicio al retorno de la Democracia.

CAPÍTULO I

1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Economistas y/o estudiosos que han abordado el tema de "transportes" coinciden en la importancia de éste para el desarrollo económico. Michel Bonavia señala que **"**el punto esencial es que los servicios prestados por los transportes constituyen una parte vital de la corriente de utilidades que comprende el sistema económico"[5]. Para Jorge Pando[6] "sin un servicio de transporte eficiente, ninguna nación podría llegar a desarrollar completamente su economía".[7] Por consiguiente, es indudable la relación e importancia del transporte en la economía de un país, ya sea, en sus distintas formas: marítimo, fluvial, lacustre, ferroviario, carretero, aéreo y otros.

La principal función del transporte es la distribución de mercancías de un punto a otro para facilitar el comercio, "no puede concebirse intercambio comercial o flujo económico no existiendo el medio físico que posibilite las traslaciones involucradas"[8]. En el ámbito social, el transporte es también empleado para el

---

[5] Michel Bonavia, *Economía de los transportes*, 3ª ed., DF., Fondo de Cultura Económica, 1956, p.8.

[6] Jorge Pando fue doctor en Ciencias Económicas y Financieras de la Universidad Mayor de San Andrés, miembro de la Comisión de Estudios Financieros, presidida por Merwin Bohan.

[7] Jorge Pando Gutiérrez*, Bolivia y el Mundo. Geografía Económica. Población, Geografía, Transportes*, Tomo I, 2ª ed. La Paz, Editorial Fénix, 1957, p.133.

[8] Alfonso Balderrama. *El transporte por carretera*. Conferencia dictada por el presidente del Consejo Nacional de Caminos, bajo los auspicios de la Sociedad de Ingenieros de Bolivia. La Paz, Talleres de la Editorial LETRAS, 1962, p. 5.

traslado de pasajeros, asimismo, éste conlleva una serie de beneficios mejorando la calidad de vida de las poblaciones en cuanto a salud y a educación.

Los ferrocarriles, automotores, aviones, barcos y otros medios de transporte facilitan la circulación de la mercancía relacionando los sectores productivos con los centros de consumo. Por tanto, "la inversión pública destinada a la infraestructura en transportes se constituye en un gran instrumento de política, para favorecer el crecimiento y desarrollo"[9].

Acerca de estos medios de transporte es importante aclarar que "el transporte de bienes materiales implica dos factores: un vehículo o unidad de transporte, y un medio en el cual o sobre el cual moverse. La elección del medio determina el tipo y la construcción del vehículo"[10]. Por ejemplo, en el transporte ferroviario, la unidad de transporte es el ferrocarril y el medio sobre el cual se desplaza son las vías férreas. De la misma forma, en el transporte carretero, la unidad de transporte es el camión, autobús u otros automóviles, y el medio sobre el cual se mueven son las carreteras.

De esta manera, considerando la amplitud que conlleva el tema de transportes y por su importancia para la economía nacional, esta investigación se limita al estudio del "transporte por carretera", específicamente la construcción de carreteras en Bolivia. No obstante, abordaremos brevemente acerca del desarrollo

[9] Ximena García, *Desarrollo del Sector Transportes Nacional y su repercusión en el crecimiento económico (1988-2006)*, Tesis de Licenciatura en Economía – UMSA, La Paz, 2007, p.6
[10] Michel Bonavia, *Economía de* …., p. 16

del ferrocarril para entender cómo este medio es desplazado, dando paso a la construcción de carreteras.

1.1. Del ferrocarril a las carreteras

Sin duda uno de los grandes avances tecnológicos que impulsó al transporte fue el ferrocarril, ideado en 1804 por el inventor británico Richard Trevithich y perfeccionada en 1829 por el ingeniero inglés George Stephenson junto a su hijo Robert Stephenson[11]. Este medio de transporte fue el más utilizado del siglo XIX cuya importancia residía en la cantidad de volúmenes de carga que podía transportar, a mayores distancias y en menor tiempo.

Sin embargo, la nueva innovación a nivel mundial del transporte de vehículos a motor, fue desplazando paulatinamente la construcción de vías férreas por la construcción de carreteras. El desarrollo de las nuevas tecnologías del transporte dio lugar a la producción masiva de automóviles en Francia y Estados Unidos a finales del siglo XIX. Inicialmente preponderó la producción francesa para luego ser desplazada por la producción americana. En Estados Unidos se sitúa a James y William Packard y Ransom Olds entre los primeros fabricantes de automóviles.[12] En 1893 Henry Ford inicia la historia de la marca Ford y en el año 1903 funda la Ford Motor Company.

---

[11] Enciclopedia Autodidáctica Océano, *Geografía, Historia, Arte y Deportes I*. Vol., 8, Ediciones Océano, Barcelona S.A., p.1945.

[12] Enciclopedia Británica, Inc., *Enciclopedia Universal Ilustrada,* Vol. 2, Santiago, Editorial Santiago Ltda., 2006, p. 226.

A inicios del siglo XX el desarrollo del automóvil fue expandiéndose a nivel mundial y dio lugar a aumentar el tráfico de pasajeros por carretera y disminuir el de los ferrocarriles. El costo de construcción de carreteras era menor que la construcción de vías férreas. Así lo afirma Jorge Pando cuando señala que "aun tratándose de caminos asfaltados, el costo de un kilómetro de vía férrea será siempre superior al de igual longitud de un camino"[13] Otra ventaja en la construcción de caminos, era que permitía que buses y camiones carguen y descarguen en cualquier punto de parada. De esta manera los caminos carreteros cobraron mayor importancia y los países del mundo impulsaron su vialidad.

En el caso de Bolivia, el año 1892 sería la fecha que marcaría la iniciación de la historia ferroviaria en territorio boliviano, al entregarse las líneas: la de Huanchaca a Uyuni en 1889, y de Ollagüe a Oruro en 1892"[14]. El ferrocarril fue muy importante para el traslado de minerales hacia los puertos del Pacífico, "este medio de transporte, le permitió comercializar tanto en el sector de importaciones como de exportaciones, rubros de significativa importancia; este transporte fue el que más utilizó el Comercio Exterior Boliviano"[15]. El impulsor de este medio de transporte fue Aniceto Arce, propietario de la mina la Huanchaca y presidente de la República (1888-1892).

[13] Jorge Pando, Ob. Cit., p. 169.
[14] Ibíd., p. 143.
[15] Guillermo Medrano, *Historia del Comercio Exterior de Bolivia en el Liberalismo 1900 – 1920*, La Paz, Editores Producciones CIMA., 2009, p.75.

El transporte ferroviario en nuestro territorio cobro gran importancia a fines del Siglo XIX, mientras el desarrollo de la infraestructura caminera se fue dando lentamente a inicios del siglo XX. Al respecto Balderrama indica que “la rápida evolución de la industria automovilística que producía cada vez unidades mayores reduciendo el costo de operación hasta niveles competitivos con los costos ferroviarios, fue frenando el desarrollo de la red ferroviaria al invadir el transporte sobre largas distancias en condiciones económicas equivalentes y con la ventaja evidente que le daba su mayor flexibilidad de operación puesta al servicio del usuario”[16].

Todo este desarrollo mundial del transporte impactó significativamente en Bolivia. El ingreso de los primeros vehículos a motor exigió el mejoramiento de los caminos de tierra, caminos de herradura que por su topografía eran intransitables. De esta manera, se inicia la construcción de los primeros caminos y normas para impulsar el desarrollo una red caminera como veremos a continuación.

1.2. Construcción de los primeros caminos

Constituida la República de Bolivia en 1825, el impulsor en la apertura de caminos fue el libertador Antonio José de Sucre, quien mediante Ley de 13 de octubre de 1826 decreta la apertura del camino de Cochabamba a Yuracarés y Mojos y la formación de puentes, canales, de la siguiente manera:

[16] Alfonso Balderrama. El transporte por carretera. p. 9

> **Art. 1°.-** Se autoriza al poder ejecutivo para que, por medio de adjudicación de terrenos, concesión de privilegios a los pobladores, amparo en sus actuales asignaciones, y otras medidas convenientes, promueva la apertura del camino de Cochabamba a Yuracarés y Mojos.
>
> **Art. 2°.-** Se autoriza en los mismos términos al poder ejecutivo, para que promueva en otros puntos de la república, la apertura de caminos, formación de puentes, canales y todos los medios que faciliten las comunicaciones[17]

Mediante esta legislación, podemos observar el interés de nuestros primeros gobernantes por la apertura de caminos. Importante fueron también las disposiciones emanadas por el presidente Mariscal Andrés de Santa Cruz, a quien la historiadora Solange Zalles señala como promotor de los caminos. Citando a Fossati, Zalles indica que el Mariscal en 1830 acompañado por su secretario Manuel de la Cruz Méndez, intenta llegar hasta Sucre por la ruta "Coroico, Coripata, Chulumani, Irupana para continuar por Inquisivi a Cochabamba hasta Chuquisaca"[18], y que ésta exploración indicaba la voluntad por crear una red de caminos para vincular grandes áreas geográficas del país.

Los medios de transporte utilizados durante esta época eran los coches tirados por caballos o también llamados carruajes. "En la ciudad de La Paz los carruajes comenzaron a circular en la segunda mitad del siglo XIX, debido a que

[17] Véase en: www.Silep.gob.bo. Ley de 13 de octubre de 1826.
[18] Solange Zalles, *Los poderes locales y sus influencias en el desarrollo regional. Los Yungas Paceños entre 1932 y 1952.* Tesis de Licenciatura en Historia, La Paz, 2008, p. 175.

se aperturaron nuevas vías para el tránsito de vehículos en la década de 1880[19]. Por la accidentada topografía de nuestro territorio, a principios del siglo XX "la vialidad en Bolivia quedaba reducida a dos mil trescientos kilómetros de caminos de herradura, verdaderas sendas muleras, angostas, escuetas y quebradas por donde el viajero se lanzaba en inacabables travesías llenas de accidentes peligros"[20]. Por estos caminos peligrosos transitaban las diligencias que eran utilizadas para el transporte de mercancías, correos y pasajeros a larga distancia[21].

El ingreso de los primeros automóviles a suelo boliviano recién se da entre 1904 y 1906. Un TUXEDO y un LENOUX fueron traídos por Jesús Aguayo en 1904, el mismo año, Arturo Posnansky traería el automóvil modelo Mercedes[22]. La llegada de los automóviles a motor causo gran impresión en la población y "a partir de 1912 se incrementaron automóviles importados desde el exterior, los que fueron adquiridos principalmente por un sector social pudiente, incluyendo los extranjeros establecidos en Bolivia que pretendían vivir a la par de los adelantos técnicos de Europa y EE.UU."[23].

---

[19] Véase en: Gobierno Municipal de La Paz, *Historia del Transporte Paceño*, La Paz, GAMLP, p.24
[20] Ministerio de Fomento y Comunicaciones, *Memoria presentada al Honorable Congreso Nacional de 1927.* Tomo I, La Paz, Litografías e imprentas unidas, p. 470.
[21] Gobierno Municipal de La Paz, *Historia del.*., p.27
[22] Ibíd., p.60.
[23] Ibíd. p. 64.

IMÁGEN Nº 1
PRIMEROS AUTOMÓVILES EN BOLIVIA

FUENTE: Gobierno Municipal de La Paz, *Historia del Transporte paceño,* pp.61-62.

El informe del ingeniero Mulder Van Graaf de fecha 24 de julio de 1918 presentado a la Legislatura el mismo año hace referencia a la carretera de Sucre a Tarabuco y Monteagudo como una de las primeras carreteras construidas para el tráfico de automóviles a motor. Mulder señala que el 10 de julio del año pasado (1917) se estrenó el referido camino hasta Tarabuco, con lo que se comprobó la posibilidad de tráfico con automóviles[24].

[24] Ministerio de Gobierno y Fomento, *Apéndice a la Memoria presentada a la Legislatura de 1918*, Imprenta Artística Socabaya, La Paz, 1918, p. 143

Continuando con las primeras obras camineras, pasemos a revisar a quienes se adjudicaba éstos proyectos y la forma de pago. Para este efecto, se ha revisado Leyes, Decretos, Resoluciones del periodo comprendido entre 1910-1916, veamos el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 1
CONSTRUCCIÓN DE CAMINOS 1910 - 1916

Nº	PERIODO	DISPOSICIÓN LEGAL	DESCRIPCION DEL PROYECTO	EMPRESA CONTRATISTA
1	Macario Pinilla (vicepresidente)	Resolución legislativa de 11 de octubre 1910	Construcción del camino carretero de Yacuiba a Santa Cruz	Sotero Callejo (Empresario)
	Eliodoro Viillazón	Resolución Suprema de 16 de noviembre de 1910	Apertura del camino del Puerto de Santa Rosa al punto denominado Todos Santos	Martin Salazar
2		Ley de 23 de noviembre de 1911	Construcción de un camino que ligue los Yungas del Palmar con el camino carretero de Cochabamba al Chimore	Cupertino Ardaya
		Resolución legislativa de 4 de diciembre de 1912	Construcción de un camino carretero de la Quiaca a Tarija	Leandro Borja
3	Ismael Montes	Ley de 15 de septiembre 1915	Construcción del camino de Velasco a la Barraca de Cafetal	Saturnino Saucedo Ortiz
		Ley de 20 de noviembre de 1916	Construcción de un camino que una los pueblos de Buena Vista y Pampa Grande de las provincias del Sara y Vallegrande del Departamento de Santa Cruz	Casiano Gutiérrez

FUENTE: Elaboración propia en base a Leyes, Resoluciones y Decretos en: Anuarios de Leyes y Disposiciones Supremas de 1910; 1911, 1912; Anuario Administrativo del año 1915; Anuario de Leyes y Disposiciones Supremas de 1916.

Podemos observar en el presente cuadro que la construcción de obras camineras durante las primeras dos décadas del siglo XX fue adjudicada a personas particulares, empresarios. La forma de pago era la concesión de tierras

baldías o terrenos aptos para la agricultura o ganadería como se demuestra en la siguiente cita:

> "En compensación al trabajo que se compromete hacer el Sr. Saturnino Saucedo Ortiz, el Gobierno Supremo le reconocerá a título gratuito, cien leguas de tierras o sean doscientas cincuenta mil hectáreas, las que serán ubicadas en la margen boliviana del Rio Itenez y sobre todo en la zona favorecida por las nuevas vías…"
>
> ''Las doscientas cincuenta mil hectáreas serán de terreno aplicado a la agricultura y ganadería no pudiendo ubicarse en terrenos con árboles gomeros" [25]

También observamos en el cuadro, que la Ley de 20 de noviembre de 1916, autorizaba contratar al Sr. Casiano Gutiérrez para la construcción del camino que unía los pueblos de Buena Vista y Pampa Grande de las provincias del Sara y Vallegrande del departamento de Santa Cruz. En compensación al trabajo, el gobierno le adjudicaba al empresario diez lotes de tierras baldías, de diez mil hectáreas cada uno de terrenos adecuados para la agricultura o ganadería en la zona favorecida por el camino[26]. El beneficiario, podía tomar posesión de esas tierras una vez entregado el camino al servicio público, asimismo, por la obra el contratista recibía la suma de veinticuatro mil bolivianos, pagándose cuatro mil bolivianos al concluirse los primeros treinta kilómetros del camino; y los veinte mil bolivianos restantes con la entrega del camino.

[25] Ley del 15 de septiembre de 1915 en: Anuario Administrativo del año 1915, La Paz, Imprenta Velarde, 1916, pp. 287 – 288.
[26] Ley de 20 de noviembre de 1916 en: Anuario de Leyes y Disposiciones Supremas de 1916, La Paz, Litografía e imprenta "MODERNA", 1917.

Para el desarrollo de la vialidad se requería de nuevas normas para acelerar este proceso. Una importante medida fue la implementación del Servicio de Prestación Vial que veremos a continuación.

1.3. La construcción de caminos y el Servicio de Prestación Vial

La Ley del 16 de octubre de 1880 implementa el Servicio de Prestación Vial en el gobierno de Narciso Campero. De acuerdo a la Ley señalada, misma que es modificada y reglamentada en 1892[27] establecía que los habitantes de la República estaban obligados a trabajar por dos días al año en la apertura y conservación de vías públicas, excluyendo de este servicio a mujeres, menores de 18 años, mayores de 50 años, los religiosos y enfermos de gravedad[28]. Los que no concurrían al servicio podían mandar reemplazantes, en caso de no ser remplazados, pagaban el mismo día señalado el valor de los jornales al precio establecido en la localidad[29].

La administración directa del Servicio de Prestación Vial en trabajo y en dinero, correspondía a los prefectos. Para 1906 la Administración y dirección de las vías de comunicación estaban a cargo de las autoridades administrativas, con la intervención inmediata de la Junta de Caminos. Estas Juntas estaban constituidas por dos delegados del Consejo o Junta Municipal y un vecino notable

[27] Ver ambas normas en: Ministerio de Industria, *Prestación Vial. Reglamento del 23 de marzo de 1888*, Cochabamba, Edición oficial, Imprenta de El Heraldo, 1888.
[28] Ver artículo.- 1º de la Ley de 28 de octubre de 1892.
[29] Ver artículo.- 5º de la Ley de 28 de octubre de 1892.

nombrado por el Prefecto del Departamento. Estos tres miembros se renovaban en los primeros días de enero de cada año, pudiendo ser reelegidos[30].

Para efectivizar esta norma, existe documentación referida al control del servicio que era registrado en tres libros. El libro de caja, donde se llevaba una cuenta de las sumas recibidas e invertidas conforme a las instrucciones que se impartían por el superior inmediato. El libro de matrículas, que contenía los nombres de los contribuyentes de cada provincia, cantón y sección de cantón (Ver Anexo 1). El libro de la prestación vial, donde se especificaban los jornales pagados y el número de trabajadores empleados en cada camino[31].

Un aspecto interesante de este servicio es la utilización del impuesto recaudado, el mismo, era destinado a obras de vialidad como: la construcción de caminos, la reconstrucción de puentes, construcción de defensivos de ríos, captación de aguas, pavimentación de calles y otras obras, dándose prioridad al sector minero. En este punto, es importante subrayar, que tras el declive de la minería de la plata entre 1893 – 1894 por la caída de precios en el mercado mundial, se produce el surgimiento de la minería del estaño en el año 1900.

[30] Véase artículos 15, 16 y 17 del Decreto Supremo de 19 de enero de 1906, en: Anuario de Leyes, Decretos y Resoluciones Supremas expedidas en el año 1906, La Paz, Talleres gráficos La Prensa de José Calderón, 1907.
[31] Artículo 19 del Decreto supremo de 19 de enero de 1906, en: Anuario de Leyes, Decretos y Resoluciones Supremas expedidas en el año 1906, p. 30.

Según datos proporcionados por el historiador Guillermo Medrano, los principales centros mineros en el periodo de 1900 – 1920, estaban localizados en los departamentos de La Paz, Oruro y Potosí. Estos eran: Milluni, Huayna Potosí, Colquiri, Negro Pabellón, Huanuni, Uncía, Llallagua, Inquisivi, Antequera, Avicaya, Porco, Potosí, Pulacayo, Colquechaca, Chorolque, Tazna, Guadalupe, Tatasi, Portugalete, Corocoro, Turco y Cobrizos.[32]. En estos centros mineros existía una variedad de riqueza mineral: el estaño fundamentalmente, cobre, wólfram, plata, bismuto y otros. Durante este periodo, los gobernantes liberales como Eliodoro Villazón e Ismael Montes, fomentaron mediante el Servicio de Prestación Vial el mantenimiento y construcción de caminos en dirección hacia los centros mineros citados.

Para demostrar lo señalado en el párrafo anterior, se ha elaborado en base a fuentes documentales consultadas de Anuarios de Leyes, Decretos y Resoluciones Supremas un cuadro resumen de los proyectos ejecutados entre 1909 – 1916 con la Prestación Vial, veamos a continuación.

[32] Guillermo Medrano Reyes, *Historia del Comercio Exterior de Bolivia*…, p. 40.

CUADRO Nº 2
PROYECTOS CAMINEROS EJECUTADOS CON EL SERVICIO DE PRESTACION VIAL 1909 - 1916

Nº	PRESIDENCIA	DISPOSICIÓN LEGAL	AÑO	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
1	**Eliodoro Villazón**	Ley del 23 de noviembre de 1909	1909	Exclusivamente para los terraplenes de Arica a La Paz, en la sección de acceso a la ciudad de Corocoro
2		Resolución Suprema del 3 de mayo de 1910	1910	Se adjudica la prestación vial de capital de Independencia a la reconstrucción definitiva del Puente de Mollepampa
3		Resolución Suprema del 3 de mayo de 1910	1910	Se destina la prestación vial del Cantón Huanuni, a la apertura del nuevo camino carretero que partiendo del cantón Llallagua remate en un punto del ferrocarril Antofagasta a Bolivia; obra que debía ejecutarse por la "Compañía Estañifera Llallagua"
4		Resolución Suprema del 18 de mayo de 1910	1910	Se adjudica a la Sociedad de Propietarios de Caracato y Saphaqui, los brazos de la prestación vial para el trabajo de camino carretero de Ayo Ayo a Sapahaqui
5		Resolución Suprema del 14 de mayo de 1910	1910	Inversión de la prestación vial del Cantón Antequera en la reparación de sus principales vías de acceso, bajo supervigilancia del "Directorio de los Industriales Mineros de Antequera"
6		Resolución Suprema del 14 de mayo de 1910	1910	Los concesionarios del servicio de diligencia entre Sucre - Potosí - Rio Mulatos, solo tienen derecho a emplear los brazos de la prestación vial
7		Resolución Suprema del 28 de julio de 1911	1911	Se adjudica a la H. Junta Municipal de Puerto Suarez el impuesto de prestación vial, destinándolo a la construcción de la línea telefónica a Corumbá
8		Decreto Supremo del 20 de diciembre de 1911	1911	Los fondos recolectados en dinero de la prestación vial en la construcción de un camino carretero; así como los brazos y jornales de los que habitan a tres leguas de distancia (Camino de la ciudad de Camargo a la línea del ferrocarril en proyectos de Sucre a Potosí)
9		Ley de 4 de diciembre de 1912	1912	La prestación Vial de los cantones Vitiche y Calcha y de los vicecantones Palca de Flores y Tumusla, de la provincia Nor Chichas, correspondiente a los años 1913 y 1914 se destina exclusivamente a la rectificación del camino Carretero de Potosí a Cotagaita
10		Ley de 4 de diciembre de 1912	1912	Adjudíquese el servicio de prestación vial de los cantones San Lázaro, Sotomayor y Tarabuco, de la Provincia de Yamparaez, con arreglo a la ley del tramo.
11		Ley de 4 de diciembre de 1912	1912	Se destina el servicio de prestación vial de los cantones Chaunaca y Potolo, de la provincia de Cercado del departamento de Chuquisaca y Tomoyo, Maragua y el vice cantón Marcoma del departamento de Potosí, exclusivamente a la reparación y mejora del camino de herradura que cruza por los indicados cantones y se dirige a los minerales Malmisa, Maragua, Ocurí y Colquechaca.

