

FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES SEDE ECUADOR
AREA DE HISTORIA
PROGRAMA DE POSTGRADO EN HISTORIA ANDINA 1989-1991

Tesis presentada a la Sede Ecuador de la Facultad
Latinoamericana de Ciencias Sociales

por

GUSTAVO RODRIGUEZ OSTRIA

Como uno de los requisitos para la obtención del grado de
Maestro en Historia Andina

PROFESOR ASESOR: MANUEL CONTRERAS

Junio, 1992

FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES
FLACSO-SEDE ECUADOR
MAESTRIA INTERNACIONAL EN HISTORIA ANDINA, 1989-1991

LA PERIFERIA CENTRAL: ELITES, MERCADO Y CUESTION REGIONAL EN
COCHABAMBA, 1885-1932

AUTOR: GUSTAVO RODRIGUEZ OSTRIA
DIRECTOR. MANUEL E. CONTRERAS

COCHABAMBA, BOLIVIA, OCTUBRE DE 1992

INDICE

INTRODUCCION	PAG. 1.
CAPITULO I	PAG. 12
CAPITULO II	PAG. 19
CAPITULO III	PAG. 34
CAPITULO IV	PAG. 62
CAPITULO V	PAG. 101
CONCLUSIONES	PAG. 121
BIBLIGRAFIA	

CAPITULO IV

BUSCANDO EL CENTRO

La vinculación entre la orientación de los ferrocarriles , el mercado interior y la suerte las regiones, está suficientemente destacada en la literatura historiográfica latinoamericana. Como bien dice Jean Paul Deler, "*bajo muchos aspectos, el equipamiento de ferroviario de un país como uno de los indicadores de una problemática nacional*" (1987:195).

Acabamos de constatar el saldo negativo que para Cochabamba produjo el copamiento de sus tradicionales espacios mercantiles y profundas repercusiones económicas. Como nunca antes , reducidos sus mercados en el altiplano, minimizado el "trajin" con Santa Cruz, una virtual situación de indefinición se apoderó de ella y el pesimismo la invadió. Los vínculos entre el Oriente y Occidente parecía difuminarse , y con ello la importancia que atribuían a su papel en la economía y la sociedad boliviana.

Pero si el espacio real, sus dimensiones se habían alterado, con seguridad no su idea. En la memoria regional, en su geografía política (Sousa Santos, 1991) la élite continuaba viendo a Cochabamba como un centro , un gozne o un corazón llamado a unir gracias a las fuerzas del mercado y la cultura, las dispares partes que componían Bolivia. Frases como estas, que desnudan al extremo este imaginario, eran comunes en aquel entonces en la prensa local; y guiaban, como veremos a continuación, la acción política de sus Notables.

*" No debe olvidarse que Cochabamba fue siempre el centro de las iniciativas de progreso , y que todos los esfuerzos de sus estadistas y políticos se encaminaron constantemente a mantener la unidad nacional a través de las tradicionales rivalidades del norte y del sur de la república. A Cochabamba le conviene moral y económicamente, mantenerse central en las tendencias y luchas regionales, por que ocupando el centro de la nación puede mantener el fiel de la balanza en las controversias ardientes del provincialismo "*¹.

Sin mayores diferencias ideológicas o partidarias, la élite había comprendido a cabalidad las ventajas geo-políticas de este oficio de "mediador regional" y se hallaba presta a defenderlas; incluso si para ello tuviera que vencer las reticencias

del Estado centralista hegemonizado manifiestamente por los intereses paceños desde la Revolución de 1899, paradójicamente denominada "federal"

I. EN POS DE UNA SALIDA.

Temiendo más que nada el aislamiento un tema afiebró persistentemente las mentes de la élite cochabambina y en el depositaron casi toda su confianza positiva para salir de su retraimiento : recomponer las redes maltrechas y, si fuera posible, ganar nuevos mercados. En un juego curioso entre la tradición que representaba anudarse nuevamente a los espacios mercantiles que desde la colonia, con una intensidad diversa la habían sustentado, y la modernización , que suponía poner sobre rieles el "trajín" de sus productos, la élite apostó decididamente por los ferrocarriles y en mucho menor grado por carreteras. Este giro en su política, abandonaba toda esperanza de una pronta reconversión de la estructura estatal y jugaba todo a la única manera, a su entender, de competir favorablemente con los productos importados e intentar rearmar su centralidad perdida.

El ferrocarril, en el ideario de las regiones que prontamente iban convirtiéndose del "interior", evocaba la imagen deseada del progreso y el crisol donde se fraguaría la nacionalidad. En su imaginario la línea férrea era emisaria de civilización , unidad nacional y acceso preferente al mercado; tenerla a su disposición constituía por consiguiente la única posibilidad ingresar en estos ambitos con paso firme . Negársela equivalía a excluirla de los fastos del progreso². Por supuesto que este anhelo contenía mucho más que figuras e ilusiones simbólicas ; había de por medio un problema más que banal del orden económico, merced a una esperada reducción en los costos de transporte, rapidez y seguridad en el transporte. Actuaban pues bajo la certeza, en gran medida correcta , que el ferrocarril abarataría los costos para "exportar" sus productos y contribuiría a romper el dominio que los pequeños comerciantes indio/mestizos ejercían en el comercio regional³. Estaban seguros, por otra parte que intentar modificar(modernizar) las estructuras de la producción, dejando fluir cansinamente las de la circulación no conduciría a nada satisfactorio. Producir más y nuevos productos sin disponer de medios para sortear la valla del antiguo y oneroso sistema de "arrias" o las tortusas sendas y caminos que malamente las vinculaban con sus potenciales mercados , les parecía verdaderamente insulso⁴. Convencidos íntimamente que la culpa de su situación la tenía las pésimas vías de comunicación asumían (ilusamente como veremos luego) su problema se resolvería *ipso facto* al hacerlas más expeditas. Bajo esa lectura se aplicaron masivamente con

pasión y clara conciencia de sus objetivos, en demandar del Estado una reversión de su política ferroviaria que llegara agresivamente hasta el interior de la República.

No tuvieron, afortunadamente para ellas, la necesidad de insistir desde el vacío. Simplemente se limitaron a regatear con el gobierno y otras regiones una mayor porción de la torta que un Ejecutivo embarcado en concretar una *"período geográfico"* destinado a conocer y a poner en contacto íntimo al país con el mundo exterior y a este mismo entre sí, había prometido ejecutar (Qayum, 1992)⁶. Usando los capitales emergentes del auge de las exportaciones, de las indemnizaciones canceladas por Brasil y Chile por los territorios "cedidos" por Bolivia y diversos empréstitos externos, los sucesivos gobiernos se dieron obsesivamente a la tarea de extender la red ferroviaria. Si hasta el mismo filo del siglo XIX el país contaba únicamente con un tramo de 486 km. hasta Ollague (ruta a Antofagasta), para 1925 sumaba 2.065 Km. (cuadro No. 7).

Con todos en pos de él, el ferrocarril se convirtió en principal factor para definir el juego pendular de la política boliviana pues las regiones fuera del alcance del circuito minero exportador, hicieron todo lo posible por acceder a sus beneficios. (Marsh, 1980). Qué resultados obtuvieron los cochabambinos? Qué efectos provocaron ellos en la economía regional? Analizaremos estos aspectos en este capítulo.

II. TRAS NUEVOS MERCADOS.

Casi al unísono con la captura de sus añejos mercados por las mercancías extranjeras, la élite cochabambina, entre incómoda y asustada, buscó nuevos espacios para intentar descargar sus productos excedentes y creyó inicialmente hallarlos en la región del Beni y los "Territorios de Colonias" que casualmente, empezaban a debutar exitosamente en el comercio del caucho que se desarrollaba de manera espontánea en suelo ⁷. Hasta 1880 la producción boliviana de goma fue *"sumamente limitada"*, en gran parte motivada por el desconocimiento del territorio del Bajo Beni, la zona potencialmente más apta para su extracción afortunadamente ese año el médico norteamericano Edwin R. Heath logró desentrañar sus misterios diseñando varios mapas que ayudaron a su posterior colonización. Con esta ventaja, y alentada por los altos precios que el producto lograba en el mercado mundial, la exportación creció vigorosamente. En efecto si en 1890 se estimaba en apenas 294 toneladas métricas, en 1900 ya había alcanzado a 3465 toneladas y en 1913 trepó a la friolera de 5.143 toneladas (Eifer; 1976:177).

La región sede del nuevo ~~boom~~ exportador se hallaba hasta entonces virtualmente despoblada; tanto que a fines de los años 70s, justo antes del éxito de Heath, no más de

200 personas trabajaban allí. Por consiguiente fue necesario reclutar ("*enganchar*") personal para satisfacer la nueva escala que demandaban las labores de recolección y administración en las decenas de "*barracas*" que se instalaron allí. El flujo humano fue intenso. El prefecto cruceño, Rosendo R. Rojas, estimó, por ejemplo, que atraídos por la promesa de nuevas oportunidades de vida, entre 1890 y 1900 unos 8 mil jornaleros se trasladaron desde Santa Cruz hacia el Beni) (53: 1904). Por otra parte varios miles de brasileros se establecieron igualmente en el Acre Boliviano y otras zonas cauchíferas aledañas. (Bieber, 1984: 35)

Los "*siringeros*"- trabajadores del caucho- habitando territorios con escasos cultivos alimenticios, generaron consiguientemente una importante y sostenida demanda de productos alimenticios, que varios departamentos bolivianos -La Paz, Cochabamba y Santa Cruz- limítrofes con la región beneficiada se disputaron arduamente por llenar. Para los cochabambinos el obstáculo más grande para alcanzar esta ansiada meta, a momentos casi insalvable, provenía de una verdadera conspiración de la geografía. Para acceder hasta los territorios donde reinaba la goma, sus mercaderes debían salvar inicialmente una escarpada cordillera, luego trasponer los terrenos boscosos del pie de monte, finalmente, como si fuera poco, navegar por desconocidos y caudalosos ríos. Lamentablemente para ellos carecían de casi toda experiencia en el manejo del ecosistema, de mapas que desentrañaran los secretos de la orografía e hidrografía o de contactos fluidos y apacibles con los grupos étnicos que lo habitaban estos enmaranados territorios.

Al finalizar del siglo XIX, entre los habitantes de los valles Cochabambinos se consideraba al Chapare- territorio de ingreso al Beni- simplemente un eden, agreste, indómito y lejano que solo unos pocos aventureros se animaban a cruzar. Los antecedentes de conquista eran francamente escasos pues muy a duras penas los catequizadores franciscanos habían logrado en las postrimerias del período colonial "reducir" en los bordes más cercanos a la ciudad de Cochabamba, e incluso buena parte de sus logros quedaron desbaratadas en la primera década del siglo XIX. Tampoco, entre Cochabamba y las otrora reducciones jesuíticas de Moxos, transformadas en 1842 en el departamento del Beni, habían existido previamente conexiones permanentes, pese a que desde fines del siglo XVIII se había buscado denodadamente establecer un camino, tratando de sustituir la largísima ruta por Santa Cruz, que duraba casi cuatro meses de difícil y peligroso viaje.

Con la nueva era independentista, el proyecto de vinculación caminera se

reanimó. En el intento más notable(y publicitado) en 1832 el francés Alcides D'Orbyigny cruzó por dos veces los territorios de la nación de los yuracarés demostrando la posibilidad de llegar a Moxos en menos de dos semanas.(1945, en especial el tomo IV). Casi una década más tarde con el aliento del presidente José Ballivián obnuvilado por dar una salida por al Amazonas a la cerrazón de las breñas andinas que hacían a Bolivia un prisionero incómodo de los puertos del Pacífico ⁸, envió en 1839 a Manuel Ponferrada y en 1844 a los tenientes Mariano Mujía y Juan Ondarza, a recorrer las tupidas selvas de Yuracarés y Moxos para que buscaran una manera rápida, segura y barata de vincular el Beni con Cochabamba. Ellos aunque dejaron valiosos estudios que orientaron acciones futuras, sus propósitos camineros no pudieron materializarse adecuadamente. En 1856 hubo un nuevo intento, también frustrado, de construir una vía de comunicación hasta el Rio Sécure con el financiamiento de capitalistas cochabambinos. Otros más en este mismo sentido se dieron en en los años 70s. (Von Holten; 1890).

