



LA VIALIDAD EN BOLIVIA: LOS FERROCARRILES Y SU IMPACTO EN LA REGIÓN: Pasado y Presente

*The Roadship in Bolivia: the Railways and their Impact in the Region:
Past and Present*

GERMÁN MENDOZA-ARQUIPA[†]

*Universidad Mayor, Real y Pontificia de San Francisco Xavier de Chuquisaca
Facultad de Derecho, Ciencias Políticas y Sociales Departamento Historia
Sucre, Bolivia
persima63@gmail.com*

Recibido: 1 de septiembre de 2017 Publicado: 10 de enero de 2018

Resumen: La problemática planteada sobre los ferrocarriles en Bolivia tiene sus propias aristas para el presente. En este trabajo se reflexiona sobre el rol del ferrocarril a fines del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX. Fue una primera alternativa comunicacional, el trazado de vías férreas en zonas de puna, valle y trópico, destinados al carguío de producción minera fundamentalmente. Desde una visión estatista, la alternativa fue el transporte de pasajeros a larga distancia, política que se diseñó acelerando la dinámica poblacional creciente. Los tramos y destinos proyectados en el contexto geográfico occidental de Bolivia fueron el acicate para mejorar las condiciones de vida de los habitantes. Por estas rutas se circularon por países vecinos como el Perú, Chile, la Argentina y el Brasil. La nueva vertebración caminera deshizo esta vieja estructura organizativa, con la inclusión de nuevas tecnologías alternativas de transporte masivo.

Palabras clave: Ferrocarril; Economía regional; Frontera; Vialidad; Población rural.

[†] Licenciatura en Historia, Universidad Mayor de San Andrés, Bolivia; Curso de Especialización en Docencia Universitaria, UNED – CEUB. Diplomado en Educación Superior, UMSA, Bolivia. Quisiera agradecer los espacios de discusión del Simposio Internacional de Estudiantes de Historia 2001 – 2008, desarrollados en la Escuela Profesional de Historia de la Universidad Nacional San Agustín de Arequipa, Perú y varias gestiones en la Reunión Anual de Etnografía RAE 2004-2012, en la sede del MESEF, La Paz – Sucre (Bolivia). Los estudiantes y ahora colegas, Roxana Nina y Mijael Condorcet, a quienes gué sus tesis de grado sobre ferrocarriles en Atocha y minería en Colquechaca, en la unidad académica de Historia, Universidad Mayor, Real y Pontificia de San Francisco Xavier de Chuquisaca. Al proyecto en Convenio interinstitucional entre la Carrera de Historia de Sucre y el Gobierno Municipal de Atocha (Sud Chichas), por la investigación sobre la Historia de Atocha. Una historia regional desde tiempos prehispánicos hasta nuestros días. Trabajo desarrollado entre un equipo de docentes y estudiantes de esa unidad académica. No menos importante, al Módulo IX de la Maestría en Gestión de la Investigación, regentado por el prof. Dr. José Manuel Saiz Álvarez, CEPI-Universidad Mayor, Real y Pontificia San Francisco Xavier de Chuquisaca, Bolivia.

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-2191-8326>
doi: En trámite

Resumo: A problemática criada nas ferrovias na Bolívia tem suas próprias bordas para o presente, refletem sobre o papel dos meios das ferrovias que entraram neste país no final do século 19 e na primeira metade do século XX. Era uma primeira alternativa de comunicação, o rastreamento de ferrovias em áreas de puna, vale e trópicos, destinado fundamentalmente à carga de produção de mineração. Do ponto de vista estatista, a alternativa era o transporte de passageiros de longa distância, uma política destinada a acelerar a crescente dinâmica populacional. Os trechos e os destinos projetados no contexto geográfico ocidental da Bolívia foram o impulso para melhorar as condições de vida dos habitantes. Essas rotas foram distribuídas em países vizinhos, como Peru, Chile, Argentina e Brasil. A nova estrutura rodoviária desvendou essa antiga estrutura organizacional, com a inclusão de novas tecnologias alternativas de transporte em massa.

Palavras-chave: Estrada de ferro; Economia regional; Fronteira; Estrada; População rural.