Nº	PRESIDENCIA	DISPOSICIÓN LEGAL	AÑO	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
12	**Ismael Montes**	Ley 8 de octubre de 1913	1913	El servicio de prestación vial de los cantones Aroma , y Yaco a la construcción de un camino carretero que parta de Chijmuni o de la estación de Patacamaya y pasando por capital Sica Sica, termine en el asiento minero de Araca
13		Ley de 29 de noviembre de 1913	1913	Se adjudica a las juntas municipales de Quillacollo y Tapacari el sobrante de los brazos de la prestación vial, para su empleo en las construcciones de defensivos de los ríos , no pudiendo cobrar los subprefectos en dinero
14		Ley de 29 de octubre de 1914	1914	EL servicio de prestación vial del Cantón Tacobamba correspondiente de los años 1915 y 1916 exclusivamente a prosecución de las obras de defensivos
15		Ley 12 de octubre de 1914	1914	Se destina el servicio de prestación vial de Uncía y Llallagua por los años 1915 y 1916 a la construcción y reparación del camino carretero entre dichas poblaciones y el asiento minero de Huanuni
16		Ley 30 de octubre de 1914	1914	EL impuesto de la prestación vial de Oruro se destina al trabajo de Pavimentación de sus calles
17		Ley de 9 de noviembre de 1914	1914	El producto en dinero de la prestación vial , de la provincia Cliza correspondiente a los años 1915 y 1916 se destina a las obras de captación de aguas de dicha provincia
18		Ley 19 de noviembre de 1914	1914	La prestación vial de Santa Rosa del Chapare y de la misión de San Antonio , se destina a la limpia del camino que conduce de dicho puerto a la ciudad de Cochabamba
19		Ley de 17 de noviembre de 1915	1915	Se destina el servicio de prestación vial del Cantón Caracollo a correspondiente al año 1916 al arreglo del camino que conduce de Oruro a Colquiri
20		Decreto de 23 de mayo de 1916	1916	EL servicio de prestación vial del Cercado de Cochabamba será invertida por la Prefectura en el arreglo de calles de la ciudad de Cochabamba
21		Ley de 4 de septiembre de1916	1916	Amplíese a los años 1917 y 1918 los efectos de la Ley del 30 de octubre de 1914, que destina los fondos de este impuesto en la capital y Cercado de Oruro a la pavimentación de las calles de dicha ciudad
22		Ley de 14 de noviembre de 1916	1916	La prestación vial de la provincia Yamparaez y del cantón San Lázaro de la provincia Oropeza correspondiente al año 1917 se destina al camino carretero de Sucre a Tarabuco, debiendo cobrase en dinero, a razón de un boliviano por día de trabajo
23		Ley de 12 de diciembre de 1916	1916	El producto de la prestación vial del radio urbano de la ciudad de Punata, durante los años 1917 y 1918 se destina al arreglo de las calles de la misma ciudad

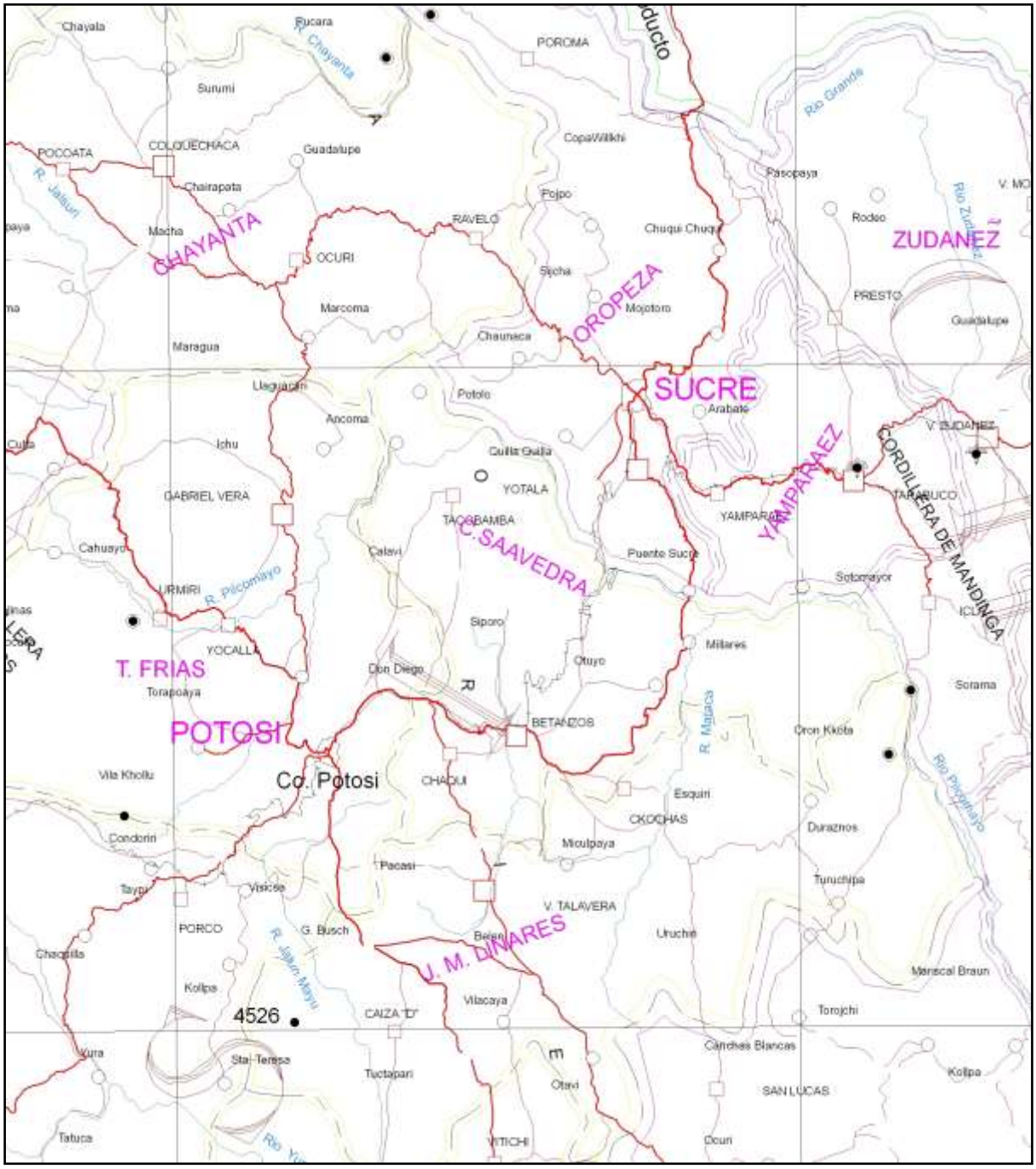
FUENTE: Elaboración propia en base a Leyes, Decretos y Resoluciones Supremas de 1909-1916 en: Anuario de Leyes y Disposiciones Supremas de 1909, 1910; Anuario de Leyes, Decretos y Resoluciones Supremas de 1911, 1912, 1913; Anuario de Leyes y Disposiciones Supremas de 1914; Anuario Administrativo del año 1915; Anuario de Leyes y Disposiciones Supremas de 1916.

Podemos observar en el cuadro Nº 2 que el servicio en fuerza humana y fondos recolectados en dinero, fueron destinados a beneficiar al sector minero con la apertura, reparación, construcción de los siguientes caminos:

- ✓ Apertura del camino carretero que partiendo del cantón Llallagua remate en un punto del ferrocarril a Antofagasta Bolivia.
- ✓ Reparación de las vías de acceso del cantón Antequera.
- ✓ Reparación y mejora del camino de herradura que cruza por los cantones Chaunaca y Potolo de la Provincia Cercado del departamento de Chuquisaca y Tomoyo, Maragua y el vice cantón Marcoma del departamento de Potosí y se dirige a los minerales Malmisa, Maragua, Ocuri y Colquechaca. (Ver Mapa Nº 1)
- ✓ Construcción y reparación del camino carretero entre Uncía, Llallagua y el asiento minero de Hununi. (Ver Mapa Nº 2)
- ✓ Arreglo del camino carretero que conduce de Oruro a Colquiri (Ver Mapa Nº 3)
- ✓ Los terraplenes de Arica a La Paz, en la sección de acceso a la ciudad de Corocoro. (Ver Mapa Nº 4)

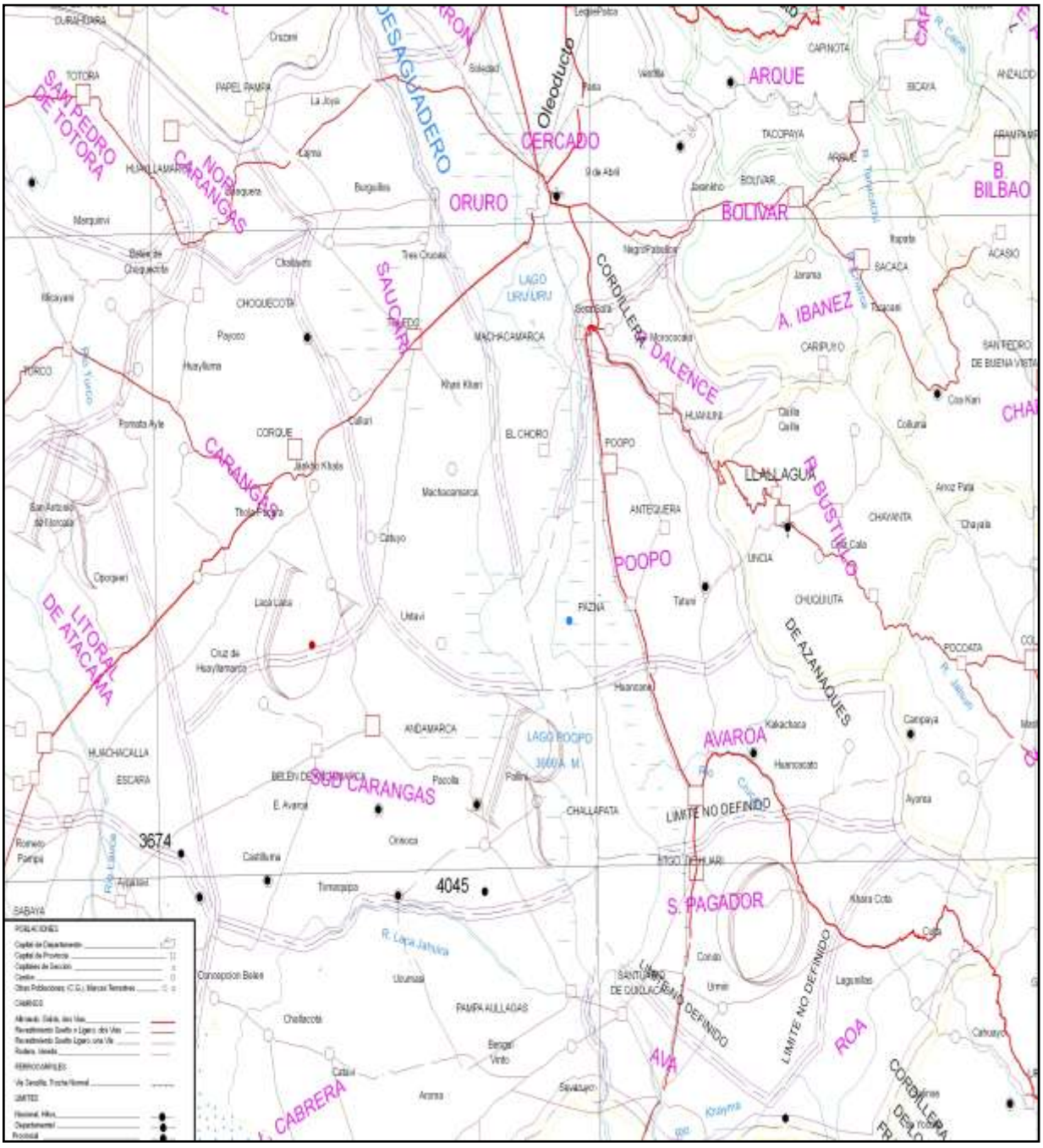
Estos caminos se dirigían a los centros mineros de: Corocoro, cuya producción era el cobre; Llallagua, Colquechaca, Huanuni, Uncía y Colquiri, importantes centros productores de estaño; y Antequera, donde se encontraban minerales como el estaño, wólfram y plata.

MAPA Nº 1



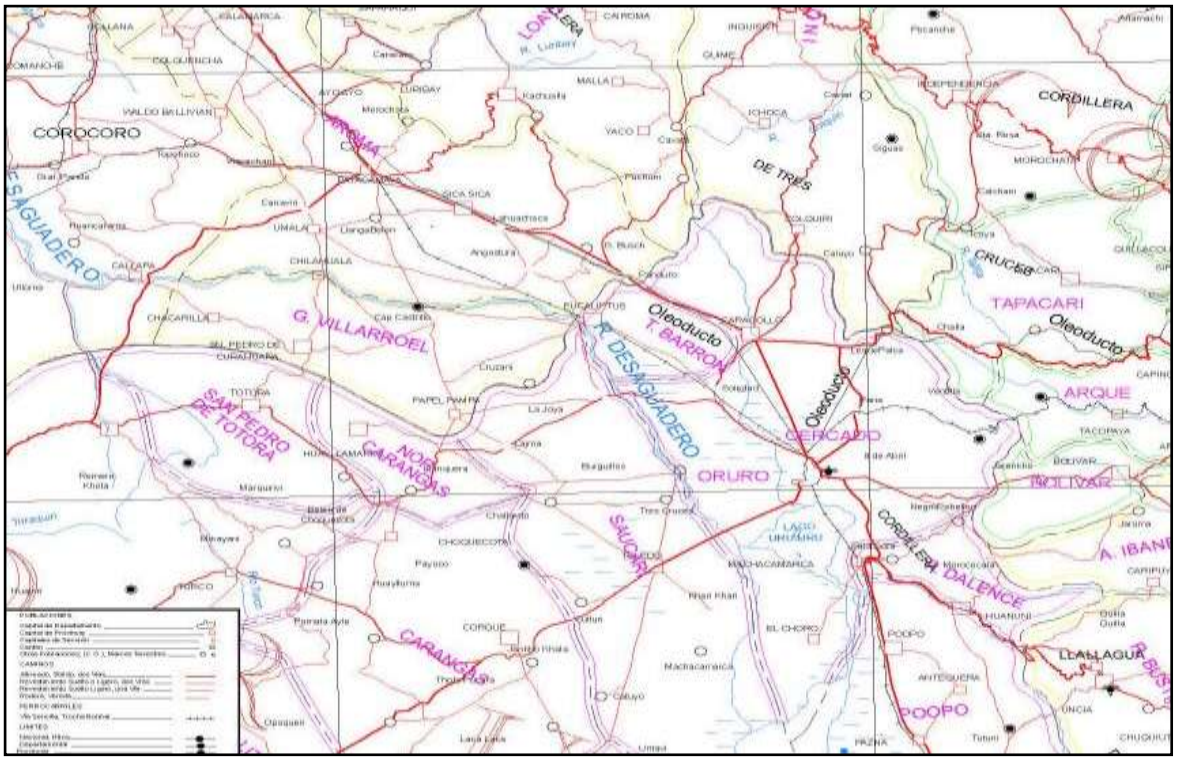
Servicio de Prestación vial y la reparación de los caminos en dirección a los minerales de Malmisa, Maragua, Ocuri y Colquechaca (Cantones Chaunaca, Potolo, Marcoma)
FUENTE: Elaboración propia en base a Mapa Vial de Bolivia, Instituto Geográfico Militar (2012)

MAPA Nº 2



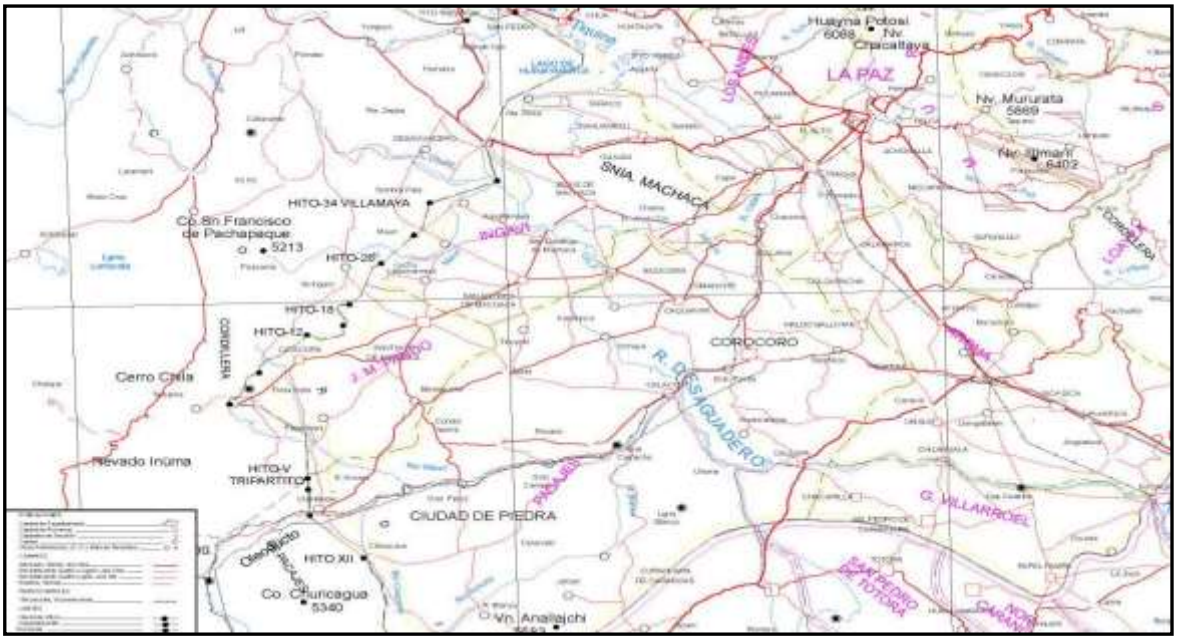
Servicio de Prestación vial y la construcción y reparación del camino carretero entre Uncía, Llallagua y Huanuni
FUENTE: Elaboración propia en base a Mapa Vial de Bolivia, Instituto Geográfico Militar (2012)

MAPA Nº 3



Servicio de Prestación, arreglo del camino carretero Oruro - Colquiri
FUENTE: Elaboración propia en base a Mapa Vial de Bolivia Instituto Geográfico Militar (2012)

MAPA Nº 4



Servicio de Prestación, acceso a Corocoro
FUENTE: Elaboración propia en base a Mapa Vial de Bolivia, Instituto Geográfico Militar (2012)

En relación a su aplicación, si bien este servicio debía ser aplicado a todo habitante de la república como señalan las disposiciones legales de 1880, 1888, 1892 y 1906, el trabajo pesado generalmente fue asignado al indígena. María Luisa Soux en base a la revisión de documentos pertenecientes al Archivo de Coroico indica que, "el trabajo de reparación de los caminos era realizado por los colonos de las haciendas y los comunarios, mientras que los vecinos de los pueblos debían contribuir con dinero porque, según el pensamiento de la época, "sólo los indígenas eran capaces de realizar este trabajo"[33].

Respecto a la vigencia, el último dato obtenido data de 1986. El Decreto Supremo del 3 de julio de 1986, promulgado por el presidente Víctor Paz Estenssoro, establecía la obligación al pago anual por prestación vial por un monto equivalente a tres días del salario mínimo nacional, a todos los habitantes de la República, mayores de 21 años y menores de 60, cualquier fuese su condición, excepto los imposibilitados[34].

La contribución podía pagarse en dinero o servicios personales durante tres días en obras de construcción, reparación o conservación de caminos. El pago por la contribución debía ser descontado cada año a todos los empleados públicos y privados. El Servicio Nacional de Caminos[35] era la Entidad encargada de la

[33] María Luisa Soux, *La coca liberal producción*…, p.132.
[34] Decreto Supremo Nº 21320 del 3 de julio de 1986, véase en: http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo
[35] El Servicio Nacional de Caminos fue creada en 1961 para llevar a cabo las labores camineras del país.

programación, control y utilización de los fondos exclusivamente al mantenimiento y mejoramiento de la Red Vial Nacional[36].