Todas esta iniciativas, que no hallaron una franca concreción imposibilitando el asentamiento de importantes grupos humanos destinados al comercio o las plantaciones, salvo aquellos cicales ubicados en extremo del pie de monte más proximo a la ciudad de Cochabamba(Paracti, Palmar, etc.); no fueron nada comparables en número con la "verdadera plaga de camineros" que surgió tras el colapso de la producción cochabambina en los mercados altiplánicos⁹. Se desempolvaron entonces viejos proyectos de raigambre colonial y algunos nuevos, tan adudaces como los otros se presentaron. El plan parecía simple, aunque en la praxis la ejecución resultó sumamente morosa: alcanzar uno de los ríos que se extienden desde el pie de monte cochabambino para de allí navegar hasta Trinidad, capital beniana y llave de acceso a los territorios cuachíferos. Como nunca antes una verdadera desesperación por alcanzar mercado beniano, ya sea por las rutas de Moleto, Covendo, Chapare, Chimoré o Sécure, se apoderó de la élite cochabambina.

Para los sectores más radicales de la élite local este vuelco de orientación no era en mucho una situación coyuntural que habría de pasar luego que la tormenta amainara y se recuperaran con creces los mercados del altiplánicos; por el contrario implicaba "dar la espalda al Pacífico" en un virtual renunciamiento a la tradicional adscripción andina de la región, sustituyéndola por una firme vinculación con el mundo amazónico y por su intermedio con Europa¹⁰.

Aunque los notables cochabambinos no se hallaban férreamente unida ni

totalmente convencida de asumir la audaz determinación de unir definitivamente su región a territorios inhóspitos y desconocidos, si lo estaba en reconocer la trascendencia de los mercados benianos para remontar la crisis regional y usarlos al máximo ¹¹.

El opositor periódico liberal El Siglo XX resumió en 1895 el sentir regional dejando claro que:

*"Este es el gran problema cochabambino (...) todos nuestros recursos materiales (...) todos nuestros esfuerzos deberían dirigirse para la asecusión (sic.) de este objetivo que es el **desideratum** de todo lo que podemos hacer, querer y desear en este momento"* ¹².

Solución complicada pero necesaria. De allí que su sostenida presión para que el Gobierno Central apoyara decididamente la colonización del Chapare/Chimoré y construyera una vía permanentemente transitable entre Cochabamba y los puertos pluviales (Santa Rosa o Todos Santos que según el período histórico), ubicados sobre los ríos de la cuenca chapareña, se tradujera, en la medida que no se concretaba, en un sordo rencor contra el Estado central que daba cuenta cuenta de la continuas frustraciones que tal ineficiente desempeño le provocaba.

Los comerciantes cochabambinos, que como señalamos en su momento poseían una larga tradición en el manejo de los mercados, no esperaron sin embargo que las condiciones de transporte alcanzaran su grado óptimo. A principios de este siglo, pese al dificultoso y caro sistema de transporte¹³, los observadores comentaban que el tráfico entre Cochabamba y Beni lograba "*grande incremento*" ¹⁴. Tal como puede observarse en el cuadro No.10, en 1897 el tráfico ya involucraba a unas 350 mulas que realizaban 6 viajes anuales cada una transportando en conjunto unas 1875 cargas de 8 arrobas cada una¹⁵. En 1901 se estimó que por el Puerto de Santa Rosa ingresaron 12.200 arrobas rumbo a Trinidad, la capital beniana. Un año más tarde el volumen se había incrementado a 2223. En 1910, el Puerto de Todos Santos, que sustituyó poco antes al de Santa Rosa, registró 17784 cargas y 65.408 el año siguiente. De Cochabamba se enviaban principalmente harina de trigo, papas, licores y sal en molde, probablemente traídas desde los salares potosinos. Del Beni "*retornaban*" sobre todo cueros de vaca y goma, estos últimos con destino al Puerto de Antofagasta. (Cuadro N° 11). Si al principio el volumen de carga se equiparaba al que salía de Cochabamba, en los posteriores se tornó sensiblemente menor. Así mientras en 1901 se contabilizaron 9488 arrobas, en 1910 ascendían a 47.44 y a 39.84 en 1911¹⁶.

Por donde se viera , la perspectiva beniana se tornaba prometedora. En 1911, cuando el tráfico llegaba a su punto más alto, el propio magnate del estaño, Simon Patiño , propuso la construcción de un Ferrocarril hasta el río Chimore; a cambio de un privilegio de 25 años, concesiones de tierras y una subvención anual de 100 mil libras para su mantenimiento ¹⁷. La resistencia de algunos sectores, que miraban con recelo ojos la entrega de tierras, y los malos cálculos de Patiño al escoger una zona inapropiada para su efectivización, ~~Rechazaron~~ por tierra esta posibilidad por otro lado a partir de 1912 empezaron a establecerse en las inmediaciones del Puerto cochabambino de Santa Rosa, usado como punto de embarque a Trinidad, pequeños contingentes de colonizadores, generalmente de extracción artesana. Con esta iniciativa se esperaba disminuir el flujo humano hacia las salitreras del Pacífico. Lamentablemente el atractivo de estos mercados empezó a evenecerse a medida que cambiaban las condiciones de comercialización en los territorios gomeros gracias a que el ferrocarril Madera- Mamoré (1910-14). Esta nueva vía, a la cual precisamente Patiño había previsto competir, permitió que mercancías brasileñas y europeas se introdujeran ventajosamente en las zonas productoras de caucho ¹⁸. A la situación, ya de por sí desfavorable, vino a sumarse el *crack* de la producción gomera entre 1912 y 1914 motivado por el intempestivo ingreso al mercado mundial de goma cultivada por capitales ingleses en el Asia. La conjunción de factores desfavorables precipitó una sentida crisis que azotó a la producción boliviana obligando a las "barracas" a despedir a miles de *siringeros*, reduciendo consecuentemente la demanda. El Puerto de Santa Rosa, empezó a despoblarse acusando los efectos del poco movimiento comercial y el fracaso de las políticas de colonización ¹⁹.

Las cifras del comercio cochabambino hacia el Beni, que se consignan en el cuadro No 10, son francamente elocuentes al respecto. Acusando todo el impacto del ingreso de productos extranjeros por la vía del Mamoré, se registró una sustantiva disminución de los envíos desde Cochabamba precisamente a partir de 1912 ²⁰. Ese año se contabilizaron 37.888 arrobas, un 42% menos que el precedente. Entre 1913 y 1914 el volumen volvió a caer, esta vez a 22.536 y 20.596 cargas respectivamente. En 1916 se registró empero un ligero incremento a 24.400 arrobas, sin alcanzar con todo el nivel de principios de la década ²¹. Dos años más tarde un bien situado informante , que escribía desde Todos Santos, advirtió que el tráfico con el Beni se encontraba "*mucho retardado y deprimido por la crisis gomera*" ²² .

Pese al mercado opacado, lleno de claro oscuros y los territorios de difícil acceso, todavía perduraba la atención por esta vía, aunque en una escala menor que en los

años previos. Como veremos a continuación los cochabambinos engolozinados por la perspectiva de llenar los mercados altiplánicos merced al ferrocarril, que tras largos esfuerzos, los enhebraría desde 1917 con Oruro, no dejaron de sentir que prolongar sus brazos de tráfico hasta el Beni les proporcionaría mayor estabilidad tanto económica como geopolítica.

III. BUSCANDO EL ALTIPLANO.

Las élites cochabambinas habían demandado y esperado la prolongación hasta sus lares del ferrocarril Antofagasta-Oruro, prácticamente desde el mismo día de su inauguración en 1892. Pretendían remplazar de este modo las múltiples complicaciones derivadas de los estrechos y mal diseñados "camino" que la unía hasta Oruro, puerta de acceso al altiplano y las minas. Para llegar hasta esa importante plaza en 1889 existía tres vías, la una por Tapacarí, la otra por Arque y la tercera por Sayari, según un crítico miembro de la Sociedad Geográfica de Cochabamba, ninguna merecía en nombre de 'Carretera' y apenas alcanzaba el dudoso título de vía de "herradura".(Von Holten,1889:7)²³. Por eso mismo es comprensible que cuando en noviembre de 1893 la "Sociedad sudamericana de Exploración, Fomento y Colonización" obtuvo el derecho a construir "a sus expensas" un ferrocarril que arrancando en el Esta , en la frontera Bolivia/Paraguay concluyera, pasando por Santa Cruz, Cochabamba y Oruro, en La Paz, se hubieran encendido las llamas de su imaginación ²⁴.

La operación finalmente se frustró y con ella momentáneamente las expectativas cochabambinas, con el único resultado de avivar sus demandas . Así en su sesión del 6 de octubre de 1896, el Concejo Municipal de la ciudad de Cochabamba- dominado por los opositores liberales- expresó su determinación de lograr "*obtener un ferrocarril por todos los medios posibles i a la brevedad posible*" ²⁵. El 20 de octubre de 1898, en un giro diferente , varios diputados liberales y tenuamente anticlerical partido liberal solicitaron la expropiación del extenso latifundio que las monjas de Santa Clara mantenían en la provincia de Cliza , a fin de contribuir al financiamiento del ansiado ferrocarril²⁶. La idea solo logró levantar una airada protesta de los sectores conservadores y proclericales, sin materializarse en nada efectivo. Apenas transcurrido un año, el Concejo Municipal de la ciudad de Cochabamba "*en representación de los intereses locales*" demandó a sus parlamentarios que exigieran ante el Congreso Nacional la prolongación del ferrocarril "*elemento indispensable de vida y progreso*" ²⁷. El 31 de octubre de 1900, a invitación nuevamente del Concejo

Municipal, se realizó en la Casa Consistorial de la capital del departamento un sonado "meeting" 28 .

Los resultados de la "Revolución Federal" de 1899, que dieron, como ya advertimos, a La Paz una innegable primacía en el panorama político boliviano, puso nuevamente en alerta a los cochabambinos. Hasta aquí habían logrado apenas vagas promesas de atención estatal, pero ahora sentían indudablemente que el liderazgo paceño se volcaría en su contra y traería hasta sus veras un ferrocarril antes que en ningún otro lado. En la medida que los recursos financieros que disponía Bolivia eran escasos; ello suponía necesariamente disputa y ejercicios de presión para vencer el "regionalismo ferrocarrilero" de la nueva sede de gobierno 29 .

Conviene realizar algunas precisiones al respecto. A principios de este siglo, contando con abundantes fondos provenientes de las indemnizaciones otorgadas por Chile y Brazil en compensación de la enajenación de sus territorios de la costa del Pacífico y el Acre respectivamente, el gobierno boliviano se encontraba decidido ejecutar una ambiciosa política de construcción ferrocarrilera para "definir el período geográfico de Bolivia".

En 1905 el ingeniero norteamericano Sisson, luego de estudiar y recorrer la parte occidental de Bolivia, formuló un plan obras que definía la futura amazon ferrocarrilera boliviana. Para las élites cochabambinas quedó pronto al descubierto que La Paz deseaba acaparar el grueso de los ferrocarriles a fin de conectarse fluidamente con el exterior del país, quedando Cochabamba y las regiones del oriente y sur boliviano relegadas a un desesperante segundo plano "si hay aún dinero y si dios quiere" 30 . A sus ojos el plan consolidaba mediante la vía Viacha- Oruro-Potosí, la absorción paceña del importante circuito minero del sur. Se presumía que La Paz los inundaría no sólo con sus propios productos sino con los importados desde la Costa de Pacífico. Por otra parte la construcción casi inmediata de la línea entre La Paz y Puerto Pando, colocaría a este departamento en la espectable condición de dominar el mercado beniano, como ya advertimos válvula transitoria de escape para las alicaídas economías de Cochabamba y Santa Cruz 31 .

El "favoritismo paceño", apuntalado presumiblemente por el gobierno liberal de Ismael Montes, ocasionó, no podía ser de otra manera, quejas frecuentes de las oligarquías regionales que se sentían perjudicadas por su orientación. El giro discursivo que tomaba la coyuntura política mostró sin embargo hasta que punto el

debate entre federalistas y unitaristas, tan frecuente en la década anterior, se estaba opacando. Encarar ahora el "regionalismo" y el "centralismo" parecía demandar más bien cambios en la infraestructura económica - los ferrocarriles y sus rieles unificadoras- que una reconversión radical en el sistema político. Al potencial sincretismo cultural y mercantil fraguado por las locomotoras parecía corresponderle la difícil tarea de crear un armazón nacional sin fisuras regionales. Por otro lado el significado del término "centralismo" había variado grandemente. En efecto, cuando los miembros de la "generación del 71" interpelaban a país en pro del federalismo, los hacían asumiendo que el caudillo con su aura personalista y su actitud patrimonial devenía en la encarnación maligna del centralismo. Ninguna región en concreto era mentada como centralista o acusada de absorber las energías vitales y recursos económicos de otra. La misma segmentación política, característica de la ausencia de un poder institucionalizado impedía que ello sucediera. A principios del presente siglo sin embargo, cuando tras la Revolución de 1899 el fiel de la balanza se inclinaba decididamente en favor de una élite, la norteña paceña, en desmedro de las restantes; centralismo y su correlato el regionalismo pasaron a designar el desequilibrio, la discriminación y estancamiento causado por las sesgadas políticas gubernamentales. Este fenómeno, se lamentaba una editorial del cochabambino "El Heraldito":

"avanza y adquiere robustez creciente: cada día es mayor el recelo con que el Sud mira al Norte; entre una y otra fracción hay intereses contrapuestos, enemistades profundas. ¿De donde viene el mal - parte del centro o de las extremidades?. Es decir se origina en el gobierno? o en las unidades geográficas?. Sin vacilación alguna afirmamos que se origina en el gobierno, cuya política, tanto administrativa como económica, es esencialmente localista". 32.