Abstract: The problematic raised on the railroads in Bolivia has its own edges for the present. This work deals with the role of the railroads that entered this country at the end of the 19th century and the first half of the 20th century. It was an early communication alternative, the tracing of railroads in areas of puna, valley, and tropics, destined to a load of mining production fundamentally. From a statist perspective, the alternative was long-distance passenger transport, a policy designed to accelerate the growing population dynamics. The stretches and destinations projected in the western geographic context of Bolivia were the spur to improve the conditions of life of the inhabitants. These routes circulated in neighboring countries, such as in Peru, Chile, Argentina, and Brazil. The new road structure, unraveled this old organizational structure, emerged with the inclusion of new alternative mass transport technologies.

Keywords: Railway; Regional economy; Border; Roadway; Rural population.

1. Introducción

“Hasta finales del siglo XIX no empezó a constituirse una civilización planetaria. Sin embargo, en el transcurso de los setenta años del siglo XX, caracterizados por la aceleración de la historia, la división del mundo en países desarrollados y países subdesarrollados no se ha atenuado; todo lo contrario, la distancia sigue acentuándose y ha provocado las primeras crisis del sistema capitalista que acababa de constituirse en sistema mundial” (Amin, 1978).

El tema ligado al desarrollo de la vialidad por medio de los ferrocarriles en el mundo es muy amplio, ya que se tienen experiencias empresariales en Asia con dos líneas, el Transiberiano y el Transhindú, en Norteamérica en dirección al lejano Oeste, la administrada por la *Union Pacific Railroad Co*, y en Sudamérica la Transandina. Este género comunicacional merece una



observación desde las Ciencias Sociales, pues es parte de un fenómeno económico-comercial que afectó a gran parte del mundo, donde se insertaron capitales en entornos productivos (Brown, 1979; Seisdedos, 2007; González Miranda, 2009).

Para el caso boliviano, este factor de comunicación tendrá en su historia dos detonantes, una la geografía interna y las desmembraciones territoriales que sufrió entre 1879–1935, por conflictos internacionales o tratados diplomáticos con la mayoría de los países que son sus vecinos; Brasil con el Acre y el Mato Grosso, con el Paraguay el Chaco Boreal, con la Argentina, la meseta de Humahuaca, con Chile la Provincia del Atacama, y con el Perú la Provincia de Pacajes.

La segunda, su intrincada configuración espacial que posee Bolivia, esta es accidentada y tupida, con la presencia de serranías en las cordilleras Occidental y Central que le atraviesan de norte a sur y establecen una conexión natural con el Perú, Chile y la Argentina, en parte similares en su topografía en los Andes. En la región oriental, tienen altitudes homogéneas en torno a la Amazonía y el Chaco brasileño, paraguayo, argentino y boliviano. El problema fundamental giró en torno al comercio de exportación que iba a imprimir a raíz de su economía regional, sea ésta minera o agropecuaria. Las únicas posibilidades eran generar corredores marítimos con sus cuencas endorreicas, como es el Lago Titicaca, o exorreicas, como son limítrofes sobre el Océano Pacífico, el Río de la Plata y el Paraná. Dentro de este contexto, la presencia y fundación de nuevos poblamientos de carácter urbano serán imperantes, generando una nueva armonía en estas desigualdades territoriales, añadidas a su variado aspecto climatológico. Por ese suelo atravesaron los ferrocarriles de interior y exterior del país, y también ocasionó un paulatino poblamiento y despoblamiento de sus sociedades, sean éstas de origen foráneo u originario.

Producto del problema geográfico interno, derivó la consolidación o búsqueda de una nueva vialidad que le conectara a sus regiones alejadas una de la otra. La región minera con la de los valles, la vertebración caminera al interior del país, fue un tema urgente o emergente en ese contexto global. El antecedente fueron las rutas férreas, establecidas en zonas donde se explotaban los minerales, como el cobre, el estaño y el plomo. Luego el comercio exterior que ingresara a suelo boliviano, con mercadería procedente de Inglaterra y Estados Unidos, así como de países vecinos como Perú, la Argentina, Chile y Brasil. Surgió la idea de contactar a varios conglomerados poblacionales, cifradas en las urbes de Cochabamba, Oruro, Potosí y La Paz con el resto del país.

2. El cono centro y sur de Latinoamérica

La región que comprende este espectro tecnológico en el cual se descomponen y relacionan los ferrocarriles latinoamericanos, fue establecido entre la costa del Pacífico, la región del altiplano y la llanura colombiana-brasileña. Esta macro-región es caracterizada por grandes picos elevados atravesados por la cordillera de los Andes, hacia la tupida selva amazónica en la parte oriental del Subcontinente. Con la aparición de repúblicas independientes, estas regiones fueron adquiriendo una cierta configuración espacial: una en la zona cálida y otras en torno a valles y la altiplanicie, conformándose micro zonas donde sobresalen las importantes capitales de provincia, entre el sureste y el occidente de Sudamérica (Pacheco, 1994: 25-26).