Para una mejor comprensión sobre el tema creemos conveniente la elaboración de un cuadro cronológico sobre las disposiciones legales emanadas desde 1880 a 1986, al respecto veamos:

CUADRO Nº 3
SERVICIO DE PRESTACION VIAL EN BOLIVIA
1880 - 1986

Nº	DISPOSICIÓN LEGAL	PRESIDENCIA	¿QUIENES ESTABAN OBLIGADOS?	TIEMPO DE SERVICIO	¿QUIENES ESTABAN EXCLUIDOS?
1	Ley del 16 de octubre de 1880	Narciso Campero	Todos los habitantes de la República desde los 18 a 40 años	2 días al año	El sexo femenino
2	Reglamento de 23 de marzo de 1888	Mariano Baptista (Vicepresidente de la República)	Los habitantes de la República	2 días al año	Las mujeres; menores de 18 años; mayores de 40; los enfermos de gravedad
3	Ley de 28 de octubre de 1892	Mariano Baptista	Los habitantes de la República	2 días al año	Las mujeres; los menores de 18; los mayores de 50 años; los religiosos y los enfermos de gravedad
4	Decreto Supremo de 19 enero de 1906	Ismael Montes	Todos los habitantes varones de la República mayores de 18 años y menores de 60	-----	Los que tuviesen impedimento físico para el trabajo
5	Ley de 1º de diciembre de 1926	H. Siles	Todos los habitantes varones de la República, mayores de 18 y menores de sesenta años	6 días por año	Los que tengan impedimento físico para el trabajo y los que estén prestando su servicio militar
6	Decreto Supremo 21320 de 3 de julio de 1986	Víctor Paz Estenssoro	Todos los habitantes, mayores de 21 años y menores de 60	3 días al año	Los imposibilitados físicamente para el trabajo

FUENTE: Elaboración propia en base a Ley del 6 de octubre de1880; Ley de 28 de octubre de 1892; Ley de 1 de diciembre de 1926; Reglamento de 23 de marzo de 1888; Decreto Supremo 21320 de 3 de julio de 1986.

[36] Ver artículos 2º y 6º del Decreto Supremo Nº 21320 del 13 de julio de 1986

Como podemos observar el Servicio de Prestación Vial estuvo vigente al menos un siglo desde 1880 hasta 1986. La política de los gobiernos liberales inicialmente fue facilitar el comercio mediante de este servicio, ejecutándose la apertura y mantenimiento de caminos para transportar el mineral de los centros mineros hasta la estación ferroviaria. Los gobiernos posteriores siguieron manteniendo esta normativa que contribuía física y económicamente a la integración territorial boliviana. Asimismo, se promovieron nuevas normas para reglamentar la construcción de los caminos que se abrían.

1.4. La clasificación y reglamentación de las carreteras en Bolivia

Las reuniones de la Comisión Panamericana de Carreteras en Estados unidos en 1924 y el Congreso de Carreteras de Buenos Aires de 1925 probaron que el desarrollo de los caminos carreteros cobro importancia en los países del mundo e impulsaron su vialidad. Estados Unidos encabezaba estas reformas, los países de Europa y Sudamérica también comenzaron hacerlo[37].

En el caso de Bolivia, el presidente Hernando Siles reglamentó la construcción de caminos en Bolivia para normar la vialidad en el territorio boliviano mediante Decreto Supremo del 2 de agosto de 1927. Según este decreto los caminos estaban clasificados en dos categorías: caminos públicos y caminos

[37] Ministerio de Fomento y Comunicaciones, *Memoria presentada al Honorable Congreso Nacional de 1927.* Tomo I, La Paz, Litografías e imprentas unidas, p. 385.

particulares. La normativa establecía que los caminos públicos se subdividían en tres clases: en caminos de primera clase, de segunda clase y de tercera clase.

Los caminos de primera clase, eran los que vinculaban capitales de departamento entre sí, o estas capitales con las de provincia de más de cinco mil habitantes, y los que se conectaban con las redes de vialidad de las naciones fronterizas, adquiriendo carácter internacional. Los caminos de segunda clase, eran los que unían capital de departamento con una de provincia de menos de cinco mil habitantes, los que ligaban capitales de provincia entre sí. También se consideraba en esta categoría a los que se dirigían desde una estación ferroviaria a un asiento minero u otro establecimiento industrial. Los caminos de tercera clase, eran los caminos de herradura, pero perfeccionados y construidos en condiciones de ser ampliados en lo futuro y convertidos en caminos de las clases anteriores [38].

Este Decreto no solamente establecía la clasificación sino también las características técnicas que debían tener los caminos y el empleo de los materiales de construcción que debían utilizarse. Además de establecer la Entidad a cargo de las obras, los estudios, planos y presupuesto[39].

[38] Ver artículo 1º, del Decreto Supremo del 2 de agosto de 1927 en: Memoria presentada al Honorable Congreso Nacional de 1927.

[39] Ver artículo numeral 2º, 3º, 7º, 15º del Decreto Supremo del 2 de agosto de 1927.

Posteriormente una nueva clasificación se realiza según el Reglamento de la Dirección General de Vialidad de 1942, clasificando las carreteras en tres categorías: caminos nacionales, departamentales y vecinales[40]. Los caminos nacionales, eran aquellos que vinculaban departamentos, ciudades y centros importantes de producción. Los caminos departamentales, eran los que unían las capitales de provincias y centros de producción importantes dentro de cada departamento. Por último los caminos vecinales, eran aquellos de interés exclusivamente local[41].

Si efectuamos una comparación entre la primera y la segunda reglamentación, podemos observar que la primera clasificación de 1927 destaca la importancia de construcción de caminos en estrecha relación a la cantidad de habitantes por departamento que conectaba. En cambio, la clasificación de 1942 establece la necesidad de construcción de caminos en relación a la importancia económica de cada región.

De esta manera, se van estableciendo normas fijas sobre la construcción y las categorías de los caminos en territorio nacional, cuya importancia era significativa para impulsar el desarrollo vial. Bolivia requería de caminos que promoviesen el intercambio comercial y el acercamiento de las zonas de producción con los centros de consumo de ciudades y provincias. Es a partir de 1942 que se marca una nueva etapa, donde en base a una planificación

[40] Jorge Pando, *Bolivia y el Mundo*..., p. 176.
[41] Ibíd., p.178.

económica se promueve el desarrollo de un Sistema de Carreteras a nivel nacional. Nuestro siguiente capítulo abordará este tema.

CAPÍTULO II

2. PROCESO DE PLANIFICACIÓN EN BOLIVIA Y EL DESARROLLO DEL SISTEMA CARRETERO

La idea de planificación tiene su influencia en la planeación económica general que se impulsó en la Ex Unión Soviética en 1928 con el primer Plan Quinquenal. "La planificación fue señalada por los fundadores del socialismo como uno de los mecanismos clave para superar la anarquía capitalista, la contradicción entre la planeación particular de cada empresa y el desorden generalizado de la producción capitalista, que posibilitaba entre otras cosas, la crisis de superproducción"[42].

La Historia de la Planificación para el Desarrollo Económico y Social en Bolivia comienza en la presidencia de Hernando Siles (1926-1930) cuando "el gobierno de Bolivia invitó a la misión estadounidense presidida por E. Walter Kemmerer que había hecho una gira por varios países sudamericanos con el fin de reordenar su sistema financiero"[43].

El gobierno de Siles estuvo marcado por varias dificultades económicas, lo que lo llevó a contratar una misión financiera para reordenar el sistema bancario. Kemmerer, implementó medidas, como la regulación del sector bancario a través

[42] Juan Parra. "Principales problemas económicos que incidieron en el fin del Socialismo Soviético", disponible en: www.bdigital.unal.edu.co, p. 13.
[43] Carlos D. Mesa Gisbert; José de Mesa; Teresa Gisbert, *Historia de Bolivia*, 8ª Ed., La Paz, Editorial Gisbert y Cia. S.A., 2012, p. 460.

de La Ley General de Bancos del 11 de julio de 1928, La Ley monetaria, además, de la creación del Banco Central de Bolivia en 1928 y la creación de la Contraloría General de la República[44].

Más adelante, los gobiernos posteriores efectuaron gestiones para que especialistas extranjeros se encarguen de realizar estudios de la situación económica y social de Bolivia. Desde 1942 a 1962 se elaboraron los siguientes planes y/o estudios económicos y sociales[45].

1. El Plan Bohan (1942)
2. El informe Keenleyside (1951)
3. El Plan Político Económico de la Revolución Nacional (1955)
4. Estudio realizado por la secretaria de la CEPAL (1955)
5. El Informe FORD, BACON y DAVIS, INC. (1956)
6. El Plan de estabilización monetaria de 1956
7. El informe ZONDAG, 1952-1966
8. El programa gubernamental de inversiones inmediatas y sus prioridades (1960)
9. Programa de recuperación de la Minería Nacionalizada Convenio Salzgitter – 1961 – La operación triangular
10. El Plan Nacional de Desarrollo Económico y social 1962-1971 o PLAN DECENAL (1961)
11. El Plan Quinquenal de las Fuerzas Armadas 1962

De los planes, informes y/o estudios precitados, se puede identificar cuatro planes de desarrollo económico que impulsaron el desarrollo del Sistema de

[44] Carlos D. Mesa Gisbert; José de Mesa; Teresa Gisbert *Historia de Bolivia*, p. 460.
[45] Gontran Carranza Fernández, *El proceso histórico de la planificación en Bolivia*., 2ª ed. La Paz, Editorial e imprenta de la Universidad Mayor de San Andrés, 1984, pp. 9 – 49.

Carreteras en el país: El Plan Bohan (1942); El Plan Inmediato Económico del Gobierno de la Revolución Nacional (1954); El Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social 1962 – 1971 (Plan Decenal) y El Plan Quinquenal de las Fuerzas Armadas (1962) (Véase cuadro Nº 4).

El Plan Bohan y el Plan Inmediato Económico del Gobierno de la Revolución Nacional se enfocaron a la construcción de caminos en el departamento de Santa Cruz, pues se veía a esta región como una zona prometedora del desarrollo del país. El Plan Decenal y el Plan Quinquenal de las FF.AA, apuntaron a la apertura de caminos hacia el departamento del Beni para abrir áreas de colonización en esta región. El Comando de Ingeniería de las Fuerzas Armadas tenía la misión de coadyuvar en la construcción de estos caminos y apoyar en las tareas de colonización.

La ayuda económica de los Estados Unidos jugó un papel significativo para la ejecución de los proyectos planteados en los informes y/o estudios de planificación económica y más aún en los de construcción de carreteras. Sin embargo, la ayuda otorgada por el Gobierno americano respondía a una serie de intereses tanto económicos y políticos como veremos a continuación.

CUADRO Nº 4
PROCESO DE PLANIFICACIÓN PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO EN BOLIVIA Y EL DESARROLLO DEL SISTEMA DE CAMINOS (1942 – 1962)

PLAN O ESTUDIO	AÑO	GOBIERNO	CARÁCTERÍSTICAS	PROYECTOS CAMINEROS
Plan Bohan	1942	Gral. Enrique Peñaranda	Fomentar la producción de azúcar, arroz, madera, ganado, trigo y otros cereales, productos de lechería, grasas y aceites comestibles, algodón y lana para sustituir las importaciones	Cochabamba - Santa Cruz; Santa Cruz - Camiri; Santa Cruz - Montero- Cuatro Ojos; Camiri - Villamontes; Sucre - Camiri; Villazón - Tarija; Tarija - Villamontes; La Paz - Rurrenabaque, con ramal Apolo
			Implementación de un sistema de comunicaciones especialmente mediante carreteras para la explotación del sector agrícola.	
			Desarrollo de campos petroleros	
			Propone crear la Corporación Boliviana de Fomento y que ésta fomente el establecimiento de familias colonizadoras en las tierras de producción agrícola	
Plan Inmediato De Política Económica Del Gobierno de la Revolución Nacional	1954	Víctor Paz Estenssoro	Propone que con la Ayuda del Gobierno Americano ejecutar el desarrollo agropecuario, agrícola, minería, petróleo, energía hidroeléctrica, caminos y desarrollo industrial.	Camino Monte Punco - Ichilo; Pavimento asfaltico para la carretera Cochabamba - Santa Cruz; Puente sobre el Rio Piray; Camino La Paz - Caranavi - Río Beni
			Plantea el desarrollo del área de Villamontes, Proyecto Ganadero del Beni-Reyes, Desarrollo de los Valles de Cochabamba, Tarija y Potosí y del Altiplano	
			Planteó la Organización de un Servicio Cooperativo Interamericano para el mantenimiento de caminos	Mantenimiento de caminos troncales: La Paz - Puerto Acosta; Santa Cruz - Camiri; Sucre - Camiri; Camino Tupiza - Tarija - Villamontes
Plan Nacional De Desarrollo Económico y Social 1962-1971 (Plan Decenal)	1961	Víctor Paz Estenssoro	Gestionó la cooperación financiera exterior para reemplazar la importación de artículos con el financiamiento de proyectos de estímulo económico y de inversión	
			Tenía como objetivo proseguir la progresiva integración del territorio y la economía nacional	
			Asegurar el monto de inversiones suficientes para generar el ahorro nacional necesario	
Plan Quinquenal de las Fuerzas Armadas	1962	Víctor Paz Estenssoro	Proponía la construcción de caminos en extensión de 1.044 kilómetros dentro de la Red Fundamental y complementaria	
			Plantea el levantamiento de la Nueva Carta Nacional	

FUENTE: Elaboración propia en base al Plan Bohan; Plan Inmediato de la Política Económica del Gobierno de la Revolución Nacional; Gontran Carranza, *El Proceso Histórico de la Planificación en Bolivia.*

2.1. El inicio de la ayuda económica de los Estados Unidos de América para el Desarrollo Económico de Bolivia

Durante los años 20 y 30 del siglo XX, la crisis económica afectó a varios países del mundo. “El crack financiero de 1929 que estalló en Nueva York se extendió por el mundo entero, agravó la situación, aventando desocupación y quiebra hasta los últimos rincones del globo”[46]. Por otra parte, Alemania, Italia, Japón y la URSS no estaban satisfechos con las condiciones impuestas por la Conferencia de Paz de Paris de 1919 e iniciaron una política expansionista y de desquite sin respetar dichos acuerdos[47].

El Partido Nacional Socialista de los Trabajadores de Alemania (NSDAP) liderado por Adolf Hitler fue creciendo y “con la excusa de un ataque polaco a un puesto fronterizo alemán, el 1 de septiembre de 1939, Alemania invadió Polonia. Gran Bretaña y Francia le dieron dos días a Hitler para que retirase sus tropas. Ante la negativa del Fuhrer, el 3 de septiembre de 1939, Gran Bretaña, Nueva Zelanda y Australia le declararon la guerra al III Reich. Francia, Sudáfrica y Canadá hicieron lo mismo en pocos días después”[48]. De esta manera se inició la Segunda Guerra Mundial.

En 1941 Japón ocupó Manchuria y Corea e invadió Indochina Gala. Roosevelt, presidente de los EE.UU., bloqueo los fondos nipones en Estados

[46] Historia TIME del Siglo XX, *La Segunda Guerra Mundial*, Barcelona, Editorial Sol. 90, S.L. 2011, p. 13.
[47] Enciclopedia Autodidactica Océano, *Geografía, Historia, Arte y Deportes II*. Barcelona, Editorial Océano Vol. 8, p. 1975.
[48] Historia TIME del Siglo XX, p. 19.

Unidos y decreto un embargo en la venta a Tokio de petróleo y otras materias primas estratégicas. El 7 diciembre de 1941 Japón ataco por sorpresa la base americana de Pearl Harbour, dando lugar a la intervención de Estados Unidos en la guerra[49].

Bajo este contexto, Estados Unidos buscó garantizar el suministro de materias primas con los países de América bajo el argumento de ayudarlos en su desarrollo. Fue así que en la ciudad de Rio de Janeiro entre el 15 al 28 de enero de 1942 fue celebrada la Tercera Reunión de Consulta entre los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas[50]. En esta reunión participaron 21 países: Chile, Paraguay, Argentina, Brasil, Perú, Ecuador, México, Colombia, Venezuela, Uruguay, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Honduras, El Salvador, Panamá, Guatemala, Estados Unidos de América, Haití, Nicaragua y Bolivia.

Resultado de las deliberaciones fue la aprobación de los siguientes puntos:

1. **La ruptura de relaciones diplomáticas con el Japón, Alemania e Italia**, por haber primero de esos Estados agredido y los otros dos declarado la guerra a un país americano.

2. **Producción de materiales estratégicos,** "como expresión de solidaridad continental" se haga la movilización económica de las Repúblicas Americanas, con la mira de asegurar a los países de este hemisferio, y especialmente a los que

[49] Ibíd., p. 47.
[50] Acta Final de la Tercera Reunión de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas, disponible en: www.oas.org/consejo/sp/RC/RC%20default.asp

están en guerra, el aprovisionamiento de materiales básicos y estratégicos, en cantidad suficiente y en el menor tiempo posible."[51]

3. **Sostenimiento de las economías internas de los países americanos**, se resuelve "recomendar a las naciones productoras de materias primas, maquinaria industrial y otros elementos indispensables para el sostenimiento de la economía interna de los países consumidores, que hagan todo posible para suministrar dichos elementos y productos en cantidades suficientes para evitar que la carencia o escasez de ellos traiga consecuencias perjudiciales para la vida económica de los pueblos americanos". [52]

Al respecto Víctor Andrade Uzquiano, quien fue embajador de Bolivia en Washington (EE.UU) entre 1944 a 1962, afirma que "los precios para la venta de nuestros minerales se estabilizaron mediante los contratos suscritos por los únicos compradores, que eran Estados Unidos y Gran Bretaña, y los precios de los artículos manufacturados también debían estabilizarse a fin de mantener ese equilibrio. Pero no sucedió así"[53]. Andrade, asevera que por esta razón, Estados Unidos tenía la gran responsabilidad de ayudar al desarrollo de los países afectados. Por lo tanto, en el caso de Bolivia se resuelve enviar a la misión económica presidida por el economista americano Mervin Bohan[54].

Para James Siekmeir la ayuda económica proporcionada por el Gobierno Americano era una forma de frenar el comunismo en América Latina. Según el autor "los dirigentes de EE.UU., en Washington vieron en la asistencia económica

[51] Ibíd., p. 6.
[52] Ibíd., pp. 9- 11.
[53] Víctor Andrade, *La Revolución Boliviana y los Estados Unidos 1944-1962*, La Paz, Editores Gisbert y Cía. S.A., 1979, p. 275.
[54] Ibíd., p. 275.

una forma de contrarrestar las revoluciones en América Latina, las mismas que podrían conducir a políticas económicas nacionalistas en el hemisferio, especialmente en las dos naciones con mayor población indígena, Guatemala y Bolivia".[55] Otra posición al respecto, desde una visión geopolítica del investigador Pablo Villegas, señala que "Bohan y los EE.UU. no veían a Bolivia como un país sino como yacimientos de materias primas"[56].

En suma, es evidente que la ayuda económica de Estados Unidos a Bolivia, respondía a una serie de intereses económicos y políticos. Primero, bajo el argumento de "solidaridad continental" buscaba garantizar el aprovisionamiento de materias primas apoyado en las deliberaciones de la Tercera Reunión de Consulta entre los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas.

Segundo, el conflicto bélico con las potencias del Eje, trajo consigo consecuencias para la industria automovilista norteamericana en el suministro de la goma elástica proveniente de la península Malaya. "La preocupación de las potencias aliadas era estabilizar el abastecimiento, ante una demanda fundamental de las industrias, que aportaban al esfuerzo bélico occidental"[57]. Por consiguiente, Bolivia aportó con la exportación de goma, "las cantidades

[55] Doctor en Historia de la Angelo State University, James F. Siekmeyer. "Las relaciones entre EE. UU y América Latina, 1945-1961: El nacionalismo económico de América Latina y la asistencia económica de EE. UU" en la Revista de la Carrera de Historia (UMSA) Nº 27, La Paz, 2003., p. 52.
[56] Pablo Villegas, *Geopolítica de las carreteras y el saqueo de los recursos naturales*, Cochabamba, Centro de Documentación e Información de Bolivia CEDIB, 2013, p. 80.
[57] María del Pilar Gamarra, El Desarrollo Autónomo…, p. 333.

exportadas oscilaron entre las 4.000 y 4.500 toneladas”[58] abasteciendo al país del Norte durante la Segunda Guerra Mundial.

De esta manera y como una forma de ayuda llega la Misión Económica de los Estados Unidos de América a Bolivia planteando la necesidad de efectuar un Sistema de Carreteras para el desarrollo de la economía boliviana. Veamos a continuación.

2.2. El Plan Bohan

En el gobierno del Gral. Enrique Peñaranda Castillo (1940-1943), el Departamento de Estado de los Estados Unidos expresa la necesidad de promover relaciones entre ambos países con la finalidad de diversificar la economía boliviana. Se delinea las bases de un programa de cooperación económica entre los Estados Unidos y Bolivia en un memorándum entregado a Luis Fernando Guachalla, embajador boliviano en Washington[59].

El 4 de diciembre de 1941, se autoriza la formación de la Misión Económica de los Estados Unidos a Bolivia y llega el 17 de diciembre del mismo año. La Misión estaba a cargo de Merwin L. Bohan, Jefe de la Comisión Económica de los Estados Unidos y estaba conformada por: dos expertos del Departamento de Agricultura, dos expertos del Bureau of Mines del Departamento del Interior, dos

[58] Ibíd., p. 334.
[59] Merwin Bohan, *Plan Bohan (Bolivia),* Tomo I, La Paz, Editorial Carmach, 1988, p.1.

expertos de la Administración de Caminos Públicos de la Agencia de Trabajos Federales y Representantes de la Oficina del Coordinador de Asuntos Interamericanos y del Departamento de Estado[60].

El informe Bohan presentado en 1942, proponía una economía más diversificada y estable a través de: 1) El trazo de un sistema carretero que permitiera el desarrollo económico de las regiones atravesadas por el sistema y la conexión de centros productores y consumidores. 2) Fomento a la producción agrícola y el establecimiento de plantas de procesos industriales, facilidades de mercado, agencias de crédtito.3) Estudios y construcción de obras en conexión con el desarrollo de cultivos a irrigación aquellas zonas seleccionadas. 4) Desarrollo de campos petroleros probados[61].

Respecto a los caminos, el informe demostraba que no había caminos pavimentados y los que existían estaban en malas condiciones. La Sección B, Parte V. del Informe de la Misión Económica de los Estados Unidos en Bolivia, aborda el tema e indica claramente las rutas y su importancia para el desarrollo de un Sistema de Caminos.