De ahí que la oposición al centralismo se hiciera en nombre de la equidad y el equilibrio, a favor de los intereses concretos de cada región y en contra de La Paz; en entredichos que podían alcanzar tonos subidos; pues carentes de recursos propios dependían estas de su relación con el gobierno central, su disponibilidad para distribuir beneficios para satisfacer sus propios anhelos ³³ y su sagacidad en largas y tensas jornadas de enfrentamiento con el poder central.

Para Cochabamba la pugna empezó a tomar cuerpo en septiembre de 1905, una vez conocido que el ferrocarril Cochabamba- Oruro, llave de acceso a los mercados mineros y altiplánicos, no formaba parte de las prioridades estatales. Ese año el Consejo Municipal capitalino, a petición de "*los dirigentes de la política, los*

industriales, los obreros y la juventud ³⁴, acordó entonces solicitar al Congreso Nacional que ordene su *'construcción inmediata'* dejando expresa constancia que :

"Cochabamba y todas sus provincias sienten crecer día a día su malestar económico, por el aislamiento á que ha sido condenado con el desvío de su comercio, por habersele quitado muchos mercados, siendo los especialmente perjudicados con los pactos externos desde la guerra del Pacífico" ³⁵.

Cabe advertir que para los municipales firmantes la concreción de esta vía férrea excedía los intereses meramente locales, aunque ciertamente nunca los descartaban . El ferrocarril fué presentado de inicio no como un simple y egoísta deseo "localista" sino como el imperioso resultado de una aspiración mayor, colectiva y, por tanto, probablemente más elevada : unificar regiones dispersas en un solo cuerpo nacional. Y con seguridad no se trataba de un figura meramente retórica , discursiva , elaborada a fin de para lograr mayor auditorio. Haciendo de la geografía un desideratum , las élites cochabambinas se hallaban convencidas de encarnar de un destino manifiesto: constituirse en el centro articulador de Bolivia y se sentían por consiguiente llamadas a equilibrar el fiel de la balanza cuando este amenazaba con romperse. Unir Oruro con Cochabamba se asumía como la segura manera de empezar a *"nacionalizar el Oriente y de arrancar de su letargo las poblaciones sumidas en forzada inactividad por falta de facilidad de salidas"* ³⁶. Además estaba en juego el inalienable derecho de Cochabamba *"a vivir como país y no como esclavos tributarios de otras localidades"* ³⁷

Moviéndose bajo esos parámetros discursivos, el 7 de septiembre de 1905 nuevamente el Consejo Municipal, que en estas jornadas habría de jugar un rol verdaderamente determinante y de liderazgo en representación del poder local, demandó al gobierno central que *"en el plan de trabajos ferrocarrileros próximo a realizarse(...)' se ordene la inmediata construcción del ferrocarril de Oruro a Cochabamba"* ³⁸. Revelando el sentido ánimo que embargaba a las élites, tres días más tarde (el 10) los redactores de los principales diarios cochabambinos anunciaron *"por unanimidad"* que harían propaganda su favor ³⁹ . Cuatro días más tarde , el 14 de septiembre , la fecha clásica de Cochabamba, se realizó un *"meeting"* con la concurrencia *"desde la personalidad más encumbrada hasta el artesano más humilde"* que exigió la construcción del mentado ferrocarril por convenir a los intereses locales; pero al mismo tiempo ser *"eminente nacional"* ⁴⁰. En la medida que la indefinición gubernamental persistía, el 15 de noviembre de 1905 el Concejo Municipal, instruyó, con el apoyo de *'gran parte del vecindario'*, que los

representantes cochabambinos" *abandonen su puesto si existen acuerdos tendientes a perjudicar los intereses del país* "41. Un nuevo 'meeting', esta vez el 3 de diciembre, sirvió para reafirmar la voluntad colectiva de las élites y sectores artesanales urbanos por el ansiado ferrocarril 42. Los antagonismos internos se diluyeron paulatinamente y la región intentó presentar un sólido cuerpo social frente a aquellos que definía como sus adversarios. Una divisa imperaba: *"Primero Cochabamba y después la política"* 43.

La sostenida presión " *patriótica, levantada y viril*" encontró finalmente resultados asumidos en principio como satisfactorios. El 27 de diciembre un tensionado parlamento boliviano sancionó una ley, conocida como de "Transacción", porque nacía de un consenso entre las regiones más fuertes en el uso de los recursos fiscales, otorgaba la debida prioridad la construcción de la vía férrea a Oruro; pero desechaba el tramo hasta el Chimoré, puerta de acceso a las tierras gumíferas de Moxos 44.

En 1906, el gobierno entregó a la "Speyer and Company" y "The National City Bank of New York", el derecho a construir los tramos entre Oruro-Viacha(La Paz), Rio Mulato-Potosí, Uyuni-Atocha(Potosí) y Cochabamba-Oruro. Pese a esta concreción, los sucesos posteriores demostrarían hasta la saciedad que los deseos cochabambinos estaban aún distantes de ser satisfechos con la celeridad que, para ellos, el caso exigía. La demora provocó fricciones y el clima político local se encendió, tomando a la "cuestión ferrocarrilera" como su eje pivotal, pues de ella entendía que dependía su vida.

Los partidos opositores, aprovechando la coyuntura, se alinearon tratando de frenar el insistente protagonismo que tomaba La Paz, a la que vinculaban estrechamente con los liberales montistas. En ese contexto en abril de 1906 se conformó en Cochabamba la "Unión Cívica Nacional"(UCN), alianza entre los viejos conservadores y los liberales "puritanos", disidentes liberales cuyo origen establecimos en el anterior capítulo, destinada a *"hacer respetar los derechos departamentales contra el regionalismo paceño"* presidida por Manuel Paz Arauco. La vicepresidencia quedó en manos de un connotado liberal-puritano, Franklin Anaya⁴⁵, cuyo periódico señalaba sin abmajes que Bolivia se encontraba *"absorbida por el departamento del Norte"* (La Paz G. R.) . 46.

Por su parte el opositor matutino "EL Heraldó" instó a sus lectores a escoger en las

cruciales elecciones de mayo entre los "representantes del gobierno paceno y los representantes cochabambinos" ¿ Quiénes eran los aborrecidos "apaceñados"?

"Son los que suplantaron la capital de la república con una ciudad aimarae esencialmente egoista y desvergonzada. Son los que ante la preponderancia del norte no vacilan en sacrificar la vitalidad del Sud, del centro y del Oriente. Son los que se han apoderado de los dineros públicos para satisfacer todos los caprichos y vanidades de La Paz, mientras otros departamentos agonizan de anemia y miseria. ¡ Remember it!"⁴⁷.

Los propios liberales genuinos(oficialistas), postularon, quizá obligados a ponerse a tono con los tiempos, la urgencia " *vigorizar la unidad nacional ; para hacer que se prolonge de inmediato,el ferrocarril de Oruro a esta ciudad (Cochabamba)*" ⁴⁸. Probablemente este giro y un abultado fraude, según denuncias opositoras, les permitió continuar ganar las elecciones para la renovacion parcial de la Camara de Diputados ⁴⁹.

Es este clima de suspicacias el 4 de julio de 1906 se iniciaron en Oruro las obras ferrocarrileras, de 205 Kilómetros y un costo total de 3.874.859 con la asistencia del Presidente Montes y una delegación cochabambina de alto nivel⁵⁰. La prensa local , sobre todo la oficialista, saludó el acontecimiento, como si una nueva era se avecinara irremediabilmente y el pasado saltaría hecho pedazos." *La vieja y desgraciada patria de 1.825, ha nacido a la vida feliz del progreso y la civilizacion*"⁵¹. La euforia creada por la proximidad de la locomotora , dio, al parecer, un formidable impulso a los candidatos liberales que se hicieron de un amplio triunfo en las municipales de diciembre. Sin posibilidades de usar el tema ferrocarrilero como argumento, la oposición empezó a disminuir su fuerza⁵², *momentáneamente*.

Empero el inicial alborozo cedió rápidamente a una nueva decepción ya que se enfrentaron continuas (y desesperantes) paralizaciones, sumandose a ello nuevas amenazas. Así en septiembre de 1907, por ejemplo, corrió el rumor que el gobierno central había decidido dar prioridad a las vías férreas de Oruro a Viacha (La Paz) y Tupiza-Potosí a fin de conectarlas con el ferrocarril central argentino, que ya bordeaba la frontera de ese país con Bolivia. Quedaba claro que de concretarse estas rutas un otro factor de competencia, los productos argentinos, se agregarían a los daños que ya causaban a la producción cochabambina, chilenos y peruanos. En sentidas palabras de un influyente periódico local:

" Esto quiere decir sencillamente que primero podrán viajar los privilegiados hijos de La Paz hasta Buenos Aires y después se pensará en realizar la línea Oruro-Cochabamba; Esto es, cuando el comercio se haya encausado perentamente en su corriente de Norte a Sur, y Cochabamba esté aniquilada, relegada a último término en su movimiento comercial, los trigos argentinos remplazaran a los nuestros en el altiplano" 53.

Confrontados, los notables cochabambinos decidieron nuevamente lanzarse al ataque y el 22 de septiembre se celebró en la capital del departamento un "comicio" convocado por el Concejo Municipal y apoyado por los cuatro partidos políticos que operaban en la región : el gobiernista Liberal y los opositores Constitucional, Puritano y Católico. Al atardecer grupos de vecinos recorrieron las calles al grito de ! *Viva Cochabamba. Muera el absorcionismo paceño!* Ese mismo 22 y en los días sucesivos en las diversas provincias cochabambinas se realizaron actos con el similar propósito defensista 54 .

El nutrido acto de protesta ciudadano concluyó con una "Declaración" firmada por centenares de personas, encabezadas nada menos que por Obispo de la Diócesis, además de Notables locales pertenecientes a distintos partidos políticos como Luis F. Guzmán, Simón López, Angel M. Borda, en la que se acusaba a los poderes públicos de *"aumentar el desequilibrio de las circunscripciones nacionales"*. El arco de solidaridades y la convocatoria que el tema suscitaba demostraba nitidamente que el incordio ferrocarrilero se hallaba en el centro mismo de las preocupaciones locales. Si bien la preocupación por la acción negativa del centralismo abarcaba diversos ámbitos, por ejemplo los relativos a la distribución de los impuestos o la delegación de funciones burocráticas entre el poder ejecutivo y las instancias departamentales, el destino del ferrocarril opacaba de lejos cualquier otro reclamo. " *La idea del ferrocarril* , escribió un testigo muy bien informado, *"constituye una verdadera IDOLATRÍA POPULAR(...). El Ferrocarril o la Muerte(...). Cochabamba no delibera más "* 55 . Como en anteriores oportunidades, tal si fuera un *habitus* (Bordieau), el documento hacía incapié que el mentado ferrocarril no constituía en si mismo una aspiración regional sino enteramente nacional (*"internar la ferrovía a Cochabamba, es internarla al centro de Bolivia, para el desarrollo y civilización propia nacional"*) ; aunque igualmente traslucía la desesperación local por la depresión. (*" Los pueblos de Cochabamba se debaten desamparados en violenta crisis, principalmente en lo económico, desde la funesta guerra del Pacífico "*) 56 .

Términos similares se expresaron en oportunidad de un nuevo "meeting" que contó, el 27 de octubre de 1907, con una concurrencia estimada de cinco mil personas ⁵⁷.

Haciéndose eco de este animo la prensa local no cesó de remarcar que no existía "más partido en Cochabamba que el partido de ferrocarril" ⁵⁸. Como para subrayar la unidad local frente al gobierno "paceño", todos los partidos coincidieron en presentar una sola "plancha" a las elecciones municipales celebradas el 24 de noviembre de 1907 ⁵⁹. Poco más tarde - a principios de diciembre, 12 parlamentarios cochabambinos interpelaron al gobierno considerando que se habían "ultrajado los derechos" de su departamento ⁶⁰.