En cuanto a las regiones habitadas, muchas de ellas por población nativa y algunas por foránea, dos fenómenos económicos se desprenden de esta característica de asumir un dominio en el campo geográfico: la minería y la circulación de un comercio corte mercantil. Uno de los rasgos de tipo geológico en la conformación espacial de estas zonas ecológicas será: el frío seco, la puna árida, el valle meso termo y la selva húmeda, para articular alguna actividad lucrativa, y un último reducto comercial situado cerca al lago Titicaca, fue Guaqui, con el establecimiento de un puerto pluvial de contacto internacional.

3. Los FF.CC. como fenómeno globalizador

Dentro este contexto histórico existe rupturas y continuidades, fruto de la inserción de capitales en suelo boliviano. La transición del siglo XIX al siglo XX para la élite gobernante significó una forma de continuidad de la etapa colonial. Pero hay un sector progresista anclada en la 'rosca' minera-terrateniente, quienes proyectaron su porvenir en el exterior del país, resultado del proceso modernizador, gracias al establecimiento de industrias como el barco a vapor y el ferrocarril. En ese lapso, surge una contradicción en las sociedades burócratas, una tradicionalista de pensamiento conservador y la otra progresista, que beneficiaba a su sector y no a grandes mayorías poblacionales. La contradicción surgió entre la élite anquilosada en su pasado, y una nueva sociedad sustentada en la minería del estaño, sustentados en principio por la minería de la plata.

El espíritu de la modernidad trató de enfocar algunas perspectivas que iban a crear otra mentalidad, una nueva "visión de mundo" mecanizada, impacto que se dio a nivel mundial, en distintas épocas en nuestro continente,



por la innovación tecnológica en la nueva comunicación global, y recreando los aportes científicos para optimizar el transporte colectivo.

En el plano de las políticas fiscales, el retiro de la moneda feble que circulaba en todo el interior de Bolivia y cruzaba las fronteras nacionales hacia regiones económicas más amplias en varios países vecinos, asestó un duro golpe a estos circuitos de mercado interno en manos de comerciantes cholos e indígenas (Mitre, 1981) La política erigida por el liberalismo inglés había generado una dinámica movilidad económica en la región, incidiendo directamente en los sectores productores de minerales, como en sectores regionales asentados en Potosí, Oruro y La Paz en Bolivia, Cerro de Pasco en el Sur del Perú, Tarapaca y Antofagasta en el Norte de Chile, y el valle de Medellín en Colombia¹.

El liberalismo económico implantado por el gobierno boliviano a fines del siglo XIX, e inicios del siglo XX, fue acercar a zonas urbanas y densamente pobladas del país, con los puertos secos y marítimos establecidos en las costas del Pacífico y el Atlántico. Por otra parte, hubo una rotación de gobernantes dentro la oligarquía, generando ejes de influjo político en regiones del Sur y Norte del país. Los casos que se tienen en la región de gobiernos de orden conservador argentino, entre 1880 y 1916, los de la república del Brasil 1887 y 1930, de Chile entre 1871 y 1920, y de Bolivia entre 1880 y 1932. De esta manera, en el último tercio del siglo XIX, América Latina se incorporó plenamente al creciente flujo de intercambio de mercaderías, capitales y personas, que caracterizó a la economía mundial desde 1850 hasta la crisis de 1929.