El informe enviado el 19 de agosto de 1942 por Harry P. Hart y Edward A. Willis al Commissioner Public Roads Admininstration, Mr. Thos. H. MacDonal, planteó en una primera etapa, un programa económico, la ejecución de la ruta

[60] Merwin Bohan, *El Plan Bohan*, pp. 3-4.
[61] Ibíd., p.12.

Cochabamba – Santa Cruz. También "se hacen recomendaciones acerca de los cuales son considerados como rutas más practicables y cuales llenan las normas para justificar su inclusión en el Sistema Caminero Nacional"[62] para su inclusión en un segundo programa de cooperación. "La primera etapa del programa totalizaba $ 26.125.000, de los cuales $ 12.000.000 serían para el camino Cochabamba – Santa Cruz y conexiones Norte y Sur, de los $ 26.125.000, $ 10.500.000 serían proporcionados por el Gobierno boliviano[63].

Resultado de las recomendaciones del Plan Bohan, se crea la Corporación Boliviana de Fomento (CBF) en 1942, cuya principal función era alentar y financiar proyectos. La Construcción y mantenimiento de la Carretera Cochabamba – Santa Cruz y otras rutas en el departamento de Santa Cruz estuvo a cargo de la CBF, como se demuestra en el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 5
CAMINOS TERMINADOS POR LA CBF A DICIEMBRE DE 1956

CAMINO	KILÓMETROS	KILÓMETROS
Cochabamba - Santa Cruz		**501**
Santa Cruz - Guabirá	54	
Guabirá - Portachuelo	17	
Portachuelo - Buena Vista	33	
Buena Vista - Yapacani	24	
Buena Vista - Surutú	12	**140**
Guabirá - Saavedra	11	
Saavedra - Mineros	16	**27**
Guabirá - La Loma	11	
La Loma - La Esperanza	17	**28**
Avda. de Circunvalación		
Santa Cruz YPFB Montero	12	**12**
Total		**708**

FUENTE: CEPAL, Análisis y Proyecciones del Desarrollo Económico IV. El Desarrollo Económico de Bolivia, 1958, p.235.

[62] Marwin L. Bohan, *Informe de la Misión Económica de los Estados Unidos en Bolivia 1942*. Parte V. Caminos, s.e., 1960, p. 1.
[63] Ibíd., p. 2.

Las rutas descritas en el cuadro Nº 5, eran importantes zonas de producción agrícola, donde se encontraban los principales ingenios de azúcar, una planta descascadora de arroz. Asimismo, la Corporación tenía a su cargo la construcción de la carretera Montepunco – Puerto Villarroel, camino importante para el acceso al Beni y para desarrollar la explotación de productos forestales[64].

La creación de la Corporación Boliviana de Fomento en el año 1942, fue el impacto inmediato del Plan Bohan. Más adelante, el Gobierno de la Revolución Nacional en 1952, al asumir el poder retoma los postulados del Plan Bohan y son plasmados en el Plan Inmediato de Política Económica del Gobierno de la Revolución Nacional que pasaremos a ver.

2.3. El Plan Inmediato de Política Económica del Gobierno de La Revolución Nacional

En 1954 se presenta al Gobierno de los Estados Unidos el "Plan Inmediato de Política Económica del Gobierno de la Revolución Nacional", redactado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República de Bolivia. En este documento se muestra el panorama de la economía boliviana y se expone un plan inmediato para modificar la situación económica con la ayuda del Gobierno Americano.

[64] CEPAL, *Análisis y proyecciones del desarrollo económico IV. El Desarrollo económico de Bolivia*. Estudio realizado por la Secretaría de la Comisión para América Latina. México, 1958, p. 237.

En el Plan se manifestaba la preocupación sobre el estado de los caminos. Por tal razón, el capítulo tercero "Caminos, transporte y comunicaciones", se enfoca de forma completa a este tema[65]. Se manifiesta la necesidad de llegar a regiones planas, semitropicales y tropicales del territorio boliviano para producir artículos que se importaban. También destacaba efectuar la complementación del pavimento asfaltico de la Carretera Cochabamba – Santa Cruz y dar prioridad a las rutas: Santa Cruz – Camiri; Tarija – Villamontes; Sucre – Camiri.

El panorama de la red caminera hasta 1954 alcanzaba a 22.000 Kms. (13.800 millas), de los cuales no más de 3.000 kms. (1.900 millas) prestaban servicios durante todo el año[66]. Ante esta deficiencia en los caminos que en su mayoría eran de tierra, apuntaba a mejorar cuatro caminos troncales:

1) La Paz – Puerto Acosta
2) Santa Cruz – Camiri
3) Sucre – Camiri
4) Tupiza – Tarija – Villamontes

Estos caminos eran de significativa importancia para la economía boliviana, el primero porque comunicaba la zona agrícola del Lago Titicaca a La Paz; el segundo, comunicaba la región de las petroleras con Santa Cruz; el tercero, importante para el intercambio de productos agrícolas; el cuarto, conectaba la

[65] Walter Guevara Arze, *Plan Inmediato de Política Económica del Gobierno de la Revolución Nacional*., Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, La Paz, 1954, pp.111-125.
[66] Walter Guevara Arze, *Plan Inmediato de Política*…, p.113.

región del Chaco al sistema ferroviario para fomentar el desarrollo de la agricultura y ganadería[67]. De ahí que para la ejecución de los proyectos citados, el Gobierno Boliviano solicito en este Plan "se organice un servicio especial para la mejora, mantenimiento y administración de estos caminos, con la cooperación del Gobierno de los EE.UU. de América"[68].

La atención al desarrollo de la Red de Caminos y Carreteras hasta entonces era función de la Dirección General de Vialidad, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones creada el 4 de diciembre de 1941. Sin embargo, "debido a factores negativos tanto de orden técnico como administrativo, la entidad adoleció de graves fallas que le impidieron mantenerse a la par del progreso de los vehículos que circulaban por las vías bajo su cuidado"[69].

Las obras efectuadas por esta entidad eran simples reparaciones por falta de maquinaria pesada y personal capacitado. En este sentido, ante las deficiencias de la Dirección General de Vialidad y en el marco de las recomendaciones del Plan inmediato de Política Económica del Gobierno de la Revolución Nacional se crea el Servicio Cooperativo Boliviano Americano en el año 1955.

[67] Ibíd., p. 124.
[68] Ibíd., p.124.
[69] Alfonso Balderrama, El transporte…, p.10.

2.3.1. El Servicio Cooperativo Boliviano Americano (SCBAC)

Una de las primeras políticas camineras ejecutadas por el Gobierno del MNR fue la creación del Servicio Cooperativo Boliviano Americano (SCBAC) mediante un convenio suscrito entre representantes de los Gobiernos de Estados Unidos y la República de Bolivia el 03 de agosto de 1955. Su función principal era efectuar el mantenimiento y mejoramiento de los caminos principales del territorio boliviano.

El SCBAC introdujo por primera vez el uso de equipo pesado consistente en motoniveladoras, tractores, palas mecánicas y otras que antes no se utilizaban. Dentro de sus atribuciones estaba el "entrenamiento y capacitación del personal boliviano sobre métodos modernos de conservación de caminos, mantenimiento de equipos, materiales y suelos y administración…"[70]

En principio atendía 6 distritos viales, cuyo centro de operaciones se instaló la Oficina Central y la Maestranza Central[71] del departamento de La Paz. La construcción de puentes a la par de las carreteras era muy importante para la transitabilidad de los caminos. "Un camino sin puentes es un camino sin alma"[72] Entre 1952 y 1960 mediante el SCBAC se construyeron los siguientes puentes, detallados en el siguiente cuadro:

---

[70] Alfonso Balderrama, El transporte por…, p. 12.

[71] En la actualidad la Maestranza Central se encuentra ubicada en la Ciudad de El Alto (Av. Juan Pablo II, Rio Seco) del departamento de La Paz, donde se encuentra depositada la maquinaria en desuso por el SCBAC, ahora a cargo de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

[72] Dirección Nacional de Informaciones*, Bolivia: 10 años de Revolución*, Biblioteca Historia y Cultura Política., 1962, p.103.

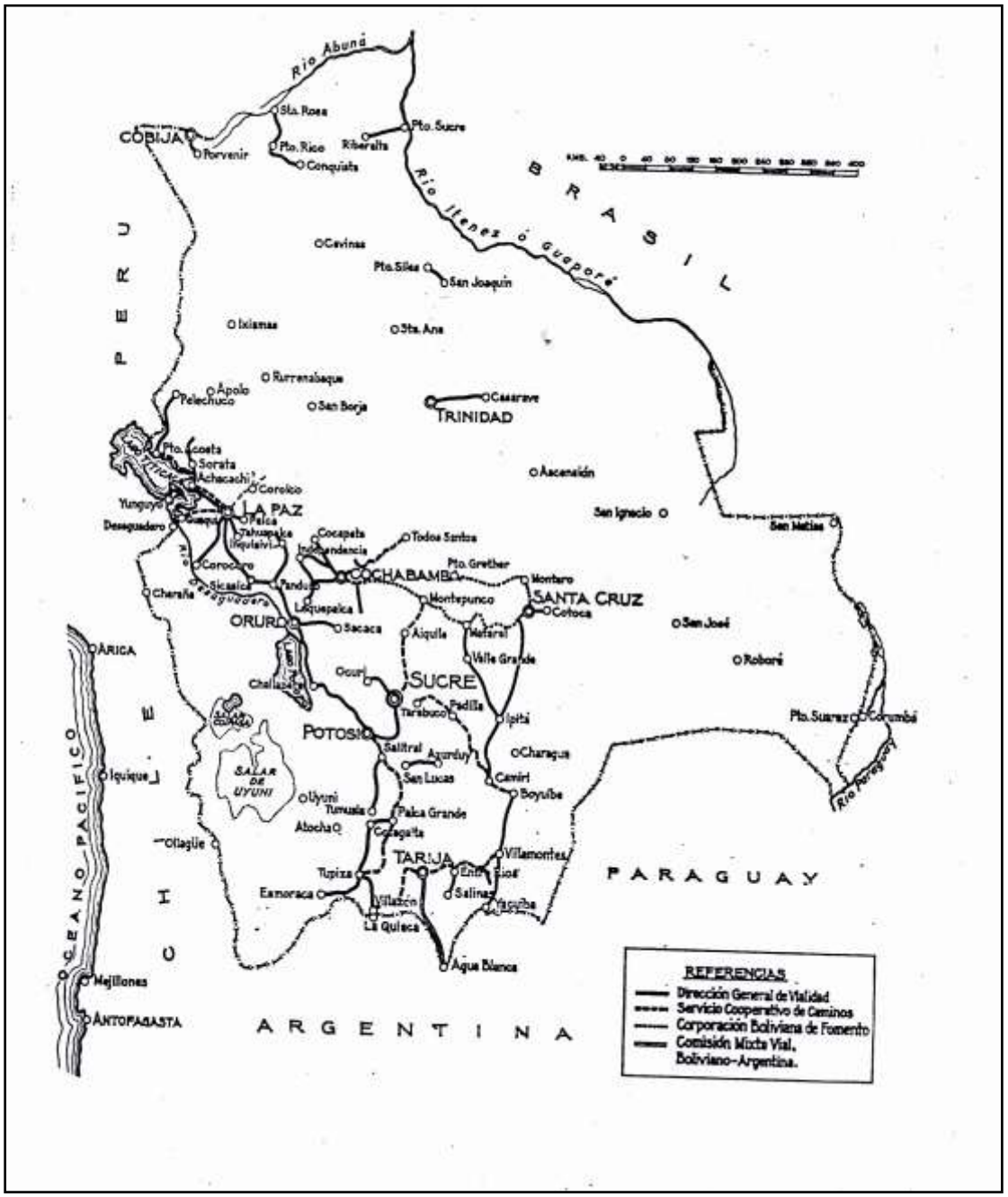
CUADRO Nº 6
PUENTES CONSTRUIDOS 1952 - 1960

PUENTES	Nº	Mts.
Carretera Cochabamba – Santa Cruz –Montero	47	1510
La Paz	31	623.1
Tarija	3	89.6
Oruro	5	72.6
Cochabamba	11	481.7
Chuquisaca	1	8
Potosí	2	110.8
Total general	**100**	**2895.5**

FUENTE: Dirección Nacional de Informaciones. Bolivia: 10 años de Revolución

El SCBAC ayudó a mantener cerca de 3.150 kms., de carreteras; fue transferida al Ministerio de Obras Públicas en el marco del Convenio de transferencia de responsabilidades y funciones del Servicio Cooperativo Boliviano Americano de Caminos al Gobierno de Bolivia de fecha 7 de enero de 1961. Se transfirió todo el personal, organización y equipo constituyéndose el mismo año el Servicio Nacional de Caminos para asumir y dar continuidad a las obras camineras.

MAPA Nº 5
RED VIAL DE BOLIVIA



MAPA: Caminos ejecutados por la Dirección General de Vialidad, Servicio Cooperativo Boliviano Americano y Corporación Boliviana de Fomento
FUENTE: CEPAL, Análisis y proyecciones del desarrollo económico IV. EL desarrollo de Bolivia, 1958, p. 233.

2.4. El Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social 1962 – 1971 (Plan Decenal)

El Plan Decenal corresponde al periodo de 1962 – 1971, éste proponía definir de manera integral la magnitud y orientación de los esfuerzos que se desplegarían durante los próximos años para romper el estancamiento de la economía nacional. El Plan requería un total de 1.300 millones de dólares a invertirse en 10 años para conseguir los siguientes objetivos[73]:

- ✓ Desplegar un esfuerzo coordinado y sistemático para romper el estancamiento de la economía.
- ✓ Asegurar un monto de inversiones suficientes no solo para lograr el desarrollo, sino también para generar el ahorro nacional necesario.
- ✓ Promover la expansión económica necesaria para absorber la desocupación actual y el crecimiento de la fuerza de trabajo
- ✓ Proseguir la progresiva integración del territorio y la economía nacional
- ✓ Contabilizar la estabilidad con el desarrollo, eliminando las presiones inflacionarias

En el marco del Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social la Nueva Política Vial para la integración del territorio boliviano, esta vez, estaba con mira hacia el Departamento del Beni. La penetración al Alto Beni fue otra de las prioridades del Gobierno Nacional "como en ninguna otra época anterior el

[73] Gontran Carranza, *El proceso histórico de*…, pp. 41- 43.

gobierno revolucionario destina la construcción y mantenimiento de caminos, recursos de elevada magnitud, la referida penetración vial al Alto Beni"[74].

El nuevo propósito del Gobierno del MNR fue abrir zonas de colonización en el Alto Beni para ejecutar actividades agrícolas como cultivos de arroz, caña, café, cacao y frutas, explotación forestal. "La penetración caminera al Alto Beni se complementa con la empresa de colonización encomendada a la CBF, la cual dispone de una extensa superficie de tierras que, para ese fin, le concedió al Estado mediante Ley de 07/11/1959."[75]

Víctor Andrade señalaba que "articular con carreteras era primordial necesidad para los planes de desarrollo. Los proyectos, tales como la construcción de las carreteras al norte de Santa Cruz, el camino Cochabamba – Chimore y la penetración al Alto Beni por el departamento de La Paz, tienden a complementar este principio que ha resultado categórico para enfrentar el desarrollo de un país que había permanecido estacionario por más de tres siglos[76]. Para cumplir el objetivo se encargó a la Dirección General de Ingeniería del Ejército la tarea de coadyuvar en la Ejecución del PLAN DECENAL con obras de colonización y construcción de caminos.

---

[74] Dirección Nacional de Informaciones. *Bolivia: 10 años de Revolución*, p. 99.
[75] Ibíd., p. 100.
[76] Víctor Andrade. *La Revolución Boliviana*…, p. 276.

2.5. El Plan Quinquenal de las Fuerzas Armadas 1962

Paralelamente al desarrollo del Plan Decenal se ejecutó el Plan Quinquenal de las Fuerzas Armadas aprobado el 8 de enero de 1962. Este Plan abarco diversos aspectos de la economía nacional, propuso "encarar la construcción de caminos en extensión de 1.044 kilómetros dentro de la Red Fundamental y complementaria, la construcción de seis aeropuertos y el mejoramiento de 11 existentes"[77]. El levantamiento de la Nueva Carta Nacional fue otra de las labores fundamentales asignadas por el Gobierno Nacionalista Revolucionario a las Fuerzas Armadas.

Para su ejecución "…contó el Plan en el quinquenio con el siguiente financiamiento; ayuda americana (fondos de concurso) por un equivalente de $us. 13.250.000 y como contribución por parte del Gobierno $us. 4.310.000"[78]. La Dirección General de Ingeniería del Ejército participo activamente en la construcción de los caminos: Caranavi – Alcoche; Palos Blancos – Sanandita., proyectos fueron financiados por acuerdos suscritos con USAID/Bolivia.

2.6. Otros Estudios realizados para la Planificación Económica y Social de Bolivia

Entre otros estudios Socio – Económicos hechos para la planificación económica de Bolivia, se debe destacar el estudio realizado por la secretaria de la

[77] Gontran Carranza, *El proceso histórico de*…, p. 49.
[78] Ibíd., p. 49.

CEPAL. En 1956 el gobierno de Bolivia hizo conocer a la Secretaria de la Comisión Económica para América Latina su interés para que este organismo realice un estudio del país, en el cual pudiera basarse la formulación de un programa para los próximos años. En respuesta en febrero del mismo año la Comisión Nacional de Coordinación y Planeamiento de la CEPAL llevaría a cabo dicho estudio. Al respecto el investigador Carranza afirma, que este trabajo se caracterizó por ser un análisis serio y profundo de la realidad económica del país.

Otro estudio importante de mencionar fue realizado por el profesor Cornelius H. Zondag, funcionario de la Agencia de Desarrollo Internacional de los Estados Unidos en Bolivia durante los años 50s, con la cooperación los señores M. Valderrama y R. Kempff Mercado[79]. El informe ZONDAG (1952 – 1966), analizó la situación del país, sosteniendo que la mayor deficiencia de Bolivia era "una deficiencia en el tipo y cantidad de sus habitantes, en la falta de una administración pública y en que carece de una filosofía realista para solucionar sus problemas."[80]

Con relación al aporte del profesor Zondag podemos decir que efectuó un estudio pormenorizado de la situación del transporte en Bolivia. En su estudio muestra como la construcción de carreteras tuvo relativamente una alta prioridad en el Plan de Desarrollo del Gobierno Nacional durante la década los 50s.

[79] Ibíd., p.33.
[80] Ibíd., p. 33.

En suma, podemos señalar que existió una intervención directa del Estado Boliviano en la ejecución de los planes de desarrollo económico desde 1942 a 1962, adoptando medidas importantes en el sector de transporte por carretera. La primera medida, fue la creación de la Corporación Boliviana de Fomento cumpliendo las recomendaciones del Plan Bohan a quien se encargó la construcción y mantenimiento de la Carretera Asfaltada Cochabamba – Santa Cruz.

La segunda medida, fue la creación del Servicio Cooperativo Boliviano Americano de Caminos en el año 1955 en concordancia al Plan Inmediato de Política Económica del Gobierno de la Revolución Nacional de 1954. Tercero, a través del Plan Decenal de 1961 y el Plan Quinquenal de las Fuerzas Armadas de 1962 se impulsaron nuevas rutas de penetración caminera hacia el Beni para la explotación forestal, desarrollo agrícola y la colonización de esta región.

En el siguiente capítulo veremos como la construcción de la Carretera Cochabamba – Santa Cruz impactó significativamente en el crecimiento económico del Departamento de Santa Cruz.

CAPÍTULO III

3. LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA ASFALTADA COCHABAMBA – SANTA CRUZ

La Ciudad de Santa Cruz fue fundada en 1561. Durante la colonia los conquistadores españoles realizaron expediciones en esta región en busca de metales preciosos. Los caminos eran muy peligrosos, no solamente por su topografía sino porque en éstos habitaban pueblos guerreros. Al respecto, Humberto Vásquez Machicado indica que "así como entre Santa Cruz y Charcas se hallaban los feroces chiriguanos y los tomacocies de no mucho fiar; entre Santa Cruz y el rio Paraguay en sus dos márgenes estaban los itatines, de la misma raza, lengua, bravura y ferocidad que los chiriguanos"[81].

Los asaltos y muertes durante los viajes eran continuos. Cuando requerían salir en busca de abastecimiento, debían atravesar los caminos con un gran número de escoltas para no ser asaltados durante el viaje. De acuerdo a los documentos de la época según Vásquez "para pasar de Santa Cruz de la Sierra al Perú, solo era posible "haciendo armada o junta de muchos soldados" con indios domésticos, etc.; esta escolta no podía ser menos de treinta hombres bien armados, sin contar la servidumbre aborigen a que llevaba sobre sus espaladas la raza vencida y dominada…"[82]

[81] , Humberto Vásquez Machicado. *Los Caminos de Santa Cruz de La Sierra en el SIGLO XVI*. DF., Editorial Cultura, 1955, p 526.
[82] Humberto Vásquez Machicado. *Los Caminos de*…, p. 513.

Si bien la existencia de pueblos guerreros hacía intransitable las rutas hacia esta región, la falta de caminos fue otro factor que provocó que pobladores de la ciudad llevaran una vida precaria. “En 1619 tenían iglesia parroquial sin sustento alguno, no tenían hospital, había veinticuatro rasos y 450 indios tributarios con sus familias trabajando las chacras de los españoles en los ingenios de azúcar”. [83] Los caminos utilizados eran sendas intransitables, teniéndose que abrirlos a punta de machete.

Durante el siglo XVII y XVIII la actividad ganadera y agrícola fue la principal fuente de ingresos de la Ciudad de Santa Cruz. Sin embargo, para el desarrollo de ambas era importante la vinculación de Santa Cruz con Charcas para el intercambio comercial de productos “pues allí se llevaban a Potosí los productos de la tierra: hilo, tejidos diversos, conservas de frutas en dulce, arroz y sobre todo azúcar; de retorno traíase a Santa Cruz, telas de Castilla, herramientas, vino, harina de trigo y alguna que otra mercadería de fácil colocación”[84] .