Esta atmósfera de unidad frente al adversario común perduró en 1908. Al iniciarse el año el candidato presidencial Eduardo Guachalla por el partido Liberal había presentado un programa que incluía como un punto destacado la "pronta construcción del ferrocarril de Oruro a Cochabamba" y un camino hasta el Chimoré (Chapare); además de un proyecto de irrigación de los valles cochabambinos ⁶¹. Liberales disidentes y los constitucionales (conservadores) habían dejado totalmente en claro que no optarían de ningún modo por candidaturas del "absorcionismo paceño" ⁶². Agitando aún más el ambiente, El Heraldo, convertido en portavoz de los intereses integracionistas locales, preguntó provocativamente si el Departamento "Seguiría unido al carro al carro oficial, para que se afianse aún más y más la hegemonía paceña" o por el contrario apoyaría a una candidatura independiente que garantice el "reparto equitativo de los favores nacionales, sin (las) preferencias que minan los sentimientos de unión y confraternidad" ⁶³. El 3 de febrero, empero, representantes locales de los dos fracciones liberales y los conservadores, unidos en el "Comité Patriótico", acordaron apoyar la candidatura de Guachalla y como primer vice presidente a Eufronio Viscarra. Para sus proponentes la conjunción no podía ser más propicia para los cochabambinos. Guachalla, que había participado activamente en la Revolución Federal de 1899, solía ser considerado "una figura política independiente, con sus propias ideas", alejado por tanto del círculo "paceñista" de Montes. (Klein, 1969: 49). Viscarra, en cambio, fue sentidamente descrito como una "autoridad paternal y ejemplar en el departamento de Cochabamba" ⁶⁴.

"La Unión", así se llamó la candidatura que sustentaba a de Guachalla, que funcionó a nivel nacional, constituyó, por una parte, el más serio intento de los conservadores por retornar al primer plano de la política en alianza con sus

antiguos adversarios. De otro de ciertas regiones en transito a marginalizarse por minimizar los desequilibrios que, a su juicio, habían caracterizado hasta entonces el ejercicio de la política boliviana⁶⁵. Pese a algunas interferencias protagonizadas por fieles montistas, Guachalla y Viscarra, únicos postulantes, triunfaron en Cochabamba logrando el 49. 81% de votos respecto al número de inscritos⁶⁶. La súbita muerte del candidato electo, prácticamente en la víspera de su posesión, modificó un pendor que se pintaba favorable. Montes maniobró hábilmente en el parlamento y prorrogó su mandato por un año, negándose a aceptar a Viscarra como sucesor del finado Guachalla. Se dió igualmente modos para que Elidoro Villazón un abogado cochabambino nacido en el valle de Sacaba fuera elegido el candidato oficial. Villazón era un bien dotado político y a todas luces un personaje de transacción, aunque bastante próximo a Montes. En los 80s. había desempeñado importantes cargos en la cia. "Royal Mines" de Potosí y asumido la vicepresidencia de la República acompañando a Montes. Partícipe de la generación federalista del 71, como muchos otros liberales abandonó de esta ideología en la crucial Convención de 1900. Sus vínculos con la élite cochabambina fueron determinantes para su aceptación local, pues después de varios años se iba a contar con un presidente oriundo de este departamento, desde que Mariano Baptista ocupara ese alto cargo entre 1892 y 1896.

Existían sobradas razones para solicitar el amparo oficial, ya que hasta marzo de 1909, dos años y ocho meses de construcción únicamente materializaron el tendido de 25 kilómetros de riel⁶⁷. Pese a la presencia de Villazón y una declaratoria, tramitada por los parlamentarios cochabambinos, en 1910 de una ley que le otorgaba prioridad, la vía férrea continuaba materializándose con penuria. Un balance realizado en octubre de 1913 señalaba que se habían alcanzado 105 kilómetros de vía, exactamente el 50% de los 210 Kms. que debía contar y que las obras avanzaban *"muy lentamente y con falta de dirección técnica"* ⁶⁸. Un sentimiento de insatisfacción embargaba otra vez a los cochabambinos⁶⁹, aunque esta vez, pese al insistente pedido de apositores y la prensa independiente no fue posible reeditar las jornadas de 1905-1906.

Para mayo de 1915 la situación no había mejorado mucho pues el ferrocarril no sobrepasaba el kilómetro 118 1/2⁷⁰. Afortunadamente, luego de veinticinco años de espera y conflicto (1892-1917), cuarenta mil vociferantes personas contemplaron el arribo de la primera locomotora el 26 de julio de 1917, que prestamente, cuatro días más tarde y como si supiera de la agonía de su espera inauguró su ruta con dos

viajes hasta la ciudad de Oruro. A. Arano Peredo, un notable local pudo entonces escribir satisfecho que : *"El modernismo ha violado las puertas de la ciudad"* 71.

IV. ENTRE EL AUJE Y LA CRISIS.

Sería pues francamente errado decir que las élites locales lucharon por bagatelas; desde cualquier punto de vista, su situación económica y su disponibilidad para afrontar resultados adversos era mejor, más amplia y consistente que antes. Esencialmente la diferencia radicaba en que pese a todo Cochabamba , merced a un sistema continuo de presión , contaba ahora con una red de transporte mucho más amplia y ágil que en las postrimerías del siglo XIX; que en condiciones más favorables le permitiría rápidamente retomar su rol central , de productor y distribuidor de mercancías para el mercado interior. No debe tampoco pasarse por alto , por sus efectos posteriores, el que las élites se hallaran también en mejor disponibilidad de (re)evaluar su política de modificar las condiciones de circulación de las mercancías sin paralelamente mejorar el proceso inmediato de producción o exigir vigorosamente que del Estado ciertas medidas de protección arancelaria .

No era todo tampoco fácil; la forzada (a veces) política ferroviaria gubernamental dejó un vacío importante pues si bien el Ejecutivo autorizaba su construcción, entregaba su ejecución a capitalistas extranjeros. La privatización ocasionó por consiguiente una situación ambigua y contradictoria. Por un lado amplió el radio de acción regional, aumentado su capacidad de alcance del flujo de sus mercancías y de su propio imaginario geográfico. Oruro ó La Paz , por ejemplo, dejaron de ser alejadas e inaccesibles regiones. Por otro lado, desgraciadamente, colocó la llave de acceso a todos estos beneficios en manos extranjeras. Cochabamba tenía un ferrocarril , pero carecía de los medios para controlarlo e influir en sus decisiones. Ninguna entidad regional poseía tuición sobre su administración, los costos de transporte, frecuencias de viaje, etc. , perdiendo así un área de poder .

Pese a estas contingencias, la economía regional aprovechó la coyuntura y logró recuperar parcialmente sus mercados en el altiplano. Apenas se inauguró oficialmente, el ferrocarril a Oruro empezó a prestar servicios dos veces por semana. Su éxito fue inmediato. W. L. Schurz , un funcionario norteamericano comisionado por su gobierno para evaluar la economía boliviana concluyó en 1921 que *"some local merchants declare that the volume of their business has doubled during this*

time (.205). Un factor para lograrlo, fue la formidable expansión de la economía minera del estaño localizada en el hinterland de la ciudad de Oruro. El complejo Uncia-Catavi-Siglo XX logró a principios de siglo desplazar a las labores extractivas asentadas en el sur boliviano, colocando este giro a las principales minas mucho más cerca de Cochabamba; con las consiguientes ventajas para esta última. Máxime cuando la población vinculada con las actividades mineras asentada en esta zona se había incrementado fuertemente originando un interesante y dinámico mercado⁷².

En 1918 el ferrocarril ya movía en ambos sentidos 55139 pasajeros y transportaba 18.211 toneladas de carga. Un año más tarde los mismos rubros se habían incrementado a 81.669 personas y 29.321 toneladas. En 1921 los pasajeros fueron 97.448 y la carga 33.211 toneladas. Para 1922 el número de viajantes había decrecido a 61976, fenómeno que se repitió en 1923. En cuanto a la carga, la tendencia a la baja también se presentó pues en 1922 llegó a 27.707, un 19.90% menos que el año precedente. (Cuadro No 12)

Desagregando la carga para los años 1921 a 1923, que se muestran en el cuadro No. 13, podemos darnos cuenta de la estructura de las exportaciones cochabambinas por esta vía. Descartando los productos de origen mineral, que tampoco tenían mucha incidencia en el volumen general, encontramos que es el rubro de "Carga General" el que predominaba. Lamentablemente los datos disponibles no nos permiten una especificación nítida de lo que ello encierra, pero sabemos que allí se incluía el rubro de verduras, papas, etc. Las verduras, que anteriormente por su calidad perecedera no podían soportar satisfactoriamente el largo tiempo de transporte hasta el altiplano, tuvieron franco éxito. La ecología y la disponibilidad de agua jugaron aquí un papel muy importante pues solamente uno de los tres valles, la húmeda y regada provincia de Quillacollo (Valle Bajo), pudo tomar esta opción a profundidad. En 1926 por ejemplo se calculó que Quillacollo producía anualmente unas 2.500 toneladas métricas de hortalizas. Reportando un ingreso de 200 mil bolivianos. Estas habían sufrido en "los últimos años" un gran incremento en su cultivo "debido al gran pedido que hay en Oruro y los centros mineros"⁷³. Los forrajes muestran igualmente un rubro en franca expansión pues pasaron de 13 toneladas en 1921 a 401 en 1922 y a un estimado de 896 Tn. en 1923. En caso de Quillacollo en 1926 se estimó que se cultivaron unos 250 mil quintales de alfa alfa colocados "muy bien" en el Altiplano o usados localmente para pasturajes.

Los otros dos valles, Alto y Sacaba, más secos y con muchas tierras temporales,

debieron contentarse con seguir en sus rubros tradicionales. Sacaba "región triguera por excelencia" ofrecía 80 mil quintales de trigo por valor de 720 mil bolivianos y 50 mil de maíz por un estimado de 450 mil bolivianos. En Cliza, nudo del Valle Alto, el maíz continuaba predominando como en los tiempos coloniales, en una proporción de dos a uno sobre el trigo. De acuerdo a la Comisión Catastral 102638 quintales del primer cereal, con un valor de 819.600 bolivianos y 45.6464 qq. del segundo avaluados en 456464 bolivianos fueron cosechados ese año⁷⁴. Símbolo de la recuperación, así sea parcial, de la harina de trigo cochabambina en los mercados andinos, ella ocupaba el segundo lugar, aunque se observa su paulatino decrecimiento. Debe llamarnos la atención para las consideraciones que haremos luego, la presencia de los cereales, tanto del maíz y como de la cebada.

A que esta tarea se cumplieran exitosamente coadyuvó el pequeño ferrocarril interno que, como ya señalamos vinculaba la ciudad de Cochabamba con las poblaciones agrícolas del cerealero Valle Alto: Un encumbrado funcionario público, el Prefecto del Departamento, estimó en sumo grado este aporte:

"Sin la línea férrea auxiliar a los valles de Cliza y Arani, la de Oruro no podría contar con el volumen de carga actual, ni los industriales hubieran podido dar pronta y segura salida a sus productos. Todo ello aparte de la comodidad, ahorro de tiempo y de esfuerzo, prontitud, etc." (Arse, 1913: 37).

Al revisar las cifras del transporte de pasajeros y carga a partir de 1917, y tal como se observa en el Cuadro No 14, puede verse que la línea Arani -Cochabamba, es decir aquella que cruzaba los principales territorios cerealeros sufre un importante incremento a partir de ese último año.

Si bien este parte de flujo puede atribuirse a la parcial reconquista de la harina de trigo en los mercados orureños, el papel protagónico lo tuvo el maíz, por lo menos hasta 1925. Este cereal, como vimos anteriormente, no formaba parte destacada en la centuria de la falange de productos cochabambinos comercializados en el altiplano y las minas, y por el contrario se lo consumía internamente, ya como la popular *chicha* o para la alimentación humana o animal.

Pero inesperados cambios en la política estatal, en un sentido proteccionista, hicieron de él partícipe del auge y el drama de la economía regional. Hasta 1918, y desde 1897, se hallaba vigente el monopolio estatal (Estanco) para la importación de alcohol. Creado por vez primera durante la administración conservadora de Mariano

Baptista(1892-96, respondía a una doble necesidad. Por una parte a las inquietudes moralistas de las élites preocupadas por la abundancia de fiestas y borracheras entre la "plebe"; por otra reportando un ingreso adicional a un Estado que expandía gradualmente su mancha burocrática. Licitada la concesión de la importación de un monto determinado de latas de alcohol, la empresa ganadora se encargaba de introducirlo al país. Una vez allí era comercializado por encargo del gobierno, sujeto a fuertes impuestos "disuasivos".