Ya constituida la República pocos fueron los esfuerzos del Estado por desarrollar el oriente boliviano, cuya región poseía extensas tierras fértiles, “la actividad productiva de la agricultura no fue tomada en cuenta con seriedad por los gobiernos que pasaron, ni por lo liberales ni por los empresarios a pesar de

[83] Laura Escobari de Querejazu, *Caciques, Yanaconas y Extravagantes. La Sociedad Colonial en Charcas s. XVI-XVIII*, La Paz, Editores Plural, 2001, p. 73.
[84] Humberto Vásquez Machicado, Los caminos de…, p. 532.

que la población sufría sequías y épocas de carestía de alimentos”[85]. El despliegue económico de la minería de la plata (1856) y posteriormente, del estaño (1900) en los departamentos de La Paz, Oruro, Potosí dejaron que el Departamento de Santa Cruz se mantuviera aún rezagada. Un importante momento para la región fue el desarrollo de la economía gomera en la Amazonía Boliviana como pasaremos a ver.

3.1. El Auge de la Goma

En el contexto mundial, el año 1839 el inventor estadounidense Charles Goodyear descubre el proceso de vulcanización, lo que permitió el uso comercial del caucho[86]. En 1888 Dunlop inventor norteamericano usa la goma para la industria automovilística generando la demanda esta materia primas en los países de Europa y Estados Unidos.

Los países productores de la goma elástica eran Brasil, Perú, Colombia, Venezuela y la Amazonia boliviana según indica estudio realizado por Pilar Gamarra en su obra, *El desarrollo Autónomo de la Amazonía Boliviana*.[87] La autora señala como principales regiones productoras de goma elástica en el país, las “…comprendidas por las provincias, Larecaja, Caupolicán, Nor Yungas y Sud

[85] Guillermo Medrano, *Historia del Comercio*…, p. 53.
[86] Enciclopedia Británica, Inc., Enciclopedia Universal Ilustrada, Tomo 9, Santiago, Editorial Santiago. 2010, p. 1157.
[87] María del Pilar Gamarra, *El desarrollo autónomo de…,* p.18.

Yungas del departamento de La Paz; Velasco y Chiquitos de Santa Cruz; Chapare y Punata de Cochabamba; Vaca Diez, Yacuma e Itenez del Beni…”[88].

Con el auge de la goma comienzan las primeras expediciones en el oriente boliviano, según autores como Pablo Villegas y Ángel Castro coinciden en señalar que la primera expedición a esta región fue efectuada durante el gobierno de Ballivian, quien contrata en 1844 al ingeniero José Agustín de Palacios “para establecer la navegabilidad de los ríos amazónicos superadas posibilitando de este modo el desarrollo de la llamada industria de la goma.”[89]

Industriales mineros como Félix Avelino Aramayo pusieron su interés en esta actividad, asimismo, se llamó el interés de países extranjeros, estableciendo de esta forma un interés económico y geopolítico en la región. Villegas afirma que años después el gobierno de los EE.UU. encomendó a dos de sus militares a explorar el amazonas desde sus nacientes en los Andes hasta su desembocadura en el Atlántico. Afirma que “Los EE.UU., tenían un interés geopolítico bien definido en la libre navegación de este río partiendo de que la situación geográfica y la posición comercial del amazonas indican la futura importancia que tendría para este territorio.”[90]

---

[88] Ibíd., p. 40.
[89] Ángel Castro, *Santa Cruz La mayor inversión boliviana (1825-2000*). La Paz, Ediciones La Pesada, CEPAAA, 2013, p.72.
[90] Pablo Villegas Nava. *Geopolítica de las carreteras*…, p. 50.

Entre 1905-1915 se emiten políticas acerca de la tenencia de tierras en la Amazonia Boliviana a raíz del favorable momento económico que vive la región. La historiadora Pilar Gamarra ha denominado esta fase, la consolidación de la gran concesión gomera. Según Gamarra, durante el gobierno de Ismael Montes se madura la idea de reglamentar la política concesionaria de tierras gomales. "En el periodo 1900-1915, la geopolítica continental respecto al dominio de la amazonia boliviana tuvo fuerte impacto en la propia región gomera…" [91]

El primer boom de las exportaciones de gomas elásticas se viviría entre 1900-1910[92], pero este favorable momento económico decaería entre 1914 - 1915 por la repentina caída del precio en el mercado mundial. No obstante, "el verdadero descalabro se produjo al aparecer plantaciones gomeras en el Asia (India,Ceylan, Malasia) con mayor eficiencia al ser menor el costo de producción"[93].

De esta manera, mediante el auge de la goma se logra atraer cierto interés del Estado Boliviano, pero apenas este sería el comienzo porque el descubrimiento de los yacimientos de petróleo fue el verdadero motor de arranque para el surgimiento del departamento de Santa Cruz.

[91] María del Pilar Gamarra, *El desarrollo autónomo de*…, p. 64.
[92] Ibíd., p.309.
[93] Carlos Mesa; José de Mesa; Teresa Gisbert, *Historia de Bolivia*, p. 431.

3.2. Descubrimiento de yacimientos de petróleo en Santa Cruz

Si bien el auge de la goma hizo que el gobierno boliviano como los países extranjeros invirtieran en Santa Cruz para sacar del aislamiento que vivió durante siglos, fue en realidad el descubrimiento de los yacimientos de petróleo el que dio lugar al desarrollo económico y vinculación geográfica de esta región.

En la segunda década del siglo XX se iniciaron los trabajos de exploración de petróleo por empresas americanas, "definitivo para el desarrollo, fue la suposición y posterior confirmación, de la existencia de yacimientos de petróleo en los llanos orientales"[94]. Con la extracción de crudo en 1925 en el Sur del oriente boliviano el gobierno boliviano comienza a intervenir e invertir en Santa Cruz.

La explotación de petróleo inicialmente fue otorgada a la compañía Richmond Levering & Co.,Inc., de Nueva York, concesión que fue traspasada en 1922 a la Standar Oil. Co.[95] Posteriormente, el presidente David Toro crea Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos el 21 de diciembre de 1936, importante decisión, pues "la estabilización de la explotación del Petróleo con Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos YPFB, constituyo un salto en los índices de producción petrolera, y es así que mientras en 1936 se producía en total 105.015 barriles, en 1949 se llegó a 678.235, ósea un altísimo crecimiento

[94] Gerrit Koster, *Santa Cruz de la Sierra. Desarrollo, estructura interna y funciones de una ciudad en los llanos tropicales*. Cochabamba, Impreso Poligraf.. p. 22.
[95] CEPAL, Análisis y proyecciones…, pp.191-192.

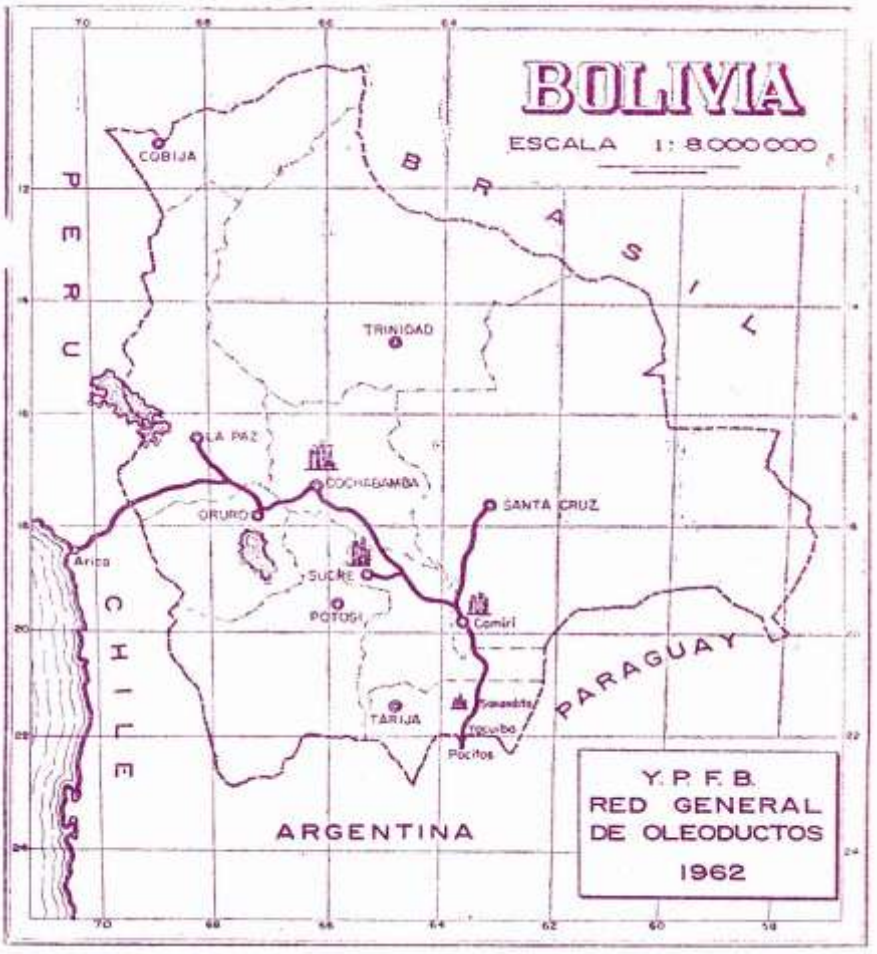
mayormente en un espectacular 901 % de 46.903 barriles a 516.279 en el mismo lapso de tiempo, a la vez…”[96]

Como podemos observar desde 1936 a 1949 existió una considerable elevación en la producción de petróleo. Los yacimientos petroleros de Camiri, Guairuy, Bermejo y Sanandita se encontraban en el sureste de Bolivia.[97] En 1949 se construye la refinería de Sucre y en 1951 la de Cochabamba ambas construidas por la firma Foster Wheler.[98]. El medio de transporte utilizado para el abastecimiento de petróleo era el ferrocarril, oleoductos y transporte en camión.

Según los datos que proporciona el Estudio realizado en 1958 por la Secretaria de la Comisión Económica para América Latina, para 1956 las ciudades de Oruro, Cochabamba, y Sucre eran atendidas por un sistema de oleoductos existentes; Potosí era abastecida desde Sucre por camiones privados; Tarija era atendida desde Sanandita y Santa Cruz por transporte camionero privado; Desde Sucre se mandaban también por camión derivados a Villazón y Tupiza; Santa Cruz era atendida por carretera desde Cochabamba, una parte por camiones tanques de YPFB y otra por transporte privado[99].

[96] Ángel Castro, Santa Cruz La mayor inversión…, p. 159.
[97] CEPAL, Análisis y proyecciones…, p. 193.
[98] Ibíd., p.196.
[99] Ibíd., p.198.

MAPA Nº 6
RED GENERAL DE OLEODUCTOS



MAPA: Refinerías de Cochabamba y Sucre y Red General de Oleoductos (1962)
FUENTE: Dirección Nacional de Informaciones, Bolivia: 10 años de Revolución

En efecto el medio más utilizado para el abastecimiento de petróleo de las ciudades y departamentos fue el transporte por carretera en camiones. Mientras que "para el abastecimiento interno de derivados se usaba poco los ferrocarriles con los que se atendía solo unos abastecimientos desde Sucre a Potosí y la importación de gasolina de avión"[100]. Lo que demuestra claramente la importancia

[100] Ibíd., p.198.

que tuvo la Construcción de la Carretera Cochabamba – Santa Cruz para la comercialización del petróleo.

3.3. Construcción de la Carretera Asfaltada Cochabamba – Santa Cruz

Por lo anteriormente expuesto, la necesidad de la construcción de la carretera Cochabamba – Santa Cruz data de 1925 con el descubrimiento de yacimientos petroleros en la región. Esta necesidad se reafirma en el Plan Bohan cuando se señala que "los recursos del petróleo de Bolivia están en un arco de que se extiende aproximadamente Norte y Sud de uno a otro lado de Santa Cruz"[101].

Sobre los antecedentes de esta carretera, se ha revisado la memoria presentada al H. Congreso Nacional Extraordinario de 1931 por el Tte. Bernardo Bilbao, Miembro de la Junta Militar de Gobierno, donde encontramos un dato importante acerca de este camino. El informe emitido por el Ingeniero Juan Pinilla (adjunto a la memoria) señala que el tramo Aiquile y Pampa Grande del Camino Cochabamba – Santa Cruz habría terminado de construirse en 1929, al respecto veamos la siguiente cita:

> "Entre Aiquile y Pampagrande, el contratista Meleán, después de mantener el camino construido durante toda la época de lluvias, lo ha entregado al Gobierno. La construcción del camino

[101] Merwin Bohan, Parte V. Caminos, p.2.

> propiamente dicho y su habilitación al tráfico se realizó a fines de septiembre del año 1929”[102].

El camino construido por la empresa Meleán pasaba por Villa Granado, Huertas, Perereta, Saipina, La Capilla, Pulquina, Palo y Mataral. Tenía las siguientes características: El ancho mínimo de la plataforma en secciones rocallosas y en faldeos superiores a 30º de inclinación sobre lo horizontal, 3.50 metros. En ladera el ancho es de 4 a 5 metros; mientras que en terreno plano el ancho mínimo es de 5 metros. Sus puentes eran rústicos, consistentes en troncos de árboles de madera resistente colocados sobre estribos de cal y piedra, los pilares intermedios se componían de vigas de madera dura, ancladas en cimientos de mampostería conforme el informe mencionado.

Sobre el costo de esta obra extractamos montos económicos que creemos convenientes citar, veamos:

> “El costo del camino construido por el Dr. Meleán sin incluir la prima que el contrato le reconoce y sin descontar el valor de la herramienta y útiles entregados que alcanzan estos a Bs. 18.114.00, sería de Bs. 879.259.49. A esta cantidad hay que agregar el valor de la prima por economía introducida en la construcción y que se ha calculado en Bs. 60.844.65, dando por **resultado final que lo invertido en la obra alcanza a la cantidad de Bs. 940.104.14,** lo que representa un costo kilométrico de Bs. 4.478.00”[103]

[102] Ministerio de Fomento y Comunicaciones, *Memoria presentada al H. Congreso Nacional Extraordinario de 1931 por el Tte. Cnel. Bernardino Bilbao R. Miembro de la Junta Militar de Gobierno*, La Paz, edit. América, 1931, p. 103.
[103] Ministerio de Fomento y Comunicaciones, Memoria presentada al H. Congreso Nacional Extraordinario de 1931…, p. 104.

Asimismo, el Gobierno, mediante contrato firmado en 20 de mayo de 1929, entrego la construcción del camino de Samaipata a Taruma a la empresa Kennedy & Carey**,** bajo el sistema de costo más comisión. Los fondos que se tomaban para la construcción del camino eran provenientes de los recursos del segundo empréstito Dillon & Read para la construcción del ferrocarril a Santa Cruz, obra contratada con Kennedy & Carey[104].

Posteriormente, teniendo en consideración que los fondos facilitados al Dr. Meleán eran insuficientes para que el referido contratista pudiera terminar el camino hasta Samaipata, el Gobierno mediante resolución de fecha 20 de julio de 1929, encomendó a la misma Empresa Kennedy & Carey la construcción de la sección Pampagrande – Samaipata. En enero de 1930, la Empresa constructora paralizó sus trabajos por la falta de fondos, habiendo construido, aproximadamente 20 kilómetros de camino, entre Pampagrande y Samaipata y 24 kilómetros entre Samaipata y Taruma, pasando por Samaipata[105].

Terminadas todas las cubicaciones y liquidaciones de sus subcontratistas, la Empresa presentó su cuenta de gastos con todos los comprobantes respectivos. El resultado de esa revisión fue el de introducir reducciones en las cuentas presentadas por un importe total de Bs. 71.421.56. En virtud, el costo total del camino, incluyendo la comisión, alcanzaba a Bs. 771.388.76. Dentro de los gastos reconocidos por el Gobierno figuran las compras de materiales, animales y

[104] Ibíd., p. 106.
[105] Ibíd., p. 107.

herramientas entregados por la empresa y cuyo valor tasado representaba la cantidad de Bs. 85. 223. 94[106].

Otro aspecto interesante es el referido a los planos, el autor Gerrit Koster al respecto señala que los planos para este proyecto se remontan a los años 20 de este siglo y encontraron primera realización en 1932, cuando a comienzos de la guerra del Chaco se construyó un angosto camino de tierra desde Cochabamba hacia el Oriente. Mientras que anteriormente en esta ruta solo había caminos de herradura, la carretera de tierra ya permitía el tránsito de pequeños camiones de hasta 3 t."[107]

Acerca de esta carretera, la Monografía de Bolivia, Oruro y Santa Cruz de 1975 señala que "rápida fue la realización, tanto que, en agosto de 1932, llegaban de Cochabamba los primeros autocamiones. A tiempo para servirse de ellos en los primeros menesteres de la guerra..."[108]. Lo que significa que la ruta Cochabamba – Santa Cruz ya estaba transitable desde 1932 y que la Corporación Boliviana de Fomento (creado en 1942) se encargó de comenzar el asfaltado y el mantenimiento de la carretera.

La Corporación inicio la construcción de la carretera asfaltada Cochabamba – Santa Cruz en 1943 en el gobierno de Gualberto Villarroel. Sobre el avance de la

---

[106] Ibíd., pp. 107-108.
[107] Koster, Gerrit. Santa Cruz de la Sierra…, p. 39.
[108] Comité del Sesquicentenario de la República, *Monografía de Bolivia Oruro y Santa Cruz*. Tomo III, La Paz, Impreso Talleres de Litografías e Imprentas Unidas S.A., 1976, p. 270.

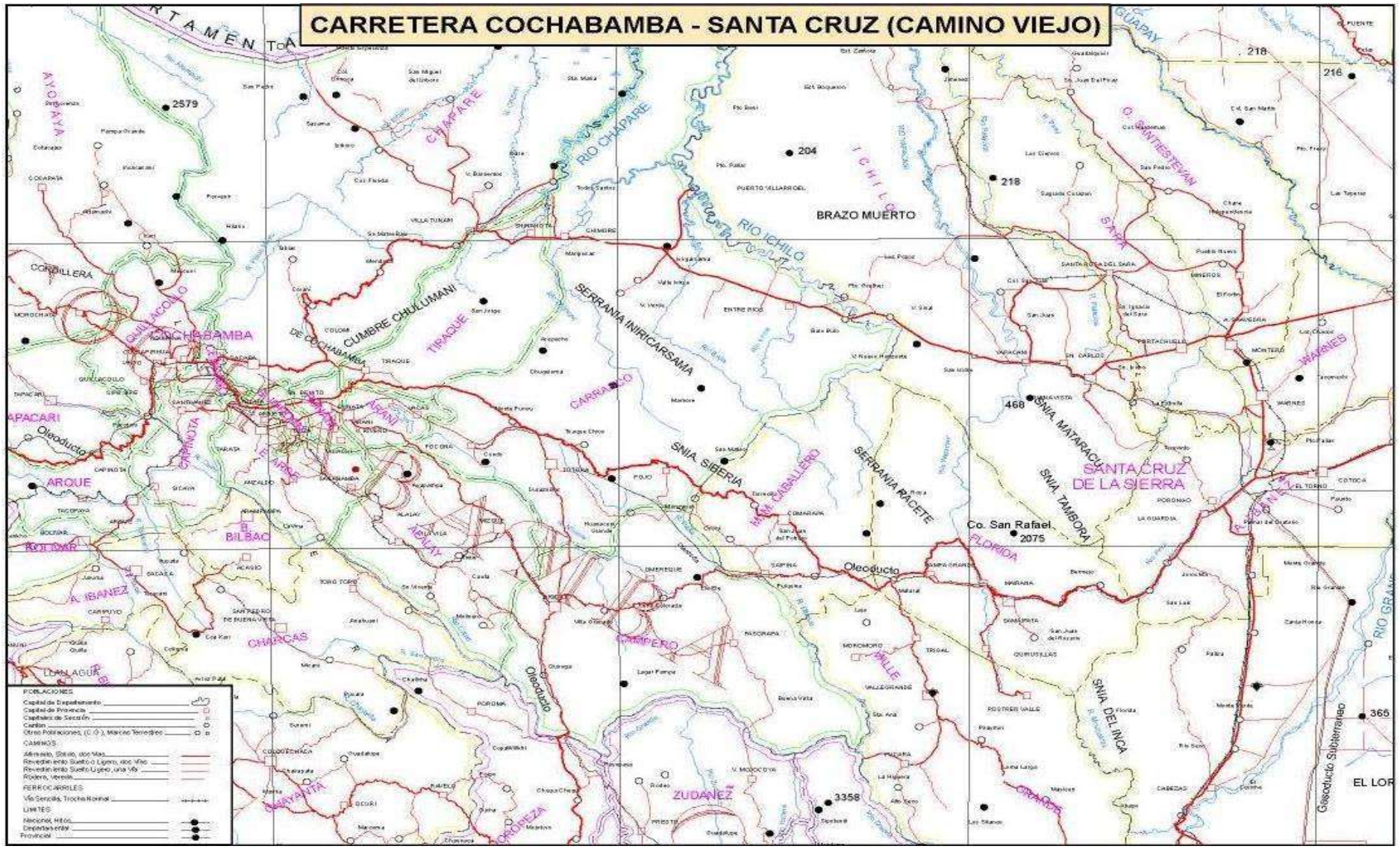
obra de pavimentación, en el Plan Inmediato de 1954 podemos rescatar los siguientes datos:

> "la carretera Cochabamba – Santa Cruz – Montero estaba asfaltada sólo en una extensión de 51 Kms. (32 millas), todos ellos en el valle de Cochabamba. Los pocos kilómetros que también se asfaltaron a la salida de Santa Cruz están prácticamente destruidos. En Consecuencia, es necesario poner pavimento asfaltico a 5609 Kms. (320 millas) de esa carretera"[109].