Al filo del siglo XIX, una parte fundamental del alcohol importado provenía del sur peruano⁷⁵, pero desde 1907 en adelante el predominio alemán se hizo cada vez más patente. Junto al alcohol extranjero circulaba el nacional producido fundamentalmente en los Departamentos de La Paz, Oruro y Santa Cruz.

Diversos factores, entre ellos la primera Guerra Mundial que cortó el abastecimiento alemán y la oposición de algunas regiones productoras, principalmente Santa Cruz, a continuar con este esquema, indujeron al gobierno a decretar el 23 de marzo de 1918, gobierno de José Gutierrez Guerra(1917-1920) una "Ley de Nacionalización". La medida establecía la prohibición tanto de introducir alcohol como de las materias primas- melazas- usadas en su producción principalmente en el Departamento de La Paz. Se esperaba que la rápida reacción de los productores bolivianos cubría el mercado, empero, en previsión, se autorizó su importación durante cuatro años, en una escala descendente; el primer año un millón de litros y el cuarto, medio millón.

Cochabamba, no era, como advertimos, precisamente una región alcoholera. En 1918 existían cuatro fábricas laborando con cereales, tres de ellas, responsables del 80% de la producción local, establecidas entre Quillacollo y Cliza, y establecidas en lugares cercanos a los centros productores de materias primas. La otra se encontraba en Changolla(Provincia Arque), cerca de la frontera interdepartamental con Oruro⁷⁶. Junto a ellas trabajaba otras con caña de azúcar, establecidas en las provincias del sud este del departamento. En 1919 el uso de caña produjo el 44.63% del alcohol local⁷⁷. En 1924, ya en pleno auge cerealero, sólo un 26.67% del alcohol local tenía ese último origen, mientras el grueso, 211.397 litros se se destilaban de cereales, gravitadamente maíz. Ese mismo año la región elaboró además 97.102 litros de aguardiente de fruta y caña⁷⁸. (Cuadro No 13).

Atendiendo a las favorables condiciones que le deparaba la medida fiscal, entre

1919 y 1924, aunque con altibajos, la producción cochabambina trepó de 124.952 litros a 291.630 litros, esto es se incremento en un 133 %. (Ver Cuadro No. 16). Si esta situación ya de por si beneficiosa para la agricultura cerealera, el mayor efecto multiplicador provino del incremento en la demanda de las fabricas orureñas y pacenas, sustantivamente estas última que hasta la Ley de Nacionalizacion decretada en 1918 trabajaban en buena parte con melaza peruana y que, una vez prohibida su importacion, volcaron su mirada hacia el maiz cochabambino que pudo desplazarse con cierta facilidad gracias al ferrocarril culminado en 1917. Los cambios en su uso se registran en el cuadro No 16.

Hasta 1925, los efectos del Estanco fiscal fueron claramente favorables. Su elaboración creció a escala nacional de 1.015.993 litros en 1918 a 1.646.641 litros en 1925. Estas cifras requieren sin embargo una discriminación, a fin de relativizar regionalmente estos impactos . En 1918 se produjo en todo Bolivia , 1073143 litros. De ellos un 47.45% de caña de azucar y el restante, y levemente mayoritario, 52.55% de cereales, sustantivamente maíz. Durante los 7 primeros años de aplicacion de la "nacionalización", la elaboración con caña crecio en un 33.8%, mientras que la de cereales registró un espectacular incremento del orden 71.16%. Obviamente esta situación estimuló la demanda de maíz y en menor proporción de cebada, recibiendo los valles cerealeros de Cochabamba, La Paz y Chuquisaca los beneficios de la inesperada situación. Frente al trigo, el maíz tenia la ventaja no sólo de su mayor demanda sino adiconamente su facil manejo por su capacidad para resistir mejor a la sequia y su adaptabilidad sin riego permanente, precisamente los que predominaban en los Valles cochabambinos.

A raíz de la nueva demanda los precios del maíz subieron progresivamente y se incrementó a la par su cultivo. En Cochabamba el precio del quintal pasó de 3 bolivianos en 1916 a 12.80 en 1918, estabilizandose luego en 8.50 Bs. Su demanda era de tal magnitud que se lo vendía con anterioridad de dos a tres meses de la cosecha⁷⁹. Destinado hasta entonces fundamentalmente a la chicha, empezo a cobrar a ojos de la élite una nueva y agradable significacion. Dejó, por lo menos en perspectiva, de ser un cereal de los pobres vinculado intimamente al "vicio" , para convertirse en potencial fuente de riqueza regional hacendal/empresarial. Los propios portavoces de la "Sociedad de Defensa Agrícola" , fundada en 1925, Rafael Torrico, Moisés Cossio y Ernesto Galindo, se vieron obligados a reconocer que Cochabamba :

"tiene el maiz por principal producción; al punto que en torno de ese cereal gira-puede decirse- la parte más importante de su desenvolvimiento

económico - 80.

La importancia del grano era tan evidente que todas las fuerzas vivas regionales reaccionaron con inusitada presteza cuando en septiembre de 1923 el presidente Bautista Saavedra (1920-1925) anunció su determinación de enviar al parlamento una ley que prohibía expresamente la elaboración de alcohol de maíz. En una comunicación al Ejecutivo, la Cámara de Comercio, los gerentes de los distintos bancos regionales, hacendados y productores al alcohol recordaron al gobierno las graves consecuencias que traería para la economía local pues unos 380 mil quintales de maíz quedarían sin colocación, retirando de la circulación entre tres y cuatro millones de bolivianos anuales. Los terratenientes quebrarían, el transporte y el comercio disminuiría, los bancos se verían en dificultades para cobrar sus créditos ⁸¹. Presionado, Saavedra desistió de su propósito original.

Los tres valles centrales continuaron por el momento gozando cierta estabilidad y bonanza, la agricultura recuperó impulso y las propiedades se valorizaron ⁸². Gracias a esta favorable combinación los problemas cochabambinos parecieron resolverse. Sus productos agrarios fluían en gran escala hacia la altiplanicie minera y los precios del maíz, por efecto de la nueva demanda, sufrían, como ya advertimos, una brusca, como grata, elevación, tanto que mirando su efecto benéfico un fino observador se animó a comparar los efectos irradiadores del maíz con los que provocaba el estaño en las zonas mineras. (Salamanca; 1927).

Previamente la particularidad Cochabamba del uso del maíz estribaba en la existencia de un interesante mercado local que no dependía para su realización de la demanda extra regional ni se hallaba sujeto a la amenaza devastadora de la competencia externa. Gracias a esta ventajosa combinación el complejo maíz -chicha, al que aportaban hacendados, pequeños campesinos, comerciantes, molineros y productoras del "áureo licor", coadyuvó a impedir que la situación de la agricultura regional se tornara más álgida. El maíz y la chicha poseían innegablemente un carácter estratégico para Cochabamba. ¿No era cierto acaso, como lo describió en 1906 José Aranibar, Secretario de la Junta de Fomento, que el eje chicha -maíz provocaba amplios efectos multiplicadores? ⁸³. La importante trama mercantil se iniciaba con el cultivo maicero fundamentalmente en los campos del valle Bajo y Alto. A continuación entraban en acción los molinos, básicamente los situados en el Valle de Sacaba (Chimboco, Larati, Molino Blanco y Tuti Mayu). Luego multitud de arrieros transportaban la harina hasta los mercados de Quillacollo, Cliza y Sacaba.

Luego decenas de "*gentes menesterosas*" y colonos de hacienda la convertían en mucko. En el punto final, sin contar con beneficios que obtenían los recolectores de leña para alimentar los fogones y pailas requeridas para elaborar la chicha(*aka*), centenares de chicherías (*ak'a huasis*) extendidas a lo largo y ancho de toda la región vendían miles de *machu* jarras de chicha. Lamentablemente para los hacendados cochabambinos, la demanda de maíz era relativamente estacionaria y la dinámica de la "industria" chichera no tenía otro factor de expansión que el que provenía del crecimiento y expansión poblacional. Pese a que la migración de los cochabambinos, había extendido el consumo de la chicha hacia las zonas mineras adedana a Oruro e , incluso, a la costa del Pacífico, no era decididamente suficiente para compensar la declinación mercantil en otros productos, mucho menos para absorber la exceso de producción agrícola en aquellos ocasiones en que la naturaleza se mostraba francamente propicia con la suerte de la región.

Pero lo que conspiraba decididamente contra las posibilidades maiceras era una mentalidad señorial a todas luces infranqueable. Para la oligarquía regional, el maíz y la chicha eran productos de y para "indios y cholos" encontrando difícil, sino repulsivo, (re) construir a partir de ellos su hegemonía mercantil. La contradicción, nunca resuelta satisfactoriamente, de la élite local fluctuaba entre la urgencia perentoria de contar con el popular mercado chichero y la necesidad de afirmar sus aires "modernizadores y civilizadores" lo que les exigía rechazar y combatir la urdimbre plebeya ⁸⁴.

Por ello mismo las posibilidades de expansión de este mercado devenían estrechas; la chicha era tolerable para cochabamba, pero muy difícil de exportar en significativas cantidades a otros departamentos que, o no tenían tradición en su consumo (Vgr. La Paz y Santa Cruz) , o la producían en condiciones suficientes para cubrir su propio consumo (Vgr. Sucre). Únicamente Oruro ofrecía algo de respiro, principalmente desde que a mediados de los años 10s. de este siglo importantes grupos humanos empezaron a cambiar las salitreras, afectadas por una sostenida crisis (Gonzales, 1991), por el laboreo en la minas estañíferas. (Platt T., R. Molina, s.f). Al ingresar el maíz decididamente como materia prima de una industria controlada por los hacendados, y para su beneplacito la balanza empezó a cambiar gradualmente, aunque sin despojar a la chicha de su primacia. Si en 1917 se atribuía que un escasísimo 1% se usaba para el alcohol , entre 1923-25 el porcentaje se incremento a por lo menos un 30%. (cuadro No. 18).

La situación de bonanza maicera y el *boom* del maíz alcoholero halló , casi al promediar la década de los 20s., su propio techo. En 1927 la prensa regional anunciaba alarmada que mientras los precios declinaban, unos 400.000 quintales de la cosecha 1926-1927, cerca al 40% de la producción estimada de maíz, se hallaba sin colocación ⁸⁵. y los *"trojes estaban repletos de grano en espera de mejores tiempos"*⁸⁶. La sobre oferta ocasionó que en 1928 su precio cayera a 6.50 bolivianos el quintal y no se vislumbran para él importantes compradores.

En su trabajo *"La crisis del maíz en Cochabamba "* la "Junta Agrícola Departamental" mencionó varias posibles causas para esta debacle. Por una parte, sequías frecuentes y el escaso riego disponible . Por otra, quizá más graves, elevados fletes ferroviarios, fuertes gravámenes a la propiedad agraria , altas tasas impositivas al maíz, contrabando de alcohol peruano e importación de maíz argentino ⁸⁷. En similares términos- reconociendo el sentir de la mayoría de los terratenientes cochabambinos- se pronunció el hacendado e influyente ensayista regional Octavio Salamanca.(1927; 11-14). El declive del maíz, en el que los hacendados depositaron furtes expectativas, produjo efectos nocivos. Desde 1918 los bancos habían abierto créditos *"casi sin limitaciones "* a un interes del 10 al 12 % anual. Atraídos por las expectativas del ferrocarril y la creciente demanda maicera, multiples propietarios acudieron a ellos. En 1926, dos expertos al elaborar una informe para la Mision Kemmerer calcularon que sobre 150 millones de bolivianos que , a sus ojos, valian todas la propiedad agricolas en Cochabamba, las hipotecas alcanzaban a 50 millones. (Taborga, A , J. Lozada, 1927:30). Para 1926 los bancos hipotecarios tenían acreditivos por más de un millón de bolivianos y un año más tarde, cansados de los elevados índices de deuda, decidieron en una acción conjunta *"caer con toda fuerza sobre los morosos"*⁸⁸. La mentada Ley concedía al Banco de la Nación Boliviana, fundado el 10 de enero de 1914, el privilegio de funcionar como Banco Central e introducía sereveras restricciones crediticias. Ya no se admitirían las renovaciones y los prestamos se concederian por un plazo máximo de 90 días por el Banco Central y de un ano por los otros bancos. Un tiempo tan corto obviamente no convenía para nada a los agricultores⁸⁹. Las disposiciones, parte de un conjunto de medidas estatáles destinadas a ampliar la capacidad y autoridad estatal en materia economica, profundizó, en medio de las comprensibles criticas , las penalidades de los hacendados locales, y muchos de ellos se vieron obligados clausurar sus cuentas bancarias ⁹⁰.

Los hacendados buscaron vanamente algunos sustitutos. Dirigieron por ejemplo su mirada al reciclaje e industrialización del maíz buscando extraer de el azúcar, alcohol

etílico, papel o aceite⁹¹. Por su parte Aurelio Melen, un médico, político y próspero hacendado local, a la sazón Ministro de Guerra propuso sustituir el cultivo del maíz por el trigo. Importó de Argentina una variedad conocida como "trigo 38" supuestamente de mejor adaptabilidad a las condiciones agroecológicas de Cochabamba y demandó una política semiproteccionista consistente en un impuesto restrictivo a la harina importada y la elaboración masiva del "pan boliviano" con materia prima cochabambina⁹². La Dirección General de Agricultura recomendó en cambio expandir el cultivo de la cebada "alemana" cuyo demanda, muy insatisfecha, en La Paz se consideraba en el orden de las 200 mil quintales anuales⁹³.

La oportunidad más seria se produjo con la "nacionalización" de la industria triguera. Bajo el pretexto que se debía retornar a los momentos en los cuales, como vimos, Bolivia se autoabastecía de trigo, sectores de hacendados cochabambinos mocionaron una política de protección para la elaboración de harina de trigo. El plan incluía la prohibición del ingreso de harina extranjera y amplias facilidades para la importación de maquinaria. Pese a la reiterada oposición de la Cámara de Comercio de La Paz, la principal beneficiada con la importación de harina, los representantes cochabambinos lograron convencer al parlamento y el ejecutivo para que apruebe la ley de nacionalización. En 1929, el presidente y miembro del partido nacionalista Hernando Siles (1926-1930), sobre quien tenían influencia algunos intelectuales cochabambinos y que se esforzaba por llevar una política pronacionalista, emitió el decreto respectivo. Aunque en los años posteriores el cultivo triguero aumentó en Cochabamba, en rigor de verdad se favoreció más a los molineros que a los agricultores, pues los primeros se dieron modo para importar trigo en grano y procesarlo en sus instalaciones. En buenas cuentas de la harina se pasó a la dependencia del grano. (Jackson 1987, Escobari 1989; Prudencio 1991).

Pese a los buenos propósitos, el maíz como producto de exportación no retornaría más con la misma intensidad. Junto a los otros productos se desmoronaron. En 1927 se informaba que la alfalfa "ha sufrido una depreciación completa por falta de compradores" y el trigo "decae notablemente"⁹⁴. La situación habría de prolongarse hasta las vísperas de la guerra del Chaco, agravándose incluso cuando el crack de 1929-30 obligó al cierre de varias minas estaníferas⁹⁵. Por segunda vez en menos de medio siglo la agricultura cochabambina ofrecía un cuadro dramático pues la crisis maicera produjo efectos notablemente similares a los observados a fines de siglo cuando se derrumbó el mercado del trigo: recesión, parálisis comercial y caída de la renta agrícola y la mayor fragmentación hacendal (Withead; 1970)

V. NUEVAMENTE TRAS FERROCARRILES.

Tras la crisis maicera que postró a la economía cochabambina, luego de una breve pero espectacular recuperación, las demandas ferrocarrileras se acrecentaron. La élite regional parecía no haber aprendido la lección: que la culpa de su situación no la tenía estrictamente un transporte malo y difícil. Que una parte, y no despreciable de su estrechez económica, solo podría vencerse, superando sus arcaicas condiciones de producción, sus relaciones señoriales de dominación. Pero esta introspección era, por el momento, mucho pedir. La rutina se imponía y exigían que una nueva locomotora hollara su suelo, esta vez procedente el Oriente cruceño y el Beni.

La demanda para la construcción del ferrocarril a Santa Cruz comenzó a tomar cuerpo paralelamente al arribo en 1917 de la primera locomotora a Cochabamba procedente de Oruro, y en cierta manera como una inevitable derivación de este acontecimiento. Una vez en el Departamento la línea férrea, parecía fácil e imperioso extenderla hasta el Oriente, para así recomponer en su totalidad las redes mercantiles regionales de origen colonial truncados por el efecto del liberalismo decimonónico.

Ya en 1912 se había propuesto contruir esta ruta⁹⁶, pero las demandas cochabambinas se iniciaron seria y sostenidamente el 14 de septiembre de 1917 con un "*meeting*" realizado en la ciudad-capital que cobró "*extrordinarias proporciones*"⁹⁷. Poco después, el 20 de septiembre, el gobierno dispuso la búsqueda del financiamiento externo. Dos años más tarde se organizó una "Comisión de Estudios" presidida desde 1920 por el ingeniero alemán Hans Grether. (Galindo, 1947:12-14). El 24 de junio de 1921 se estructuró a iniciativa de la Federación de Estudiantes el "Comité Pro Ferrocarril Cochabamba-Santa Cruz" en el cual tuvieron importante presencia los liberales Elidoro Villazon, ex presidente de la república y Rafael Torrico Lemoine.

Si bien existía el suficiente reconocimiento local en torno a la importancia de la obra, el mayor problema ~~mayor~~ estribaba en la dificultad de definir la ruta final de consenso entre las tres alternativas que se presentaban. La una, conocida como la "Ruta Sud" pasaba por las provincias cochabambinas Mizque, Totora, Campero y la cruceña Vallegrande, para rematar en la ciudad de Santa Cruz. La otra, denominada del "Centro", sustentada por el Ingeniero Alemán Hans Grether cruzaba las provincias sureñas del mismo Departamento y penetrar, luego de cruzar la capital cruceña, en la cuenca del río Mamoré por el ramal del río Ichilo y la tercera, la del "Norte" proponía, en cambio, un trazo radicalmente diferente ya que postulaba la

conexión entre Cochabamba y Santa Cruz por la vía del Chapare y en conexión con las redes pluviales de la hoya securiana. A ojos vista ella constituía una reproducción en escala y medios diferentes, del antiguo camino que desde las postrimerías coloniales se intentaba, como vimos en el primer acápite de este capítulo, tenderse entre la ciudad de Cochabamba y los territorios de la ex Gobernación Militar de Moxos. (Aponte s.f; Karnopp 1922; Román 1923; Salinas 1927). De hecho, pese a la declinación del mercado estructurado alrededor de la goma, el Beni no había perdido todo su atractivo, la esperanza de extraer desde sus campos algunas de las miles de cabezas de ganado vacuno, que algunos estimaban en medio millón, o en su caso, aprovechar de sus maderas y otros recursos naturales, suponía un enorme atractivo.

La dificultad para encontrar puntos de acuerdo entre todos los interesados en la materialización de la obra era mucho más política que técnica o financiera ; lo que entorpecía el consenso eran los intereses divergentes de las distintas élites, particularmente las de aquellas provincias por donde potencialmente pasaría una u otra ruta ferroviaria . Mientras la del Sud parecía favorecer más a las provincias norteñas de Santa Cruz , en detrimento de su capital y sus zonas aledañas quienes pretendían monopolizar todo el flujo comercial que se (re)abría hacia Cochabamba. La del Norte, en cambio introducía un vuelco fundamental en el panorama pues afectaba a Santa Cruz en su conjunto y a las provincias centrales de Cochabamba , en beneficio de la provincia cochabambina de Sacaba y el departamento de Beni. La del centro, por su lado, dejaba a trasmano los intereses benianos y chapareños .

Ahora bien, si desde un punto de vista técnico y operativo la ruta Norte constituía probablemente la más corta y la más barata, desde el plano eminentemente político, finalmente el que primaba en la hora de tomar de decisiones, la más solvente era la Ruta Central, la misma que quedó aprobada por Ley de 3 de abril de 1922 y el Congreso Nacional el 3 de abril de 1925⁹⁸ . La quid de esta resolución nacía , por una parte, de que ella prometía salvaguardar bien aquellos intereses cruceños y cochabambinos que tenían un patente, como antiguo, peso específico en la conformación del poder local en ambos departamentos. Por otra no estaba exenta una visión totalizadora del Estado boliviano que deseaba al adoptarla lograr un mayor grado de integración territorial y una mejor capacidad defensiva militar, así fuese a un costo económico relativamente mayor⁹⁹ .

Las demoras en definir la ruta y en encontrar los fondos necesarios para hacer de el una realidad tangible despertaron, como en el pasado, la susceptibilidad de sectores

de la élite cochabambina, aunque las acciones de repudio jamás alcanzaron los niveles de bienio 1907-1908. Quizá porque la trascendencia de la conexión a Santa Cruz se intuía menor que la de Oruro. Pero de todos modos servía para alimentar las críticas opositoras al gobierno y confirmar la percepción de antigua data que Cochabamba formaba parte de un interior marginalizado. En 1923, por ejemplo, El Republicano, diario opositor, acusó al presidente Bautista Saavedra, un paceño que había conquistado el poder tras derrocar a los liberales el 12 de julio de 1920, de conspirar contra Cochabamba. Entre los varios argumentos utilizados se deslizó, en un lugar destacado que:

*"El Dr. Saavedra, no sólo que se opone a ese ferrocarril (Cochabamba-Santa Cruz G.R.), a pesar de sus simulaciones verbalistas, sino que ha imposibilitado (su) construcción hasta un futuro bastante remoto"*¹⁰⁰.

Tras la crisis maicera las presiones se acrecentaron. Cochabamba esperaba de Santa Cruz un nuevo mercado para sus productos agrarios y especulaba con usar sus pastizales y praderas para engordar el ganado cruceño. En todo caso no fue hasta en 1926 que algunas definiciones llegaron. Ese año Hernando Siles en oportunidad de asumir la primera magistratura había prometido en su discurso de posesión que el ferrocarril sería " *el principal tópico de su administración*"¹⁰¹. Siles, que había ascendido como al gobierno como militante republicano, intentó instalar un nuevo estilo político independizándose de los partidos tradicionales fundando su propia organización autodenominada nacionalista que postulaba, entre otros puntos, la descentralización económica administrativa, el fomento a las industrias y una rápida implementación de las vías ferreas troncales. Sin embargo algunos sectores gubernamentales opinaron que el ferrocarril debería ser, por razones de costo, sustituido por una carretera, obligando al Comité Pro Ferrocarril, reestructurado en 1925, y encabezado por un connotado político local, Ismael Vasquez, en oportunidad de un meeting pro ferrocarril, a rechazar tajantemente en febrero de 1927 tal posibilidad¹⁰². Presiones como esta prácticamente obligaron al Ejecutivo a llamar por segunda vez - la primera realizada en 1922 no tuvo mayor eco - a una propuesta internacional para el financiamiento de los primeros 200 kilómetros, aceptándose en marzo de 1928 la presentada por el empresa norteamericana Kennedy y Carey, noticia que produjo " *una grandiosa manifestación en Cochabamba* " ¹⁰³. Formalizado el contrato, la compañía empezó tareas en 1928 entregando a servicio el primer tramo hasta el pueblo de Arani (valle alto cochabambino) el 17 de septiembre de 1929 y los 128 kilómetros iniciales en 1932, justo antes del inicio del conflicto bélico boliviano - paraguayo¹⁰⁴.

Las labores se paralizaron allí, en el pueblo de Vila-Vila; pese a los reiterados pedidos de la prensa, comerciantes y autoridades cochabambinas para su conclusión hasta la ciudad de Santa Cruz ¹⁰⁵. Recien en abril de 1940, ante la inminencia de la conclusión del ferrocarril que uniría Corumbá (frontera boliviano/brasileña) con Santa Cruz y la firma de los protocolos para la ejecución de la vía ferrea que vincularía al mismo departamento con Yacuiba, (frontera boliviano-argentina) se decidió dar nuevamente impulso a la inconclusa obra ¹⁰⁶. Se argumentaba, desde distintos sectores de opinión, que la articulación cruceña con los dos países limítrofes sin hallarse previamente unida internamente con el occidente boliviano traería consigo riesgos para la *'soberanía nacional'* ¹⁰⁷. El entusiasmo duró poco pues a principios de 1941 el ingeniero norteamericano Le Roi Bartlett, miembro de una misión oficial de su país, recomendó la sustitución inmediata del ferrocarril por una vía carretera de "*primera clase*". ¹⁰⁸ Exactamente dos décadas atrás una iniciativa en el mismo sentido había provocado densa polvareda de rechazo en Santa Cruz; pero esta vez se impuso la *real politik* y el trazo de la carretera quedó definitivamente incorporada en el denominado "Plan Bohan" (1942), que sirvió para materializar la ayuda norteamericana a Bolivia en la post segunda guerra mundial. Iniciada a mediados de los 40s, una vez pavimentada se la inauguró oficialmente en 1956, en esa oportunidad el presidente Víctor Paz Estenssoro la calificó como una medida equiparable a la Nacionalización de las Minas.