El Gobierno de Víctor Paz al asumir el poder en 1952 dio continuidad a la obra que inauguró el 26 de septiembre de 1954, invitando a personalidades americanas. "…el senador por el Estado de Lowa, Bourke hickenlooper; el representante Clifford McIntire; los ejecutivos del Banco de Importaciones y Exportaciones Lyn Stanbaug y Robert Mormom, y el conocido columnista Drew Pearson"[110] Sin embargo, cabe aclarar que pese a que esta obra fue inaugurada en 1954, el trabajo de pavimentación recién termino en 1957 durante el Gobierno del Dr. Hernán Siles[111].

---

[109] Walter Guevara, *Plan inmediato de*…, p.119.
[110] Víctor Andrade. *La Revolución Boliviana y*…, p. 264.
[111] Ángel Castro, *Santa Cruz*…, p.173.



FUENTE: Elaboración propia en base a en base a Mapa Vial de Bolivia, Instituto Geográfico Militar (2012)

3.4. Financiamiento

De acuerdo los datos proporcionados por la Memoria presentada al Congreso Nacional Extraordinario de 1931 por el Tte. Cnel. Bernardino Bilbao R. se puede establecer el costo invertido en los tramos ejecutados entre 1929 y 1931, veamos en el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 7
CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA
COCHABAMBA SANTA CRUZ 1929-1930

TRAMO	CONTRATISTA	MONTO (Bs.)
Aiquile - Pampa Grande	Contratista Meleán	940.104.14
Samaipata – Taruma	Empresa kennedy & Carey	771.388.76
Pampa Grande – Samaipata		
	Materiales, herramientas entregadas a la empresa por el Gobierno	85.223.94
TOTAL (Bs.)		173.671.684,00

FUENTE: Elaboración en base a Memoria presentada al H. Congreso Nacional Extraordinario de 1931 por el Tte. Cnel. Bernardino Bilbao R.

Por la importancia económica que tenía la carretera, los gobiernos bolivianos de turno efectuaron todos los esfuerzos para que dicha obra no se paralizase. Al respecto, “el gobierno del Dr. Enrique Hertzog con su Decreto Supremo Nº 986 del 20 de diciembre de 1947 dispone que el Banco Central le otorgue un préstamo de $ 2.000.000 a la Corporación Boliviana de Fomento para evitar la paralización de los trabajos, creando para el servicio de la deuda impuestos de peaje por el

tránsito del camino existente, un impuesto sobre la gasolina consumida en los Departamentos de Cochabamba y Santa Cruz."[112]

Según demuestra el investigador Castro, todos los sectores aportaron para la construcción de la carretera a través del "…impuesto de 20 centavos sobre botella de chica que se consuma en el Departamento de Cochabamba" (…) Posteriormente, el 6 de enero de 1949 con el Decreto Supremo Nº 1454 este mismo gobierno crea el impuesto de un centavo de dólar sobre libra fina de estaño exportado con destino a la carretera Cochabamba – Santa Cruz, o sea, que también la minera del occidente boliviano fue obligada por Ley a aportar a la ejecución de este proyecto"[113]

La Corporación Boliviana de Fomento administró los fondos para la construcción de la carretera. En julio de 1955 se destinaba "$ 4.700.000 procedentes de un nuevo crédito de Eximbank con destino al asfaltado de la carretera Santa Cruz – Montero y a la construcción de un puente sobre el río Pirai, fondos que debían ser administrados por la CBF (DS. 4110) [114]

[112] Ángel Castro, *Santa Cruz*…, p. 176.
[113] Ibíd., p. 176.
[114] José Luis Roca. *Economía y sociedad en el Oriente Boliviano (Siglos XVI y XX*), 2001, p. 572.

CUADRO Nº 8
CONSTRUCCION DE LA CARRETERA
COCHABAMBA - SANTA CRUZ 1947-1955

TRAMO	AÑO	MONTO ($)	OBSERVACIONES
Carretera Cochabamba – Santa Cruz	1947	2.000.000	El Banco Central otorga el préstamo a la CBF
Santa Cruz - Montero; Construcción del Puente Pirai	1955	4.700.000	La CBF destina los fondos para la construcción de carretera
TOTAL ($)		**6.700.000,00**	

FUENTE: Ángel Castro, Santa Cruz. La mayor inversión boliviana (1825-200), 2013, p. 176; José Luis Roca, Economía y Sociedad en el Oriente Boliviano (Siglos XVI y XX), 2001, p. 572

3.5. Inmigración en el Oriente Boliviano

Se puede aseverar que la terminación de la carretera asfaltada Cochabamba – Santa Cruz fue un factor que incidió en el desarrollo de Santa Cruz. De ser una región aislada e ignorada durante siglos, paso a constituirse en una región prospera. Esto produjo la migración de pobladores de la región altiplánica y de los valles centrales.

IMÁGEN Nº 2
MIGRACIÓN HACIA EL ORIENTE

Foto: Trabajadores de la región andina en camino hacia un centro de labor en Yapacani
FUENTE: Monografía de Bolivia Oruro y Santa Cruz. Biblioteca del Sesquicentenario

La construcción de la carretera facilitó la migración de miles de familias andinas hacia el Oriente, "aprovechando la carretera asfaltada, se ha planeado la inmigración de campesinos de habla quechua y aymara provenientes de los andes. Originalmente estos se desplazaron a las regiones agrícolas como colonizadores. Más adelante, parte de ellos se establecieron en la ciudad, dedicados predominantemente al comercio y estampándole nuevas características"[115].

[115] Gerrit Koster, Santa Cruz de la Sierra…, p. 4.

IMÁGEN Nº 3
ADAPTACIÓN A LAS FORMAS DE TRABAJO
EN EL ORIENTE

FUENTE: Monografía de Bolivia Oruro y Santa Cruz. Biblioteca del Sesquicentenario

El Gobierno de la Revolución Nacional también promovió la inmigración de familias extranjeras. Se establecieron en la región cruceña menonitas alemanes, canadienses y sobre todo japoneses. La inmigración japonesa es la más importante que recibió el departamento de Santa Cruz.

CAPÍTULO IV

4. EL GOBIERNO DE LA REVOLUCIÓN NACIONAL Y LA IMPLEMENTACIÓN DE LA RED FUNDAMENTAL DE CAMINOS EN BOLIVIA (1952 – 1964)

La Revolución Nacional de 1952 fue un hecho histórico que marcó la historia de Bolivia durante el Siglo XX, pues se efectuaron grandes cambios económicos, políticos y sociales. Al asumir el 9 de abril de 1952 el gobierno, el presidente Víctor Paz Estensoro estableció como medidas:

a) La Nacionalización de las minas

De acuerdo a Decreto Supremo Nº 3223[116] del 31 de octubre de 1952 – en el campo de María Barzola en Catavi - se nacionalizaba las minas y bienes de las empresas Patiño, Hochschild y Aramayo. Mediante esta medida se revertió al dominio del Estado en toda su plenitud las concesiones mineras. Para la administración y operación de las minas nacionalizadas se encomendaba este trabajo a la Corporación Minera de Bolivia.

b) El voto universal

Esta medida establecía el derecho al voto sin discriminación, concediéndose "el derecho a voto (decreto de 21 de julio de1952) a todos los bolivianos mayores de 21 años (de 18 siendo casados) cualquiera sea su sexo, instrucción ocupación o renta"[117].

[116] Ver http://www.silep.gob.bo. Decreto Supremo Nº 3223 del 31 de octubre de 1952.
[117] Carlos Mesa; José de Mesa; Teresa Gisbert, *Historia de Bolivia*, p. 543

c) La Reforma Agraria

Fue sin duda la medida más significativa adoptada por el Gobierno de la Revolución Nacional mediante el Decreto Ley del 2 de agosto de 1953 "se eliminó además un sistema de explotación y una estructura económica muy próximos al feudalismo. Antes de la Reforma Agraria los grandes propietarios, particularmente en el altiplano y valle, controlaban en latifundios más del 95% de las tierras cultivadas del país"[118].

Es importante subrayar que el decreto citado, en su artículo 3º establecía que "son de dominio público, además los bienes reconocidos en tal calidad por las leyes vigentes, los caminos, aunque hubiesen sido abiertos por los particulares, los lagos, lagunas, ríos y todas las fuerzas físicas susceptibles de aprovechamiento económico"[119]. Lo cual significa que a partir de dicha disposición el Estado se hacía cargo de la administración de los caminos a nivel nacional.

d) El Código de Educación

En el aspecto educativo importante el Código de Educación que se dictó en 1955, donde se concebían cuatro niveles educativos: "la educación regular a través del ciclo pre – escolar, primario, secundario, vocacional, técnico y universitario; la educación de adultos; la educación de rehabilitación y finalmente la educación extra escolar y de extensión cultural a la comunidad"[120]

Con relación a los caminos, la vertebración caminera fue otra de las prioridades del movimientismo, toda vez, que conectar zonas de producción del

[118] Ibíd., p. 540.
[119] Ver http:// www.silep.gob.bo, Decreto Ley Nº 3464 del 2 de agosto de 1953.
[120] Carlos Mesa; José de Mesa; Teresa Gisbert., *Historia de Bolivia*, p.544.

oriente con regiones de consumo del altiplano fue la constante preocupación, siendo el Plan Bohan la base para tal iniciativa.

Para dar curso a las medidas adoptadas el gobierno asumido por el MNR, se veía importante la necesidad del reconocimiento internacional de la primera potencia mundial, es decir, Estados Unidos de América. Esta tarea fue encomendada a Víctor Andrade Uzquiano, uno de los hombres más destacados de la Revolución Nacional por su experiencia como diplomático.

Andrade ya había sido nombrado como embajador en Washington en el año 1944 durante el gobierno de Gualberto Villarroel, tras su caída en el gobierno, después de 1946 "fue al exilio trabajando primero como profesor visitante en el New School For Social Research de New York y posteriormente en la Corporación Internacional de Economía Básica (IBEC) en el Ecuador"[121]. En 1952 el Movimiento Nacionalista Revolucionario asume el poder y en junio del mismo año, el presidente Víctor Paz lo nombra embajador de Bolivia en Washington para asumir esta tarea por segunda vez[122].

Andrade en su obra La Revolución Boliviana y los Estados Unidos 1944 – 1962 publicada en 1979, relata sobre las dificultades y logros obtenidos en sus misiones como diplomático con el fin de obtener la ayuda económica para Bolivia. Pero antes, su tarea principal era detener la campaña ofensiva de los barones del

[121] Víctor Andrade, La revolución boliviana y.., p. 12
[122] Ibíd., p.206.

estaño, quienes vendían- ante los Estados Unidos- la idea de que la revolución boliviana era de extracción comunista y que por eso constituía un peligro para la paz continental.

Después de una entrevista efectuada en junio de 1953 con el Dr. Milton Eisenhower, hermano y consejero del presidente de los Estados Unidos, el panorama cambiaba favorablemente para el Gobierno de la Revolución Nacional. Así explica el embajador de Bolivia este acontecimiento en un comentario:

> "En una reunión familiar en la casa de Jackson tuve la oportunidad de pintar para Milton Eisenhower, el proceso de los cambios y reformas que se operaban en Bolivia. (…) Tengo motivos para creer que esa conversación, fue el comienzo de su decisión para pedir a su hermano que le encomiende un recorrido por América Latina a fin de informarse de primera mano, sobre los puntos delicados de las relaciones de Estados Unidos y las posibilidades de cooperación mutua"[123]

En junio de 1953, Milton Eisenhower realiza una gira por los países de América Latina retornando el 29 de julio de 1953. "Desde ese momento cambio paulatinamente el panorama de Washington para los intereses del pueblo de Bolivia"[124]. Estados Unidos enviarían una comisión a Bolivia a fin de estudiar las posibilidades de otorgar asistencia técnica, el banco de exportaciones concedería un crédito adicional de $ 2.300,000.00 para la continuación de los trabajos de la carretera Cochabamba – Santa Cruz[125].

[123] Ibíd., p. 255.
[124] Ibíd., p. 256.
[125] Ibíd., p.257.

4.1. El Capitalismo de Estado

El crack financiero de 1929 que estalló en Nueva York causó el desplome de las economías en el mundo, provocando con ello un desastre social y político de dimensiones mundiales, cuya consecuencia, "…fue el abandono de los mercados autorregulados" y la adopción del dirigismo estatal…"[126]. En este contexto, se sitúa el inicio del modelo de Capitalismo de Estado, denominándolo también "Capitalismo Corporativista" según Alberto Rabilota; "Corporativismo Nacional" como señala Melvin Burke o "Capitalismo Monopolista de Estado" según J.M. De la Cueva.

Para J.M. De la Cueva "la aparición del Capitalismo Monopolista de Estado es producto de la evolución del capitalismo monopolista en los países de desarrollo de la propiedad privada…"[127]. Según la autora, en el caso de Bolivia, "el Capitalismo de Estado aparece y se extiende en situación de atraso y escaso desarrollo industrial privado e incluso es impulsado en ciertas coyunturas, por el propio imperialismo."[128]

Melvin Burke denomina este modelo de política económica como "Corporativismo nacional" que surgiría en Bolivia en los años 60. Acerca de sus características, nos señala que "el control se encuentra en manos de una nueva

[126] Alberto Rabilotta, "Capitalismo corporativista: El capitalismo (neoliberal) ha muerto ¡Viva el Capitalismo corporativista!", disponible en: www.alainet.org, p.1.
[127] J.M. De la Cueva, *Bolivia: Imperialismo y Oligarquía*. La Paz, Ediciones Roalva, 1983, p.30.
[128] Ibíd., p. 31.

élite compleja formada por empresarios económicos y políticos, tecnócratas, burócratas y a menudo altos dirigentes sindicales”[129].

Este modelo de capitalismo de Estado o Corporativismo Nacional se vería manifestado en las políticas económicas adoptadas durante en el tercer Gobierno de la Revolución Nacional. Importante medida fue la ejecución del Plan triangular donde el Gobierno Americano, Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Gobierno Alemán, el Gobierno de la República de Argentina destinaron considerables montos de crédito.

Durante el tercer Gobierno de Víctor Paz “el logro principal en el sector público fue la impresionante reducción del déficit de la COMIBOL; a ello contribuyó en no pequeña medida, el alza fortuita del precio mundial del estaño que paso de 1,17 a 1,70 dólares la libra. Además se redujo el déficit gubernamental y mejoró la balanza de pagos”[130]. Con la puesta en marcha del Plan Decenal (1960-1971) y la cooperación económica – financiero del gobierno americano a través de la Alianza para el Progreso se produjo el despliegue de la economía boliviana.

En cuanto al tema carretero, importantes medidas fueron adoptadas durante este modelo de Capitalismo de Estado, como por ejemplo: la Vertebración geográfica llevada adelante con el Plan Decenal. La prioridad durante este gobierno fue la apertura de caminos hacia el Beni a fin de explotar las áreas

[129] Melvin Burke, *Estudios críticos sobre la Economía Boliviana*, La Paz, Editorial Los Amigos del Libro, 1973, p.212.
[130] Ibíd. p. 184.

agrícolas, forestal, ganadera y la colonización en esta región, como veremos seguidamente.

4.2. Plan Triangular

Ante las cuantiosas pérdidas por la crisis de la COMIBOL debido a los bajos precios del estaño, la terminación del contrato para el wólfram y falta de capital circulante o de trabajos fueron las causas de esta crisis[131]. En el gobierno de Víctor Paz Estenssoro (1960-1964), el Plan triangular "se inició en 1960 con la llegada a Bolivia de la misión técnica de Salzgitter Industriebau G.M.BH., entidad que con la ayuda de la República Federal de Alemania, estudio el problema y aconsejo los remedios apropiados".[132]

En 1961 se suscriben los contratos de crédito para la Rehabilitación de la Minería, con la participación del Gobierno de Estados Unidos (por intermedio de ICA), el Gobierno de Alemania Federal y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) por un total de $10.000.000[133]. Estos recursos fueron destinados a la exploración, repuestos y materiales, equipo, transportes, metalurgia y grupo asesor, "la Operación Triangular se planteó como un programa de tres años, con una inversión de 37.8 millones de dólares"[134].

[131] Dirección Nacional de Informaciones, Bolivia: 10 años de la Revolución, p. 38.
[132] Gontran Carranza. El proceso histórico de…, p.38.
[133] Dirección Nacional de Informaciones, Bolivia: 10 años de la Revolución, p. 38.
[134] Gontran Carranza. El proceso histórico de…, p.39.

De esta manera, ingresa a Bolivia los financiamientos externos como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Gobierno Alemán, el Gobierno de la República de Argentina con considerables montos de crédito. Asimismo, entre 1962 a 1970 el Gobierno Americano mediante la Alianza para el progreso llevará a cabo un programa de cooperación económica-financiera, que veremos a continuación.

4.3. La Alianza para el Progreso

El segundo gran momento de cooperación internacional se da con la denominada "Alianza para el Progreso" que nace en 1961 en la reunión de agosto en Punta del Este, donde las naciones de América Latina y los Estados Unidos acuerdan emprender un esfuerzo común para alcanzar un "acelerado progreso económico y una más amplia justicia social dentro de un marco de dignidad personal y libertad política"[135].

En 1961 el presidente John F. Kennedy mostró gran simpatía con Bolivia y acepto cubrir una amplia amistad con el presidente de Bolivia. Kennedy escribió la siguiente carta a Víctor Paz Estenssoro:

> En primer lugar – continuaba Kennedy – nosotros nos comprometemos a ayudar al desarrollo sistemático y de largo alcance de la economía boliviana – considerando a Bolivia como social, con iguales derechos y deberes en la Alianza para el Progreso – Colaborando para que llegue el día en que todos los bolivianos puedan gozar de un

[135] S/A., Cooperación económica financiera de Estados Unidos a Bolivia 1942 – 1978, Biblioteca de Planificación del Servicio Nacional de Caminos, p. 4

> nivel de vida más alto y ya no necesiten de la ayuda extranjera.
>
> En segundo lugar, cooperaremos con la Comisión Nacional Boliviana de Planificación, el Grupo Asesor de las Naciones Unidas y el Consejo Interamericano Económico y Social para trabajar todos juntos en la elaboración de un programa de desarrollo económico de largo alcance y en la preparación de los estudios técnicos necesarios para llevar a cabo este plan. Dicho Plan puede ser la guía que encauce las contribuciones y préstamo de todas las instituciones que suministran recursos.
>
> Tercero, si usted cree que esto ayudaría, estoy dispuesto a enviar un representante especial para que ayude a llevar adelante este programa, y especialmente para tratar de asegurar que la ayuda de los Estados Unidos – desde todas las fuentes – contribuya efectivamente al desarrollo de largo alcance de la economía boliviana. Con su aprobación, este representante podría ser enviado a la mayor brevedad posible[136]

De esta manera el presidente de los Estados Unidos de América se comprometía a colaborar, a fin de estimular el crecimiento de la economía boliviana. En otra exposición Kennedy argumenta lo siguiente:

> "Sin embargo, debemos señalar que estas medidas son solamente el primer paso en el desenvolvimiento de un programa de largo alcance para el continuo crecimiento de la economía boliviana. Bolivia es una nación rica en recursos, lo mismo que en aptitudes, coraje y determinación de su pueblo. A medida que estas riquezas sean explotadas y empleadas en el beneficio del pueblo boliviano, será posible eliminar la pobreza en vuestro país. Esto exigirá los esfuerzos coaligados del Gobierno boliviano y

[136] Luis Antezana. *La Contrarrevolución del 4 de noviembre de 1964. Historia Secreta del MNR*. Tomo 9, s.l., Impreso en Diseños Digitales, 2006, p. 2367.

> su pueblo y de las naciones industrializadas de Occidente”[137]

Los primeros esfuerzos de la Alianza para el Progreso en Bolivia se reflejaron en el programa de 1962 con un total de aproximadamente 40 millones de dólares. Bajo la alianza, las metas de AID fue el crecimiento económico, mediante: La Minería, Transporte, Agricultura y la Industria[138]. Sin embargo, cabe aclarar que el gobierno americano imponía reglas que el gobierno boliviano debería obedecer para contar con dicha ayuda, al respecto el Ingeniero Alfonso Balderrama indica lo siguiente:

> “Una vez concluidos los estudios de la carretera La Paz – El Alto, por medio de la empresa de Ingenieros Consultores contratada, existe la promesa de su financiación inmediata para construcción, por medio del Banco Interamericano de Desarrollo. La construcción deberá ser necesariamente contratada con una firma de constructores norteamericanos.
>
> Los proyectos que TAMS elabore, serán asimismo financiados, sea por la Agencia Internacional para el Desarrollo (AID) o por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) bajo los términos de la Alianza para el Progreso. Se dejó entendido que tales proyectos deben ser ejecutados indefectiblemente por empresas constructoras norteamericanas”[139]

[137] Ibíd., p. 2366
[138] Cooperación económica financiera de Estados Unidos a Bolivia 1942 – 1978, p.4.
[139] Alfonso Balderrama. El transporte por carretera, p. 25.

Como se puede observar dentro de las buenas intenciones del Gobierno Americano por ayudar al desarrollo de la economía boliviana, con el Programa de Alianza para el progreso existían intereses particulares de este gobierno como demuestra Balderrama al señalar que los proyectos debían ser ejecutados por empresas constructoras norteamericanas.

4.4. El Servicio Nacional de Caminos

El Servicio Nacional de Caminos fue la continuación del Servicio Cooperativo Boliviano Americano de Caminos. Se creó en 1961 según Resolución Suprema Nº 101676 24 de febrero de 1961 y reorganizado mediante los Decretos Leyes 06684 de 21 de febrero de 1964 y Decreto Ley Nº 07390 del 15 de noviembre de 1965 como una entidad de derecho público, con autonomía técnico administrativa y financiamiento como organismo descentralizado del entonces Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Aeronáutica Civil.[140]

Sin embargo, fue hasta 1964 que el SCBAC transfirió los equipos al Servicio Nacional de Caminos. Posteriormente a este hecho, la institución amplio sus distritos de operación a diez, uno en cada capital de departamento y un sub distrito en Tupiza. A partir de entonces la entidad caminera se hizo cargo de la construcción, mejoramiento, mantenimiento y control de carreteras a nivel nacional heredando al SCBAC alrededor de 3.400 kilómetros de carreteras. La institución

[140] Ver Resolución Suprema Nº 101676, aprobación del convenio de transferencia y creación del SNC 24 de febrero de 1964.

tuvo gran importancia en la ejecución del Plan Decenal. El mantenimiento como mejoramiento de la Red Fundamental y complementaria cuya longitud era de 7.848 Kms., era responsabilidad del Servicio Nacional de Caminos.[141]

Es importante destacar el papel del personal como sujeto de la historia caminera de Bolivia. Es indudable la labor de ingenieros, supervisores, choferes, obreros y otros que dedicaron su vida y dieron lugar a este proceso de vertebración nacional para el desarrollo de Bolivia. Este trabajo fue reconocido en el Primer Congreso de Carreteras reunido en Buenos Aires en 1925, donde se determinó que el 5 de octubre sea celebrado el día del camino[142].