Ahora bien pasando a otro ángulo, a mediados de los 20s., más concretamente cuando la crisis del maíz causaba estragos, a la par que se acentuaba la preocupación por el ferrocarril a Santa Cruz crecía la sensibilidad por retomar el tema de la vinculación con el Beni. Como ya dejamos en claro la definición de la ruta central diseñada por Grether dejó de lado toda posibilidad que la vía ferrea a Santa Cruz, pasara por el Chapare. El fracaso obligó a sus propulsores a buscar medios y recursos propios, pese a que para algunos cochababinos ambas rutas era "*complementarias y no antagonicas*" ¹⁰⁹. El 2 de septiembre de 1925 se dio inicio a la obras de construcción de una carretera, con 13 peones que posteriormente se incrementaron a 150 ¹¹⁰. A fines del año próximo ya era posible, aunque con cierta dificultad, llegar hasta el pie de monte en automovil. Más allá, internandose en pleno trópico amazónico, apenas se disponía de una línea de "*herradura de tercera clase*" ¹¹¹. A medida que se consolidaba la carretera parecía desplazar a una vía ferrea, que había constituido el objetivo básico cochabambino para esta ruta. No todos comulgaban sin embargo con esa perspectiva ¹¹². Así cuando en julio de 1927 el gobierno de

Hernando Siles decidió sacar una licitación para su conclusión y modernización, el Comité Pro Ferrocarril a Santa Cruz, el Consejo Municipal de la ciudad de Cochabamba, la Junta Central de Caminos y la Junta Provincial de Caminos del Chapare se opusieron rotundamente comandados por Ismael Vazquez¹¹³. Los cerrados defensores del Ferrocarril argumentaban que la carretera era meramente una "moda" norteamericana que fracasaría en el Chapare en razón de su reconocida humedad y el elevado costo de transporte que demandaría su uso. Sus oponentes negaban tales dificultades técnicas arguyendo además que el costo más bajo de la carretera estaría más acorde con las difíciles condiciones económicas de Bolivia¹¹⁴. Ellos recibieron un importante respaldo para su opción cuando el magnate minero Simón Patiño propuso construir un camino "*permanente de automoviles*", la fundación de un puerto entre los ríos Chapare y Chimore y la colonización de las "tierras incultas" pertenecientes al Estado. La iniciativa contó con el apoyo del Consejo Municipal, que había mudado parcialmente de opinión considerando ahora la carretera como medio "transitorio" mientras se encontrara las condiciones de materializar el ferrocarril¹¹⁵. Un "glorioso" mitin realizado el 28 de julio de 1928, selló la iniciativa¹¹⁶. El 19 de septiembre el senado boliviano aceptó la propuesta Patiño; mientras los diputados el 20 de octubre la sancionaron definitivamente; dos días antes otro mitin había expresado su apoyo al "proyecto Patiño" y al gobierno de Hernando Siles por su "intensa labor" en beneficio de Cochabamba¹¹⁷. La ilusión local, aunque a medias para algunos, parecía concretarse. El protonacionalismo de Siles, que ya había iniciado las obras ferroviarias hacia Santa Cruz, parecía sobreponerse a la estrecha visión de la geografía oligarquica decimonónica. A último momento sin embargo la iniciativa no prosperó y en 1929 recrudecieron los entredichos entre los adherentes del ferrocarril y los pro carretera, sin encontrar una solución de consenso¹¹⁸. Al inicio de la guerra con el Paraguay, (1932), Cochabamba todavía no contaba con una sólida y estable vía de comunicación con el Chapare.

Sin embargo, y a despecho de estos pocos resultados finales, la búsqueda de establecer sólidas relaciones con las regiones de caucho y los deseos, más o menos decididos, de avanzar hasta las agrestes regiones tropicales del Chapare constituyó un destacable intento de romper la noción de frontera que pesaba sobre la región desde el mismo período pre colonial incorporándolo con firmeza - como una promisoriosa oportunidad- al imaginario geográfico de los Notables cochabambinos. Entre lo más destacable se encontraba la "Colonia de Todos Santos", próxima al puerto del mismo

mombre, fundada el 2 de octubre de 1920. Hacia 1925 la colonia, base de trabajo del "Regimiento Zapadores" tenía una población de 1.500 personas, entre ellas varios extranjeros, contaba con automoviles, inalambrico, maquinas a vapor para pelar arroz y 120 colonos propietarios, que usufructuaban la mano de obra indígena de la tribu "Yuracares"¹¹⁹. Aunque todavía precaria e insegura ella constituiría una verdadera "cabeza de playa", un antecedente temprano del posterior y másivo avance de los colonizadores *collas* cochabambinos durante el actual *boom* de la economía de la coca/cocaína¹²⁰.

VI. CONCLUSIONES.

Acceder a la red ferroviaria constituyó la principal preocupación de la élite cochabambina, a fin de reinsertarse en el mercado interior. Cochabamba diseñó sus objetivos hacia la clara meta de recomponer su lugar central en la economía boliviana, esto es con un brazo firme en el altiplano y otro en el oriente. De modo más general se puede afirmar que la economía del ferrocarril, se transformó en el principal punto de conflicto entre las élites boliviana en las primeras décadas de este siglo. Mientras La Paz prefería dar curso a la vinculación con el exterior, demorando las conexiones internas. Las regiones postergadas deseaban exactamente lo contrario. La estabilidad del sistema político a momentos parecería depender de la capacidad del poder central, dominado por la Paz de dar curso rápido a las demandas departamentales. Los ferrocarriles, constructores presuntos de la unidad nacional opacaron otro tipo de demandas políticas. Los élites cochabambinas confiando en que su materialización decretara el fin de los localismos y el desequilibrio no ensayaron, como en 1871, otras fórmulas para conjurar su marginación. El ferrocarril, con lo acontecido de 1924 en adelante se reveló empero como una ficción; como un promesa inclumplida. Cochabamba se hallaba conectada con sus tradicionales mercados, pero igualmente pasaba por una crisis. Como veremos a continuación, la élite local respondió, y esta es la gran diferencia con la situación anterior, tornándose más agresiva programáticamente. Por segunda vez, la primera fue responsabilidad de la generación del 71, asumieron que había llegado la hora del federalismo o la descentralización. La iniciativa les devolvió un gran protagonismo político, no sólo dentro el departamento sino en Bolivia en su conjunto.

NOTAS

¹ La Patria(Cochabamba),diario de la tarde, 4 de abril de 1906. Otra muestra *Cochabamba por su situación misma y por el índole peculiar de sus hijos, siempre ha ejercido en la marcha de nuestras instituciones, digo más, desde la época colonial, una influencia benéfica y reguladora entre los pueblos hermanos: ha sido el centro entre las pretenciones de los unos y los otros. Consultad la historia y vereis a Cochabamba ora en los campos de batalla, ora en el parlamento y en la prensa, siempre buscando y estableciendo el equilibrio nacional* Natalio Arauco, Presidente del " Comité Patriótico",El Heraldo(Cochabamba) 27 de octubre de 1907. Esta percepción no ha desaparecido. En las entrevista que realicé en enero de 1991 al ex presidente Walter Guevara Arze definió a cochabamba como "la región donde se anuda al país" y señaló como un factor de su estabilidad y preponderante papel político también a su situación geográfica en el centro de Bolivia lo que le obligaría a jugar un rol de equilibrio y compromiso entre regiones en pugna. Otro cochabambino notable, Augusto Guzmán, me advirtió que los cochabambinos tienen una "conciencia mediterránea" en alusión a que no colindando con ningún país extranjero están obligados a pensar en el país.

²"Ved allí como se diseña nuestra prosperidad, nuestra dicha, si tenemos ferrocarril que nos traiga los capitales y las industrias que haran florecer este campanario. Podremos igualarnos a los llamados extranjeros, porque como ellos tendremos comodidades, trabajo y saber que da el trabajo positivo, tendremos un pan que llevar a nuestros hijos". "ii Sugirte Cochabambaii. EL Heraldo(Cochabamba) 15 de noviembre de 1905. p. 2.

³ En 1907, por ejemplo, un cálculo del Círculo de Comercio de Cochabamba estimó que un 75% del comercio con el altiplano se hallaba en manos de un " *extenso enjambre de negociantes*" compuesto por " *gente de pueblo y la campaña*" (Azogue, et. al; 1987: 36)

⁴ Para que pensar en aumentar la producción cuando...el departamento produce, por lo general, mas de lo que consume?, se preguntaba el Presidente del Centro Patriótico en una asamblea pública realizada el 20 de junio de 1909. El Heraldo(Cochabamba) 21 de junio de 1909. P.3

⁵ La frase , que marca toda un época pertenece a José Manuel Pando , militar y geógrafo liberal. Líder de la "revolución" de 1899 y presidente de Bolivia entre 1900 y 1904. Para un avañación del significado político de la nueva geografía, impuesta por el modernismo de *fin de siècle* consultar (Quayum,1992).

⁶ Esta obra constituye hasta hoy la única dedicada a las historia de los ferrocarriles bolivianos.

⁷ Tocaremos con cierto detalle este punto cuando analicemos el caso cruceño

⁸ sobre ver Bieber 1984

⁹ Expresión del Ingeniero Eugenio Buzonac en su Informe al Prefecto de Cochabamba. El Heraldo(Cochabamba), 18 de julio de 1898.

¹⁰ Cfr. El proyecto de los hermanos Mendoza para la construcción de un camino a Moletto.

¹¹ El Siglo XX editorializaba que era una exageración y una ilusión pensar en este remoplazo" *Si el oriente tiene grande importancia como elemento de riqueza, eso no podría producir la traslación de todos los departamentos del sur, del centro y del norte a esas regiones".* (Cochabamba), 19 de octubre de 1895.

¹² El Siglo XX (Cochabamba) 19 de enero de 1895

¹³En 1900 el flete de carga de mula de Cochabamba a Oruro(41 leguas) era de 4.80 bolivianos, en cambio al Puerto de Santa Rosa, fluctuaba entre 15 a 18 bolivianos, pese a que la distancia era menor. El Heraldo(Cochabamba) 10 de agosto de 1899. P.2

¹⁴ La Patria(Cochabamba) 21 de junio de 1906 p.2

¹⁵ El Heraldo(Cochabamba) 5 de septiembre de 1897 p.3

¹⁶ El Heraldo(Cochabamba) 6 de mayo de 1902, 13 de febrero de 1903 y El Ferrocarril (Cochabamba) 29 de mayo de 1915. p.2.

¹⁷ El Ferrocarril(Cochabamba) 1 de julio de 1911. P 2-3.

¹⁸" La locomotora que pitea en la banda derecha del Mamore , avisa a los habitantes del Beni , que surge un nuevo horizonte , que los productos que antes se le ofrecían, trasladados desde Santa Cruz, La Paz y Cochabamba, le serán proporcionados no solo de Matogrosso y Amazonas, sino del Africa y Europa en tiempo corto y a precios menores. El Ferrocarril(Cochabamba) 20 de febrero de 1912.p.3. Mas detalles en Fifer(1991).

¹⁹ El Ferrocarril(Cochabamba) 9 de agosto de 1913. p.2.

²⁰ El Ferrocarril(Cochabamba) en su edición del 19 de septiembre de 1912 informaba que a consecuencia del "despueblo", los artículos de Santa Cruz y Cochabamba dejaban de ser solicitados , acotando que el quebranto llegaba incluso a las mercancías extranjeras.

²¹ El Ferrocarril (Cochabamba) 5 de febrero de 1918. p.2. 1918 estimado sobre el promedio del primer semestre.

²²El Heraldo(Cochabamba) 21 de mayo de 1918 p.2

²³ Ver también Coscio(1892).

²⁴ El proyectado, y ambicioso, ferrocarril debía tender además sus ramales hasta Sucre y Potosí . El Heraldo (Cochabamba) 4 de enero de 1894.

²⁵ El Heraldo(Cochabamba) 3 de mayo de 1900.

- 26 El Siglo XX(Cochabamba) , 6 de noviembre de 1898. Sobre la importancia económica de la hacienda de Cliza , la mas rica y extensa de la región , ver : Pardo(1988) ; Larson (19XX) ; (Jackson; 1991).
- 27 El Heraldo(Cochabamba),11 de octubre de 1899. p.2
- 28El Heraldo(Cochabamba) 5 noviembre de 1900
- 29 El 7 y el 11 de julio de 1906 el influyente periódico cochabambino El Heraldo , editorializó con este término sus ediciones matutinas.
- 30 El Heraldo(Cochabamba) 15 de noviembre de 1905)p.2. El Ferrocarril (Cochabamba) 28 de julio de 1912. p.2
- 31 El Herald(Cochabamba) 19 de septiembre y 15 de noviembre de 1905 p.2
- 32 Editorial. La Confraternidad Nacional. El Herald(Cochabamba) 17 de julio de 1905.p.2
- 33 Varios años mas tarde , en 1918 , rememoraba El Heraldo que el "exclusivismo " de Montes "hizo ver a este vecindario que se decretaba su absoluta segregación del conjunto nacional(.....) se imponía el aislamiento y tal vez la muerte de los pueblos que forman el distrito' 26 de julio de 1918. p. 2.
- 34 El Ferrocarril (Cochabamba) 16 de julio de 1912. p.2
- 35 El Heraldo(Cochabamba) 8 de junio de 1906. p.2
- 36 Oficio de Antonio Moreno, presidente del Concejo Municipal de Cochabamba, al Presidente de la República Ismael Montes. El Herald(Cochabamba) , 9 de junio de 1906 . p. 3
- 37 El Herald, (Cochabamba) 11 de septiembre de 1905.
- 38 El Herald (Cochabamba) 7 de septiembre de 1905 p.3
- 39 El Herald(Cochabamba) 11 de septiembre de 1905
- 40 El Herald(Cochabamba) , 15 de septiembre de 1905)
- 41 El Herald (Cochabamba) , 17 de noviembre de 1905) p. 3
- 42 EL Herald(Cochabamba) , 4 de diciembre de 1905. Mas detalles de los sucesos de 1905 en la "Memoria Municipal de 1905 presentada por el presidente de H. Concejo Municipal de Cochabamba Dr. Antonio Moreno". Cochabamba. Imp. Herald. 1906
- 43 El Heraldo(Cochabamba) 7 de diciembre de 1905. p. 3.
- 44 El Comercio(Cochabamba) 10 de abril de 1906 y El Herald (Cochabamba) 28 de septiembre de 1906.
- 45 El Heraldo(cochabamba) 27 de abril de 1906 p. 3.
- 46 El Eco Liberal(Cochabamba) 4 de mayo de 1906 p.1.
- 47 El Heraldo(Cochabamba) 2 de mayo de 1906. p. 2.
- 48La Patria(Cochabamba) 29 de abril de 1906. p.4
- 49 En la capital se habria registrado un ausentismo del 50%. Isaac Aranibar (Liberal Gnuino) obtuvo la

primera mayoría con 815 votos en la Provincia Cercado , mientras el candidato más votado de la opositora UCN, logró 590. " *La política del cántaro y de la taberna ha sustituido a todos los programas destruidos de sus pedestales* ". EL Herald(Cochabamba) 14 de mayo de 1906. p. 3

50 "Informe de la comision especial sobre cuestion ferrocarrilera". H. Consejo Municipal. El Herald(Cochabamba) 22 de septiembre de 1907 p.3

51 La Patria(Cochabamba) 4 de julio de 1906. p. 2.

52 La Patria(Cochabamba) 10 de diciembre de 1906 p.2

53 El Herald (Cochabamba) 2 de septiembre de 1907

54 El Tunari(Quillacollo) 26 de septiembre de 1907 p.2 y El Herald (Cochabamba) 6 de octubre de 1907 pp. 2-3

55 Rojas, Casto. "El Ferrocarril a Cochabamba y La Interpelacion"(1906) reproducido en El Republicano(Cochabamba) 26 de julio de 1917 p. 2. Casto Rojas era diputado por el liberalismo oficial.

56 El Herald(Cochabamba) 24 de septiembre de 1907 pp. 2-3

57 El Herald(Cochabamba) 2 y 8 de octubre de 1907 p.2

58 El Tunari(Quillacollo) 20 de octubre de 1907. El Tunari se definia de tendencia "liberal e independiente.

59 El Herald (Cochabamba) 25 de noviembre de 1907 p. 2

60 "Carta al Presidente del Comite Patriotico", La Paz 4 de diciembre de 1907. Transcrita en El Republicano(Cochabamba) 24 de julio de 1917 p. 1.

61 El Herald (Cochabamba) 1 y 4 de febrero de 1908.p.2

62 Carta de los Presidentes del Directorio Cosntitucional(Eulogio Arce) y Liberal Puritano(Juan B. Pereira) a Zenón Salinas, Liberal genuino. El Herald(cochabamba), 13 de enero de 1908. P.2

63 El Herald(Cochabamba) 7 de enero de 1908. P. 3. Ed. Ya es tiempo.

64 El Herald(Cochabamba) 11 de abril de 1908.

65 En Tarija, por ejemplo, una otra region marginalizada en el sur boliviano, la Unios era proclamada como una candidatura " *en favor de los intereses locales*". El Herald(Cochabamba) 20 de mayo de 1908. Sobre la historia de Tarija consultar Langer(1989) y Langer y Conti(1991).

66 Cólculos nuestros sobre las cifras de electores inscritos y los resultados electorales, publicadas en El Herald(Cochabamba) del 27 de abril y el 16 de mayo de 1908 , respectivamente.

67. El Herald(Cochabamba) 12 de abril de 1909.P.2

- 68 El Ferrocarril (Cochabamba) 7 de octubre de 1913 . P. 3
- 69 "Se nos impone que esperemos llegue el turno de recibir la migaja que se nos arrojara cuando esten hartos". El Ferrocarril(Cochabamba) 24 de octubre de 1912 p. 3
- 70 El Ferrocarril (Cochabamba) 28 de mayo de 1915 p. 2
- 71 El Heraldo(Cochabamba) 31 de julio de 1917
- 72 Contreras , M.(1983 y 1985) para los primeras dos decadas de la mineria estanifera.
- 73 El Republicano(Cochabamba) 14 de septiembre de 1926 p. 17.
- 74 El Republicano(Cochabamba) 22 de julio de 1926 p. 3
- 75 En relación a esta conección entre Bolivia y el superuano consultar Flores Galindo(1974); Glave(198X), Mitre (1986).
- 76 El Republicano(Cochabamba) 11 de octubre de 1917. p.3
- 77 El Republicano(Cochabamba) 9 de julio de 1921 p. 2
- 78 El Republicano(Cochabamba) 14 de junio de 1925 p. 3
- 79 El Republicano(Cochabamba) 6 de enero de 1928 p.4
- 80 El Republicano(Cochabamba) 20 de septiembre de 1923 p. 2
- 81 El Republicano(Cochabamba) 2 de octubre de 1923.p.2
- 82 El Comercio(Cochabamba) 6 de enero de 1928. p. 3
- 83 .Aranibar , José. "Importancia industrial de la Fabricación de la Chicha". en BAMCyA. La Paz. No. 14. pp. 321-326
84. En otro trabajo hemos tratado detalladamente esta paradoja. Cfr. Rodríguez Ostría- Solares Serrano (1989).
85. El Comercio (Cochabamba) 12 de julio de 1927 p. 2
- 86 El Comercio(Cochabamba) 11 de marzo de 1927 p.1
87. El Comercio (Cochabamba) 29 de octubre de 1926 y 2 de diciembre de 1926.
- 88 El Republicano(Cochabamba) 30 de octubre de 1926 p.3
- 89 El Heraldo(Cochabamba) 15 de agosto de 1928 p. 2. Tambien E. O. Detlefsen, Superintendente de Bancos. "Crisis Agraria en Cochabamba y el Credito Bancario" El Republicano(Cochabamba) 4 de octubre de 1929 p. 1.
- 90 El Heraldo(Cochabamba) 16 agosto de 1928 p. 2 . Paul Drake(1984) ha mostrado para el caso ecuatoriano las disputas regionales emergentes de la implementacion de las reformas aconsejadas por

Kemmerer.

⁹¹ F. Rollano. V. "Industrializar el Maiz". El Comercio(Cochabamba) 28 de febrero de 1928

⁹² El Comercio(Cochabamba) 28 de julio de 1927 p.5

⁹³El Comercio(Cochabamba) 20 de agosto de 1927 p.1

⁹⁴ Pol, Hipolito. La Crisis Agrícola en Cochabamba. El Comercio(Cochabamba) 25 y 26 de julio, 1 6 y 16 de agosto de 1927. otro informe atribuye a la disminución del tráfico a La Paz, Santa Cruz y Beni y las "grandes recuas" de mulas, la crisis del "lucrativo negocio del pasturaje". Industria y Comercio. Cochabamba, 21 de noviembre de 1926. Año III. No.142.

⁹⁵En 1931 un periódico local comentaba que "*En las ferias de los pueblos del Valle, los vendedores se disputan la venta de una fanega de maíz del modo más violento(...)*Los precios del maíz "*ha sufrido un descenso tan bajo que no se recuerda caso igual*". El Tiempo(Cochabamba), 22 de agosto de 1931. p.2.

⁹⁶ Salinas Rodríguez, Enrique(1914). Salinas justificaba su aspiración señalando: "*En la región del Altiplano, los minerales comenzarían por desaparecer. Entonces las miradas se volverían hacia industrias que ofrezcan caracteres de permanencia como la agricultura y la ganadería*". Actividades económicas que él creía podría fructificar fácilmente en el Oriente boliviano(:53-54).

⁹⁷ Fecha recordatoria del "levantamiento" antiespañol de 1810.

⁹⁸ Respecto a este debate consultar , entre otros, Paravicini , José. "El ferrocarril Cochabamba-Santa Cruz". El Comercio(Cochabamba) 14 de junio de 1926. También los artículos del político oriental , José Saucedo Sevilla en El Comercio(Cochabamba) 6 y 15 de julio de 1926. p.1

⁹⁹ La ventaja para fines "estratégicos y militares" de la ruta central fue uno de los argumentos que utilizó Ovidio Urioste, un Cochabambino emparentado con familia cruceña que recorrió en compañía de Grether la ruta Norte en agosto de 1922., a la que llamó una"esperanza muerta dentro de la realidad utilitarial. (1922: 84-112).

¹⁰⁰Saavedra Contra Cochabamba. El Republicano(Cochabamba) 1 de abril de 1923 p.2

¹⁰¹ El Comercio (Cochabamba) 12 de enero de 1926 p.1.

¹⁰² El Heraldo(Cochabamba) 24 de febrero de 1927. P. 2.

-
- 103 El Comercio(Cochabamba) 17 y 18 de marzo de 1928 p.2-3
- 104 El Comercio(Cochabamba) 17 de septiembre de 1929.p.3
- 105 Cfr. El Imparcial (cochabamba) 8 de enero y 27 de julio de de 1936 ; 12 de octubre de 1938, 9 de diciembre de 1939.
- 106 El Imparcial(cochabamba) 9 de abril de 1940 p. 4
- 107 Se sostenía que existía el *"peligro que la penetración pacífica y cortés con el Brazil en nuestro propio territorio en detrimento de los intereses colectivos de los compatriotas de la nacionalidad"* El Imparcial(cochabamba) 1 marzo de 1940
- 108 El País(Cochabamba) 29 de noviembre de 1942.
- 109 Walton, Hugo. "El Postulado Ferroviario de Cochabamba". El Comercio(Cochabamba) 20 de septiembre de 1927 .p.2.
- 110 El Comercio(Cochabamba) 2 de febrero de 1926 p.1
- 111 "Informe de A. Baeger al Prefecto de Cochabamba", 3 de diciembre de 1926. El Comercio(Cochabamba) 13 de enero de 1927.
- 112 Consultar por ejemplo el revelador artículo de Jesus Lozada. "Otra Vez en la importante cuestion del Chapare, su vialidad, colonizacion e industrializacion" . El Comercio(Cochabamba) 4 de julio de 1928 p.2.
- 113 El Comercio(Cochabamba) 22 , 22 de julio, 20 de septiembre de de 1927 p.1-2.
- 114 El Comercio(Cochabamba) 14 de octubre de 1927. p.2
- 115 El Comercio(Cochabamba) 26 de abril de 1928 p.2
- 116 El Comercio(Cochabamba) 29 de junio de 1928 p.2
- 117 El Comercio(Cochabamba) 19 de octubre de 1928 p.1
- 118 Los propulsores de la carretera eran dos ingenieros Eudoro Galindo, quien había estudiado en Estados Unidos, y Alberto F. Cornejo. Respecto a las posiciones más tradicionales a favor del

ferrocarril consultar . Morales, Jorge. "El Ferrocarril Cochabamba-Todos Santos" El Comercio(Cochabamba) 26,27 y 30 de octubre de 1929 p. 2

¹¹⁹El Republicano(Cochabamba) 23 de junio de 1925 P. 1.

¹²⁰ cfr. Blanes J. y G. Flores (Cochabamba;1985)