IMÁGEN Nº 4
PERSONAL DEL SERVICIO NACIONAL DE CAMINOS
MAESTRANZA CENTRAL EL ALTO

FUENTE: Archivo Central del Ex Servicio Nacional de Caminos

[141] Alfonso Balderrama, El Transporte…, p. 21.
[142] Ministerio de Fomento y Comunicaciones, *Memoria presentada al Honorable Congreso Nacional de 1927*, p. 393

IMÁGEN Nº 5
VISTA GENERAL DE LA
MAESTRANZA CENTRAL DE EL ALTO

FUENTE: Archivo Central del Ex Servicio Nacional de Caminos

En este sentido, el presidente constitucional de la República de Bolivia, Hernando Siles mediante Decreto Supremo dictado el 5 de octubre de 1926 declaró en todo el territorio de la República el 5 de octubre como "DIA DEL CAMINO". De acuerdo al artículo 2 del Decreto Supremo citado, la Dirección General de Obras Públicas era la encargada de promover en esa fecha conferencias, congresos nacionales camineros poniendo de relieve la importancia de las vías carreteras[143]

[143] Ministerio de Fomento y Comunicaciones, *Memoria presentada al Honorable Congreso Nacional de 1927*, pp. 393-394.

MAPA Nº 8
VERTEBRACIÓN GEOGRÁFICA NACIONAL

FUENTE: Dirección Nacional de Informaciones, Bolivia: 10 años de Revolución, 1962, p. 91.

CAPITULO V

5. VERTEBRACIÓN GEOGRÁFICA DURANTE EL PROCESO DE DICTADURA (1964 – 1982) Y EL INICIO DE LA DEMOCRACIA

En el contexto histórico, a nivel internacional, después de la Segunda Guerra Mundial, la Intervención de Estados Unidos en Vietnam marcó la historia del siglo XX. La Conferencia de Ginebra de 1954 dividía Indochina en tres Estados: Laos, Camboya y Vietnam. Durante el gobierno de Lyndon Johnson en 1965 se efectúa el despliegue militar de EE.UU., para atacar a Vietnam del Norte, "ante la posibilidad de que se implantase un gobierno comunista, Estados Unidos decidió intervenir en Indochina, luchando contra el Vietnam del Norte."[144]

En Latinoamérica, en Cuba Fidel Castro organizaba un ataque sorpresa al cuartel Moncada con el objetivo de apoderarse de las armas y derrocar a Batista el 26 de julio de 1953. En este acontecimiento Fidel y su hermano Raúl Castro son derrotados y encarcelados por dos años. Posteriormente, "en 1956, un puñado de revolucionarios nacionalistas, dirigido por Fidel Castro y Ernesto Che Guevara, inicio la lucha guerrillera en Sierra Maestra. Gracias al apoyo creciente de la población, las fuerzas castristas derrocaron a Batista en 1959."[145] En 1961 Estados Unidos rompió las relaciones diplomáticas con Cuba.

[144] Enciclopedia Autodidáctica Océano, *Geografía, Historia, Arte y Deportes,* Vol. 8, p. 1983.
[145] Ibíd., p. 2007.

Bajo este contexto en Bolivia, Hernán Siles traspasa el Gobierno a Víctor Paz el 6 de agosto de 1960 siendo el tercer gobierno de la Revolución Nacional y el segundo de Paz. Para las elecciones de 1964 las Fuerzas Armadas brindaron todo su apoyo a su re postulación, así lo afirma Antezana en la siguiente cita:

> "en efecto el 28 de agosto, la cédula militar del MNR proclamo a Paz Estenssoro como candidato presidencial en acto público con la presencia de alrededor de 700 jefes, oficiales y clases de la guarnición de La Paz"[146].

El apoyo recibido por las Fuerzas Armadas hizo que Víctor Paz depositara su total confianza en éste sector. Es así que lo fortaleció con cursos de especialización en institutos del extranjero, con armamentos y equipos. Así se refleja en el libro Bolivia: 10 años de Revolución, "…poco numeroso, pero bien dotado e instruido con cuadros profesionales, que a la vez de poseer capacidad castrense y técnica es de firme convicción revolucionaria."[147] .

En efecto, no se veía a las FF.AA., como peligro u ambición política para asumir el gobierno sino para complementar las tareas de desarrollo económico en el marco del Plan Decenal, apoyando en la construcción de caminos y la colonización de áreas. El 6 de agosto de 1964 se iniciaba el tercer mandato de Víctor Paz como presidente junto al Gral. René Barrientos Ortuño como vicepresidente. Este mandato duró apenas tres meses, ya que, el 4 de noviembre

[146] Luis Antezana, La contrarrevolución…, p. 2400.
[147] Dirección Nacional de información. *Bolivia…,* p. 237

de 1964 se produce el golpe de Estado donde se impuso en el poder una Junta Militar presidida por el Gral. Barrientos enviando a Víctor Paz al exilio.

Desde 1964 a 1982 fue un periodo de 18 años protagonizado por gobiernos que tomaron el poder por la fuerza, estos fueron: "Rene Barrientos Ortuño (1964), Alfredo Ovando Candia (1969), Juan José Torres (1970), Hugo Banzer Suarez (1971), Juan Pereda Asbún (1978), David Padilla Arancibia (1978) Alberto Natusch Busch (1979) y Luis García Mesa (1980)"[148].

La construcción de caminos siguió siendo un factor predominante en la Planificación Nacional. En Marzo de 1965 se entregó al presidente de la Junta Militar el "Plan Bienal de Desarrollo Económico y Social 1965-1966" en un acto en presencia de Ministros de Estado, Embajador de EE.UU., Director de USAID y otras autoridades.[149] En el marco de este plan, se dio continuidad a la Vertebración Nacional con cooperación económica del gobierno americano. En este año se ejecutaron las siguientes obras:

Camino Alcoche – Guanay – Tipuani

Este camino se inició en enero de 1965 con fondos provenientes de la Alianza para el Progreso, ascendiendo a $ 7.725.250. Esta obra fue ejecutada por

[148] Guillermo Medrano, Los dictadores en Bolivia 1964-1981. Síntesis Histórica y Biográfica. La Paz, Editores Producciones CIMA. 2014, p. 6.
[149] Periódico Presencia, La Paz, 20 de marzo de 1965

la empresa Cesar Petricevic y Cía. La importancia de este camino radicaba en el acceso a los yacimientos auríferos de Guanay y Tipuani[150].

Proyectos 1 y 4 Caminos de Penetración de Cochabamba a Villa Tunari y de Villa Tunari a Puerto Villarroel.

En junio de 1965 los generales Rene Barrientos, Alfredo Ovando, el Ministro de economía y la firma norteamericana TAMS firman un convenio para llevar adelante la ejecución de los proyectos 1 y 4, caminos de penetración de Cochabamba a Villa Tunari a Puerto Villarroel por un costo de $us. 33.200.000 dólares que eran proporcionados por USAID[151]. Con estas rutas se buscaba vertebrar el oriente con los valles y el altiplano.

Créditos para compra de maquinaria

Durante el Gobierno de la Junta militar, USAID concedió créditos de hasta $ 5 millones de dólares al Servicio Nacional de Caminos para la compra de maquinaria.[152] "Específicamente el préstamo financiaba la adquisición de equipo de mantenimiento, instalación de talleres, almacenamiento de repuestos, servicio de asesoramiento técnico y entrenamiento para mecánicos y operadoras de maquinarias"[153].

[150] Periódico Presencia, La Paz, 5 de octubre de 1965
[151] Periódico Presencia, La Paz, 30 de junio de 1965
[152] Periódico Presencia, La Paz, 12 de marzo de 1966
[153] Periódico Presencia, La Paz, 19 de abril de 1966

Tras la muerte del Gral. Barrientos en un trágico accidente en helicóptero, Luis Adolfo Salinas asume el Gobierno, el mismo que es depuesto por el General Alfredo Ovando Candia el 26 de septiembre de 1969.[154] Un año más tarde es sustituido por el Gral. Juan José Torres en un golpe de Estado. Durante el Gobierno de Torres podemos destacar la inauguración de la Carretera El Alto – Oruro, que veremos a continuación.

Inauguración de la Carretera La Paz – Oruro

La carretera asfaltada La Paz – Oruro, fue encomendada a la empresa Boliviana Bartos, e iniciada el 25 de noviembre de 1968[155]. El proyecto fue diseñado por las empresas Baker Wibberly de los Estados Unidos, e Ingeniería Politécnica Panamericana (IPA) de Bolivia[156]. La obra fue inaugurada en julio de 1971 en la localidad de Caracollo por el presidente Juan José Torres, los ministros de transporte y planificación; los embajadores de los Estados Unidos y Rusia y personeros de la empresa constructora y la compañía consultora[157].

[154] Guillermo Medrano, Los dictadores en …, p. 26
[155] Periódico Presencia, La Paz, 16 de julio de 1971
[156] Periódico Presencia, La Paz, 6 de junio de 1971
[157] Periódico Presencia, La Paz, 18 de julio de 1971

IMÁGEN Nº 6
INAUGURACIÓN: CARRETERA LA PAZ - ORURO

FOTO: El presidente de la República Juan José Torres corta la cinta en el acto de inauguración de la Carretera Asfaltada La Paz – Oruro (Julio de 1971)
FUENTE: Presencia, La Paz, domingo 18 de julio de 1971

El 10 de enero de 1971 se produce el golpe de Estado contra el presidente Juan José Torres por el Gral. Hugo Banzer Suarez, mismo que es sofocado mandándolo al exilio a Argentina.[158] Posteriormente en agosto del mismo año se producen enfrentamientos sangrientos "entre el 19 y 20 se plegaron al golpe Beni, Pando y Cochabamba tras algunas escaramuzas"[159]. Finalmente el 21 de agosto

[158] Guillermo Medrano, *Los Dictadores*…, p. 48
[159] Carlos Mesa; José de Mesa; Teresa Gisbert, *Historia de Bolivia,* p.575

se derroca al Gral. Torres mandándolo al exilio en Argentina, donde años más tarde, el 2 de junio de 1976 aparece su cuerpo en la provincia de Buenos Aires sin vida, asesinado, ejecutado por la "Operación Cóndor"[160].

De esta forma el 22 de agosto de 1971 el Gral. Banzer asume la presidencia de la República de Bolivia que duró hasta julio de 1978. Durante este periodo se desarrollaron proyectos de construcción de caminos, a cargo del Comando de Ingeniería del Ejército y bajo la supervisión del Servicio Nacional de Caminos.

5.1. Proyectos ejecutados por las Fuerzas Armadas

El libro Blanco contiene un resumen de las realizaciones hechas por el Gobierno de las Fuerzas Armadas en el curso de siete años. [161] Éste corresponde al periodo de Gobierno del Gral. Hugo Banzer Suarez, efectuándose un balance de su gobierno desde 1971 a 1978. El libro dedica un capítulo entero a la Política de Integración Vial donde se enfatiza la labor en la construcción de carreteras y su prioridad por establecer un enlace vial entre los departamentos de La Paz y el Beni.

Veamos a continuación algunos tramos fueron construidos por el Comando de Ingeniería del Ejército:

[160] Guillermo Medrano, *Los Dictadores*…, p. 43
[161] S/A., Libro de Realizaciones del Gobierno de las Fuerzas Armadas 1971 - 1978, p.10.

1. **El tramo Rio Quiquibey – Yucumo**,

El proyecto fue iniciado en 1977 y construido por el Comando de Ingeniería del Ejercito (Batallón General Román 2 de Ingeniería), bajo un convenio suscrito entre los Ministerios de Defensa Nacional de Transportes y Comunicaciones. La longitud del proyecto era de 42 Kms.[162].

2. **Tramo carretero Cobija – Puerta Heath**

El tramo estaba ubicado en el Departamento de Pando, los trabajos de construcción fueron ejecutados por el Batallón de Ingenieros "RIO SINHO" 6 de Ingeniería en virtud del convenio firmado entre los Ministerios de Transporte y Comunicaciones, de Defensa y el Comando de Ingeniería del Ejercito[163]. De acuerdo a informes del Servicio Nacional de Caminos este tramo tendría sus inicios en 1974 y su longitud de 182 Kms.

3. **Camino Potosí – Tarapaya**

El proyecto estaba ubicado en el departamento de Potosí, su longitud era de 20 Kms. Este camino era importante por dar continuidad a la carretera Panamericana y por encontrarse los balnearios en las localidades de Tarapaya y Miraflores. En 1979 se suscribe el contrato con el Comando de Ingeniería del Ejército para la construcción de este camino, bajo la supervisión del Servicio Nacional de Caminos[164].

---

[162] Servicio Nacional de Caminos, *Memoria Anual Servicio Nacional de Caminos 1980*, pp. 30-31
[163] Ibíd., p.35
[164] Ibíd., p. 35

CUADRO Nº 9
PROYECTOS EJECUTADOS DURANTE EL GOBIERNO DE LAS FUERZAS ARMADAS (1971 – 1978)

Nº	PROYECTO	EMPRESA CONSTRUCTORA	LONGITUD	UBICACIÓN	FINANCIAMIENTO
1	Caminos de Acceso: El Alto Viacha; Cochabamba – Quillacollo –Tolata – Cliza; Oruro – Vinto – Machacamarca; Rio Seco – Huarina – Tiquina; Santa Cruz – Guabirá.	Galindo y Cía. (SNC); Bartos y Cía.; Cesar Petricevic y Azcui	225 Kms.	La Paz Cochabamba Oruro Santa Cruz	Préstamo BID $us. 10.000.000 Tesoro Nacional $b. 183.622.800
2	Trinidad – San Ignacio – San Borja	Comité de Obras Públicas del Beni equipo y operación SNC	228 Kms.	Beni	Comité de Desarrollo del Beni $us. 1.500.000 Tesoro Nacional $b. 250.000.000
3	Tomatas – Tarija – Padcaya	Ebia y Cía.	54 Kms.	Tarija	Tesoro Nacional $b. 127.856.045
4	Sucre – Alto Tucsupaya	Comando de Ingeniería del Ejercito – Bartos y Cía.	5 Kms.	Chuquisaca	$b. 14.570.000
5	Quillacollo – Confital	Bartos y Cía.	105 Kms.	Cochabamba	BID $us. 28.273.650 Tesoro Nacional $b. 533.810.850
6	La Paz – Cotapata y Puentes	S.J. Groves and sons company (Construcción) Prudencio Claros (Supervisión)	45 Kms. y 4 puentes	La Paz	BID $us. 38.510.262 Tesoro Nacional $us. 327.627.150
7	Yapacani – Rio Víbora y puente Yapacani	Bartos y Cía.	22 Kms. y conclusión puente Yapacani	Santa Cruz	$us. 1.330.836.04 $b. 21.184.634.38
8	Pto. Banegas – San Julián – Concepción	Convenio Alemán Equipo; Operación SNC	120 Kms.	Santa Cruz	Gobierno Alemán $us. 1.000..000 Tesoro Nacional $b. 91.363.000
9	Autopista La Paz –El Alto	Bartos y Cía.	12 Kms.	La Paz	(Préstamo 342/SF-BO-BID) $us. 6.805.646.36 $b. 319.219.584.68
10	Chané – Independencia – Piray y Ares de San Julián	CALABI	10 Kms. (área de San Julián) y 78 Kms. (Chane Independencia – Piray)	Santa Cruz	(Préstamo Nº 511-T-050 AID) $us. 4.177.529.80 $us. 3.960.515.26
11	Bella Vista – Río Quiquibey y Ramales	Servicio Nacional de Caminos	100 Kms.	La Paz – Beni	(Préstamo CACEX Gobierno Brasil) $b. 360.000.000 (Equipo) Tesoro Nacional $b. 314.000.000
12	Rio Yucumo – Puerto Salinas y Ramales	SNC (Operación); Crédito Japonés (Equipo) Central Consultant y Prudencio Claros (supervisión)	183 Kms	La Paz – Beni	Préstamo Crédito Japón $b. 2345.760.000 Tesoro Nacional $b. 73.200.000

Nº	PROYECTO	EMPRESA CONSTRUCTORA	LONGITUD	UBICACIÓN	FINANCIAMIENTO
13	Rio Eterazama – Rio Sécure	SNC y equipo alquilado a Empresa SER GEMBOLD	120 Kms.	Cochabamba – Beni	Tesoro Nacional $b. 276.000.000
14	Charazani – Apolo	SNC (Operación) CORDEPAZ (Equipo)	176 Kms.	La Paz	Tesoro Nacional $b. 171.000.000
15	Valle Grande – Masicuri - Ipitá	Equipo Alquilado empresa Rovell Ltda.	180 Kms.	Santa Cruz	Tesoro Nacional $b. 35.423.367
16	Puerto Siles – San Joaquin – San Ramón	Operación SNC	84 Kms.	Beni	Tesoro Nacional $b. 22.900.000
17	San José – Ignacio de Velasco – Concepción	Equipo Comité Obras Públicas de Santa Cruz y operación SNC	182 Kms.	Santa Cruz	Tesoro Nacional $b. 186.546.000
18	Trinidad – San Ramón	Equipo Comité de Obras Públicas y operación SNC	367 Kms.	Santa Cruz – Beni	(de 1977-1978) Tesoro Nacional $b. 30.000.000
19	Apolo – Mapiri	SNC (Operación) CORDEPAZ (Equipo)	140 Kms.	La Paz	$b. 2.722.000
20	Santa Rosa – Riberalta	SNC equipo alquilado a la Empresa Velasco y Cía.	420 Kms.	Beni	$b. 3.409.753
21	La Asunta – San José	Cesar Petricervic y Cía.	22 Kms.	La Paz	Tesoro Nacional $b. 3.578.937

FUENTE: S/A Libro de realizaciones del Gobierno de las Fuerzas Armadas, pp. 106-111.

El cuadro N° 9 fue elaborado en base a los datos proporcionados por Libro Blanco de realizaciones del Gobierno de las Fuerzas Armadas, sección: “Carreteras”, donde podemos notar que la política vial del Gobierno de Banzer fue vincular geográficamente al Departamento de Beni de la siguiente forma:

1. Integrar las zonas nororientales del Beni con las zonas altiplánicas de La Paz a través de la construcción de las carreteras: Bella Vista – Quiquibey y Ramales; Rio Yucumo – Puerto Salinas y Ramales y La Paz Cotapata y Puentes.
2. Vincular el departamento de Cochabamba con el Beni mediante la carretera Río Eterazama – Río Secure.
3. Conexión del Departamento de Beni con Santa Cruz para el acceso de zonas agrícolas y ganaderas con la construcción de la Carretera Trinidad – San Ramón.

Se construyeron importantes caminos en el departamento de La Paz como los siguientes:

1. Carretera Autopista – La Paz – El Alto para la conexión entre la ciudad de La Paz y El Alto
2. Carretera Charazani – Apolo
3. Carretera Apolo – Mapiri para el acceso a las zonas agrícolas y ganaderas del Norte de La Paz
4. Carretera La Asunta – San José para el acceso a zonas agrícolas

La construcción de carreteras en el departamento de Santa Cruz, tenía como objetivo por un lado facilitar el acceso a las zonas de agricultura y ganaderas y por el otro, apoyar el programa de colonización en este departamento, mediante las siguientes carreteras:

1. Carretera Rio Vibora y Puente Yapacani
2. Pto. Banegas – San Julián – concepción
3. Carretera Chane – Independencia – Piray y Ares de San Julián
4. Carretera Valle Grand – Misicuri – Ipita
5. Carretera San José – Ignacio de Velasco - Concepción

Entre otras carreteras que podemos citar fueron construidas en Cochabamba, Chuquisaca y Tarija, estas fueron:

1. Tomatas – Tarija – Padacaya
2. Sucre – Alto Tucsupaya
3. Quillacollo - Confital

IMÁGEN Nº 7
CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS DURANTE EL GOBIERNO DE LAS FUERZAS ARMADAS

El General Hugo Banzer Suarez presenciando la construcción de carreteras (s/f)
FUENTE: Libro Blanco de las Realizaciones del Gobierno de las Fuerzas Armadas.

5.2. Cooperación Americana durante la época de dictadura

Desde 1971 a 1974 el Gobierno de Estados Unidos concedió $ 71.6 millones en préstamos y $ 11.7 millones en donaciones en los sectores, agrícola, industrial, vivienda, desarrollo urbano y rural[165]. El 20 de septiembre de 1976 se firma el Convenio de Préstamo por un monto de 8.5 millones de dólares para el proyecto de Caminos Rurales de Acceso I[166], cuyo objetivo era la construcción y mantenimiento de caminos en sector rural para mejorar la comercialización de la producción agrícola y ganadera. El programa de asistencia de EE.UU. durante

[165] Cooperación Económico – Financiera de Estados Unidos a Bolivia 1942 – 1978, p.2.
[166] Ibíd., p. 15.

este periodo fue ejecutado por la Agencia para el Desarrollo Internacional de los Estados Unidos USAID o también denominado AID.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) fue creado en 1959, "empezando a operar en 1960 durante el gobierno del presidente Eisenhower con el aporte del Estado y de los bancos privados norteamericanos[167]. En Bolivia el BID se manifiesta en 1960 con el Plan Triangular. Sus créditos estuvieron dirigidos a planes de educación, transporte, de colonización, de desarrollo de comunidades, de vivienda y otros[168]. Como podemos observar en el cuadro Nº 9 este organismo internacional tuvo una importante participación en la ejecución de los proyectos camineros: Autopista La Paz – El Alto; La Paz – Cotapata y Puentes, Quillacollo Confital y caminos de Acceso de los departamentos de La Paz, Cochabamba, Oruro y Santa Cruz.

5.3. Cooperación Japonesa

Otra fuente de cooperación económica para la construcción de carreteras en Bolivia fue la que otorgó el Gobierno de Japón en la década de los 70. El Gobierno de Japón otorgó a Bolivia hasta 1979 un total de 114,4 millones de dólares, en donaciones financieras, cooperación técnica y préstamos bilaterales[169].

---

[167] J.M. De la Cueva, *Bolivia: Imperialismo*…, p.145.
[168] Ibíd., p.154
[169] Rubén Hilari, "A 100 años de la primera inmigración japonesa a Bolivia" artículo publicado en la revista de la Carrera de Historia de la UMSA, La Paz, 1990, p. 142.

Sobre la cooperación para la construcción de caminos, el gobierno japonés decidió realizar una política de créditos destinados al sector de transporte, “es así que en 1975, se inició la construcción de caminos con un aporte de 15 millones de dólares”[170].

Retorno a la Democracia

El año 1982 marca el inicio del retorno a la Democracia en Bolivia. Luego de 18 años de gobierno militares que tomaron el poder a la fuerza, el 10 de Octubre de 1982 Hernán Siles Suazo asume la presidencia acompañado del vicepresidente Jaime Paz Zamora. “La Unidad Democrática y Popular estuvo compuesta de forma mayoritaria por el Movimiento Nacionalista Revolucionario de Izquierda (MNRI), el partido de Siles, y el Movimiento de Izquierda Revolucionaria (MIR)”[171].

El presidente Siles al asumir el Gobierno intentó aplacar la crisis económica heredada por los gobiernos militares, sin embargo “el problema principal del ejecutivo fue su debilidad política expresada en una minoría parlamentaria.”[172] Además, la desaparición de reservas del Banco Central que había obligado en

[170] Ibíd. p. 143.
[171] Raúl Peñaranda; Isabel Mercado; Clara Berrios, et. al, *30 años de democracia en Bolivia. Repaso multidisciplinario a un proceso apasionante (1982-2012)*. Bolivia, Página Siete, 2012, p.28.
[172] Carlos D. Mesa Gisbert; José de Mesa; Teresa Gisbert*, Historia de Bolivia…,* p. 627.

1981 al Gobierno Militar a suspender la venta del dólar al público, fue una medida continuada y profundizada en el Gobierno Democrático de la UDP[173].

Bajo este panorama nacional, pese a la inestabilidad económica y política se continuó con las construcciones de caminos. Bajo el Gobierno de la UDP se "inauguró el tramo carretero asfaltado Chimoré – Yapacani, parte de la nueva carretera Cochabamba – Santa Cruz, con esta obra se abrió un periodo de intensas construcciones de caminos"[174]

[173] Raúl Peñaranda; Isabel Mercado; Clara Berrios, et. al, *30 años de democracia en Bolivia…,* p.23.
[174] Carlos D. Mesa Gisbert; José de Mesa; Teresa Gisbert*, Historia de Bolivia…,* p. 627.

CONCLUSIONES

El desarrollo de las nuevas formas de transporte como el automóvil fue desplazando al ferrocarril. El desarrollo de la industria automovilística en Francia y Estados Unidos impacto significativamente en Bolivia exigiendo el mejoramiento y mantenimiento de los caminos existentes y la apertura de nuevas rutas. Inicialmente el Servicio de Prestación Vial fue un medio que contribuyó a este propósito. Sin embargo, el servicio fue orientado a la construcción, mantenimiento y reparación de caminos en el sector minero.

Dese 1942 a 1985 se elaboraron planes y/o estudios que evaluaron la situación económica del país para proyectar nuestra economía. Los resultados de estos informes, en tema de transportes, apuntaron a dar impulso a la construcción de caminos constituyendo un Sistema de Carreteras. Para dar curso a este proyecto era necesario contar con apoyo financiero. El Gobierno Americano brindo su apoyo económico en dos importantes momentos: el primero con la llegada de la Misión Bohan (1942) y el Segundo con la Alianza para el Progreso (1962).

El informe Bohan fue fundamental para dar inicio al desarrollo del sistema carretero de Bolivia. Apuntó al departamento de Santa Cruz como una región prometedora del desarrollo económico del país, planteando la necesidad de abrir las zonas aptas de producción agrícola por medio de carreteras. No obstante, la

cooperación económica de la Misión Bohan traía consigo una serie de intereses: El primero, frenar el nacionalismo económico en Bolivia que para el gobierno americano conducía al comunismo. Segundo, mantener relaciones con el país a fin de proveerse de materias primas y porque Estados Unidos dominaba la industria automovilística.

El segundo momento importante de cooperación americana surge con la denominada “Alianza para el Progreso”, cuyo propósito era ayudar al desarrollo de la economía boliviana. Sin embargo, para la ejecución de proyectos camineros se imponía como condición, que éstos, debían realizarse por empresas constructoras norteamericanas.

El Gobierno de la Revolución Nacional al asumir el mando en 1952 invirtió en la construcción de caminos en el Oriente Boliviano, siendo prioridad la conclusión de la carretera Asfaltada Cochabamba – Santa Cruz. La Nueva Política Vial adoptada en el marco del Plan Decenal (1962-1971) fue la penetración de caminos hacia el Beni para ejecutar actividades agrícolas, ganaderas y de colonización en estas zonas.

La Política Caminera durante el proceso de dictaduras (1964-1982) fue vincular el departamento de Beni con el departamento de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz. El 10 de octubre 1982 con el presidente Hernán Siles Suazo se

retoma la Democracia en Bolivia prosiguiendo con la labores camineras hasta 1985 en que se transmite el mando al presidente Víctor Paz Estenssoro.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

FUENTES PRIMARIAS

Archivo Central del Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda

Archivo Central del Ex Servicio Nacional de Caminos Residual

Archivo de la Paz

Biblioteca Central de la Universidad Mayor de San Andrés

Biblioteca y Fundación Flavio Machicado

PERIÓDICOS

Periódico Presencia, La Paz, 5 de octubre de 1965

Periódico Presencia, La Paz, 30 de junio de 1965

Periódico Presencia, La Paz, 12 de marzo de 1966

Periódico Presencia, La Paz, 19 de abril de 1966

Periódico Presencia, La Paz, 6 de junio de 1971

Periódico Presencia, La Paz, 16 de julio de 1971

Periódico Presencia, La Paz, 18 de julio de 1971

BIBLIOGRAFÍA

ANDRADE, Víctor
1979 — *La Revolución Boliviana y Los Estados Unidos 1944– 1962*, 2ª ed., La Paz: Editores Gisbert y Cía. S.A.

ANTEZANA, Luis
2006 — *La Contrarrevolución del 4 de noviembre de 1964. Historia Secreta del MNR.* s.l., Impreso en Diseños Digitales. Tomo 9.

BALDERRAMA, Alfonso
1962 — *El transporte por carretera.* La Paz: Editorial Letras. Departamento de Relaciones Públicas del Consejo Nacional de Caminos.

BOLIVIA. MINISTERIO DE INDUSTRIA

1888 — Prestación vial. Reglamento del 23 de marzo de 1888. Cochabamba: Edición oficial, Imprenta de El Heraldo.

BOLIVIA. MINISTERIO DE FOMENTO Y COMUNICACIONES

1907 — Anuario de Leyes, Decretos y Resoluciones Supremas expedidas en el año 1906. La Paz: Edición oficial, Talleres Gráficos La Prensa de José Calderón.

1911 — Anuario de Leyes y Disposiciones Supremas de 1910. La Paz: Imprenta y Litografía Boliviana Hugo Heitmann.

1916 — Anuario Administrativo del año 1915. La Paz: imprenta Velarde.

1917 — Anuario de Leyes y Disposiciones Supremas de 1916. La Paz: Litografía e imprenta MODERNA.

1928 Memoria presentada al Honorable Congreso Nacional de 1927 Tomo I. La Paz: Litografías e imprentas unidas.

1931 Memoria presentada al H. Congreso Nacional Extraordinario de 1931 por el Tte. Cnel. Bernardino Bilbao R., Miembro de la Junta Militar de Gobierno. La Paz: Edit. América.

BOLIVIA. MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO

1918 Apéndice a la memoria presentada a la Legislatura de 1918, La Paz: Imprenta Artística Socabaya.

BOHAN, Merwin.
1988 *Plan Bohan (Bolivia)*, Tomo I. La Paz, Ed. Carmach.

Bohan, Merwin.
1960 *Informe de la Misión Económica de los Estados Unidos en Bolivia 1942*. Parte V. Caminos, Bolivia: s.e.

BONAVIA, Michael
1956 *Economía de los Transportes.* 3ª ed. DF: Fondo de Cultura Económica.

BURKE, Melvin
1973 *Estudios Críticos sobre la Economía Boliviana.* La Paz: Editorial Los Amigos del Libro

CARRANZA, Gontran
1984 *El Proceso Histórico de la Planificación en Bolivia.* 2ª ed. La Paz: Editorial e imprenta de la Universidad Mayor San Andrés.

CASTRO, Ángel
2013 *Santa Cruz La mayor inversión boliviana (1825 – 2000).* La Paz: Ediciones La Pesada, CEPAAA.

CEPAL
1958 Análisis y proyecciones del desarrollo económico IV. El desarrollo económico de Bolivia. Estudio realizado por la Secretaría de la Comisión para América Latina, México.

COMITÉ DEL SESQUICENTENARIO DE LA REPÚBLICA

1976 *Monografía de Bolivia. Oruro y Santa Cruz.* Tomo III La Paz: Impreso Talleres de Litografías e Imprentas Unidas S.A.

ESCOBARI, Laura
2001 *Caciques, Yanaconas y Extravagantes. La Sociedad Colonial en Charcas S. XVI – XVIII.* La Paz: Editores Plural.

DE LA CUEVA, J.M.
1983 *Bolivia: Imperialismo y Oligarquía.* La Paz: Editorial Roalva.

DIRECCIÓN NACIONAL DE INFORMACIONES

1962 *Bolivia: 10 años de Revolución.* Biblioteca Historia y Cultura Política. Bolivia.

ENCICLOPEDIA BRITÁNICA, Inc.

2006 *Enciclopedia Universal Ilustrada.* Tomo 2. Santiago: Editorial Santiago.

Enciclopedia Universal Ilustrada. Tomo 9. Santiago: Editorial Santiago.

Enciclopedia Universal Ilustrada. Tomo 10. Santiago: Editorial Santiago.

ENCICLOPEDIA AUTODIDACTICA OCEANO

Geografía, Historia, Arte y Deportes I. Vol. 7 Barcelona: Ediciones Océano S.A.

Geografía, Historia, Arte y Deportes II. Vol. 8 Barcelona: Ediciones Océano S.A.

GALEANO, Eduardo
1989 *Las venas abiertas de América Latina.* México: Editorial Andrómeda.

GAMARRA, María del Pilar
2012 *El Desarrollo Autónomo de la Amazonía Boliviana. Procesos socioeconómicos en la frontera pionera (1860-2002).* La Paz: Ediciones La Pesada, CEPAAA.

GARCÍA, Ximena Lidia
2007 *Desarrollo del sector transportes nacional y su repercusión en el crecimiento económico (1998-2006).* Tesis de licenciatura en Economía - UMSA.

GUEVARA ARZE, Walter
1954 *Plan inmediato de Política Económica del Gobierno de la Revolución Nacional*. La Paz: Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

GOBIERNO MUNICIPAL DE LA PAZ

Historia del Transporte Paceño. La Paz: GAMLP.

HILARI, Rubén Luis
1990 "A 100 años de la primera inmigración japonesa a Bolivia", en Revista de la Carrera de Historia (UMSA), Nº 20. La Paz.

HISTORIA TIME del Siglo XX

2011 *La Segunda Guerra Mundial.* Barcelona: Editorial Sol. 90, S.L.

KOSTER, Gerrit
1983 *Santa Cruz de la Sierra. Desarrollo, estructura interna y funciones de una ciudad en los llanos tropicales.* Cochabamba: Impreso Poligraf.

MINISTERIO DE PLANEAMIENTO Y COORDINACIÓN

Plan Operativo Anual 1979 Tomo II. La Paz

MESA, Carlos; MESA, José de; GISBERT, Teresa

2012 *Historia de Bolivia.* 8ª ed. La Paz: Editorial Gisbert y Cía. S.A.

MEDRANO, Guillermo
2009 *Historia del Comercio Exterior de Bolivia en el Liberalismo 1900-1920.* La Paz: Editores Producciones CIMA.

MEDRANO, Guillermo
2014 *Los Dictadores en Bolivia 1964-1981. Síntesis Histórica y Biográfica*. La Paz: Editores Producciones CIMA.

PANDO, Jorge

1957 *Bolivia y el Mundo Geografía Económica*. Población – Geografía – Transportes. 2ª ed. La Paz: Editorial Fénix. Tomo I

PEÑARANDA, Raúl; MERCADO, Isabel; BERRIOS, Clara *et. al.*

2012 *30 años de democracia en Bolivia. Repaso multidisciplinario a un proceso apasionante (1982-2012).* Bolivia: Página Siete.

ROCA, José Luis

2001 *Economía y Sociedad en el Oriente Boliviano (Siglos XVI y XX)*

SERVICIO NACIONAL DE CAMINOS

Memoria Anual Servicio Nacional de Caminos 1980. La Paz. Publicación del Servicio Nacional de Caminos.

Memoria de Gestión 2001 – 2002 Primer año de la Institucionalización. La Paz: Servicio Nacional de Caminos.

SIEKMEYER, James F.
2003 "Las relaciones entre EE.UU. y América Latina, 1945-1961: El nacionalismo económico de América Latina y la asistencia económica de EE. UU*".* En Revista de la Carrera de Historia (UMSA), Nº 27. La Paz.

SHARP, C.H.
1975 *Economía del Transporte*. España: Ed.Vicens – Vives

SOUX, María Luisa
1993 *La coca liberal. Producción y circulación a principios del Siglo XX*. La Paz: Edición Centro de información para el Desarrollo – CID.

VÁSQUEZ, Humberto
1955 *Los Caminos de Santa Cruz de La Sierra En el Siglo XVI.* Editorial Cultura.

VILLEGAS, Pablo.

2013 *Geopolítica de las carreteras y el saqueo de los recursos naturales*. Cochabamba: Centro de Documentación e Información de Bolivia (CEDIB).

VOIGT, Fritz

1964 *Economía de los sistemas de transporte.* DF.: Fondo de Cultura Económica.

ZALLES, Solange Leonor
2008 *Los Poderes Locales y sus influencias en el desarrollo regional. Los Yungas Paceños entre 1932 y 1952*. Tesis de Licenciatura en Historia, La Paz.

ZONDAG, Cornelius
1968 *La Economía Boliviana 1952 – 1965. La revolución y sus consecuencias*. La Paz: Editorial Los Amigos del Libro. Traducción de Mariano Baptista Gumucio.

S/A

Cooperación económica financiera de los Estados Unidos a Bolivia 1942-1978. Biblioteca de Planificación del Servicio Nacional de Caminos

S/A

Libro Blanco de realizaciones del Gobierno de las Fuerzas Armadas.

WEBGRAFÍA

S/A

Acta final de la tercera reunión de consulta de los ministros de relaciones exteriores de las Repúblicas Americanas, disponible en: www.oas.org/consejo/sp/RC/RC%20default.asp

PARRA, Juan

Principales problemas económicos que incidieron en el fin del Socialismo Soviético, disponible en: www.bdigital.unal.edu.co.

RABILOTA, Alberto

Capitalismo corporativista: El capitalismo (neoliberal) ha muerto ¡Viva el Capitalismo corporativista!, disponible en: www.alainet.org

GACETA OFICIAL DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

Decreto Supremo Nº 21320 del 03 de julio de 1986, disponible en: http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo

SILEP

Ley de 13 de octubre de 1826, disponible en: http://silep.gob.bo

Decreto Supremo Nº 3223 del 31 de octubre de 1952, disponible en http://silep.gob.bo

Decreto Ley Nº 3464 del 2 de agosto de 1953, disponible en: http://silep.gob.bo

ANEXO Nº 1
MATRÍCULA DE CONTRIBUYENTES PARA EL SERVICIO DE PRESTACIÓN VIAL

MATRICULA

DE

CONTRIBUYENTES

PARA LA

Prestación vial de la ciudad de La Paz,

FORMADA

POR EL

HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL

LA PAZ

Imprenta de "El Comercio" — 20 - Calle de Loayza - 24

1893

MATRÍCULA DE CONTRIBUYENTES

PARA LA

PRESTACIÓN VIAL EN LA CIUDAD DE LA PAZ

DISTRITO Nº 1º

MANZANA Nº 1.

NOMBRES	EDAD	PROFESIÓN	NOMBRES	EDAD	PROFESIÓN
Carlos García Pacheco	29	Propietario	José Durandeau	39	Propietario
Manuel García Pacheco	29	Comerciante	Belisario Cuéllar	31	id
Enrique García Pacheco	27	Abogado	Manuel H. Avanolita	45	id
Pedro García Pacheco	21	Agricultor	Tomás Yera	36	Abogado
Víctor Morales	28	Sastre	Waldo P. Palacios	30	Comerciante
Nicanor Maéses	22	Zapatero	Ramón Polo	30	id
Gregorio Choquehuanca	32	Agricultor	José G. de la Riva	28	id
Leonardo Guerrió	34	Sastre	Daniel Tristán	27	id
Andrés de la Oliva	18	Propietario	Adolfo Pantoja	27	id
Angel Lucini	41	Propietario	Manuel E. Rojas	27	id
Emilio D. Tommasi	34	Médico	Jorge Uría	28	id
Manuel Corral	23	Sastre	Daniel Pereira V.	36	id
Ernesto Mazzel	40	Oculista	Gregorio E. Núñez	29	id
Valentín Jiménez	28	Sirviente	Manuel Talavera	39	Sastre
Agustín Pino	30	Herrero	Emilio Cañedo	22	Propietario
Bernabé Aguilar	24	id	Alejandro Murillo	34	Jornalero
Nicanor Astorga	18	id	Juan de la C. Murillo	30	id
José Rodríguez	20	id	José M. Carbajal	26	Sastre
José María Barrios	22	id	Juan de D. Carballo	38	Zapatero
Sebastián Flores	26	id	José H. Díaz	28	Comerciante
Angelino Pino	19	id	Eduardo Díaz	22	id
Marcelino Arias	18	id	José Tapia	30	Electricista

Inventario Nº 002190
Fecha 20-III-91

Matrícula de contribuyentes para el Servicio de Prestación Vial de la Ciudad de La Paz, 1893
FUENTE: Folletería de la Universidad Mayor de San Andrés

ANEXO 2: COMPENDIO FOTOGRÁFICO

FOTO: Autopista La Paz – El Alto (s/f)
FUENTE: Libro Blanco de Realizaciones del Gobierno de las Fuerzas Armadas

FOTO: Apertura del camino La Paz – Beni (s/f)
FUENTE: Dirección General de Informaciones, Bolivia a 10 años de Revolución, 1962

FOTO: Camino San Ramón - Trinidad (s/f)
FUENTE: Libro Blanco de Realizaciones del Gobierno de las Fuerzas Armadas

FOTO: Construcción Camino La Paz - Trinidad (s/f)
FUENTE: Libro Blanco de Realizaciones del Gobierno de las Fuerzas Armadas

RESUMEN

El desarrollo de las nuevas tecnologías del transporte dio lugar a la producción masiva de automóviles a finales del siglo XIX. La nueva innovación a nivel mundial de vehículos a motor fue desplazando paulatinamente la construcción de vías férreas por la construcción de carreteras. En Bolivia este desarrollo impactó significativamente exigiendo el mejoramiento y mantenimiento de los caminos existentes y la apertura de nuevas rutas. Inicialmente el Servicio de Prestación Vial fue un medio que contribuyó a este propósito. Sin embargo, el servicio fue orientado a la construcción, mantenimiento y reparación de caminos en el sector minero.

Desde 1942 a 1985 se elaboraron planes y/o estudios que evaluaron la situación económica del país para proyectar nuestra economía. Los resultados de estos informes, en tema de transportes, apuntaron a dar impulso a la construcción de caminos para constituir un Sistema de Carreteras. Para dar curso a este proyecto era necesario contar con apoyo financiero. El Gobierno Americano brindo su apoyo económico en dos importantes momentos: el primero con la llegada de la Misión Bohan (1942) y el Segundo con la Alianza para el Progreso (1962).

El informe Bohan fue fundamental para dar inicio al desarrollo del sistema carretero de Bolivia. Apuntó al departamento de Santa Cruz como una región prometedora del desarrollo económico del país, planteando la necesidad de abrir las zonas aptas de producción agrícola por medio de carreteras. El segundo momento importante de cooperación americana surge con la denominada “Alianza para el Progreso”, cuyo propósito era ayudar al desarrollo de la economía boliviana. Sin embargo, para la ejecución de proyectos camineros se imponía como condición, que éstos, debían realizarse por empresas constructoras norteamericanas.

El Gobierno de la Revolución Nacional al asumir el mando en 1952 invirtió en la construcción de caminos en el Oriente Boliviano, siendo prioridad la conclusión de la carretera Asfaltada Cochabamba – Santa Cruz. La Nueva Política Vial adoptada en el marco del Plan Decenal (1962-1971) fue la penetración de caminos hacia el Beni para ejecutar actividades agrícolas, ganaderas y de colonización en estas zonas.

La Política Caminera durante el proceso de dictaduras (1964-1982) fue vincular el departamento de Beni con el departamento de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz. El 10 de octubre 1982 con el presidente Hernán Siles Suazo se retoma la Democracia en Bolivia prosiguiéndose las labores camineras hasta 1985 en que se transmite el mando al presidente Víctor Paz Estenssoro.