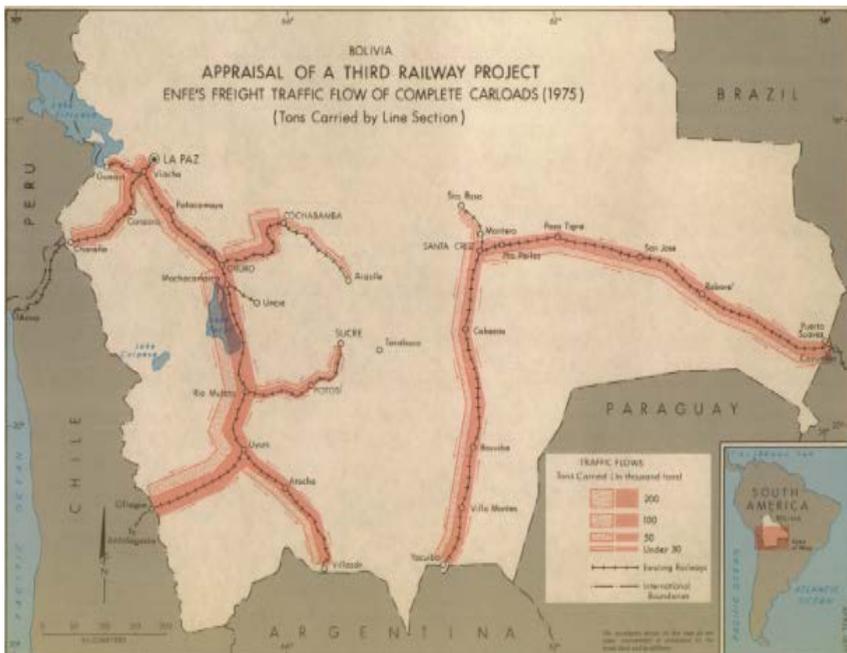
Resultado de este contexto, los ferrocarriles provenientes de capitales extranjeros, como el inglés o el estadounidense, serán agilizados desde la etapa de la planificación hasta la ejecución de las obras de vialidad, y su puesta en funcionamiento de este medio de locomoción que integraron específicas zonas de producción en suelo boliviano: Huanchaca, Pulacayo, Telamayu, Corocoro, Machacamarca, Uncia y Yungas. Zonas de comercio ancladas estratégicamente crecieron en torno a lo que actualmente representa el eje central de Bolivia, estructurado entre La Paz–Cochabamba y Santa Cruz, ubicando polos de desarrollo económico y poblacional.

4. El efecto económico social

¹ Según Alexis Pérez, historiador boliviano: “La economía minera sufrió un descalabro con el cambio en el valor monetario a nivel global, sustituyendo su uso del patrón oro en vez del patrón plata, quien había hegemonizado el mercado regional...” En clases de *Historia de América del siglo XIX*, La Paz: Carrera de Historia U.M.S.A. invierno del año 2000.

Los regímenes oligárquicos de la segunda mitad del siglo XIX y principios del siglo XX se caracterizaron por un individualismo marcado. A fines del siglo XIX asumieron el poder Aniceto Arce y Gregorio Pacheco. Bajo estos gobiernos se impulsaron políticas de modernización en torno a los ferrocarriles. En 1892 se instaló el ferrocarril de Arce que vinculaba a la población minera de Huanchaca y Pulacayo con Antofagasta y posteriormente a Oruro.

Gráfico 1. Flujo de tráfico de ENFE (en miles de toneladas) 1975



Fuente: <https://es.wikipedia.org>

Para el ámbito macro-regional, se tienen importantes urbes que establecieron cierto orden administrativo y un poblamiento paulatino en torno a los sectores productores en el agro y la minería. “Hubo ciudades como La Paz, Oruro, Cochabamba, Llica, para el caso boliviano; Jujuy, Salta, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, para el argentino. El ferrocarril, además de ser un factor de modernidad en esa época, emergía imprescindible para poder exportar los minerales bolivianos y movilizar un importante flujo de personas desde y hacia las salitreras y puertos de embarque que, hasta antes



de la Guerra del Pacífico, lo hacían en carretas y caminando” (González Miranda, 2009: 34).

En territorio boliviano, la intromisión del ferrocarril en la zona lacustre benefició y afectó a las poblaciones aledañas al enriado de las vías metálicas en el tramo Guaqui–Ceja El Alto. El Estado no contaba con ningún apoyo de los sectores afectados en la construcción del Ferrocarril Guaqui–La Paz², que posteriormente culminó con el empalme a la urbe paceña (1910) y permitió la consolidación de esta ruta de comunicación que conectaba a esta región con la costa central del Pacífico.

Fotografía 1. Estación del Ferrocarril Arica – La Paz (Viacha)



Fuente: <https://es.wikipedia.org>

Luego de emitida el dictamen del *Tratado de Paz y Amistad con la República de Chile* (1904) este país comprometió recursos para la construcción del Ferrocarril Arica–La Paz, concluida en sus tramos, desde Charaña hasta

² La Peruvian Corporation se responsabilizó de la construcción y establecimiento de esta vía férrea, aunque con altibajos, por la inclusión de capitales de origen británico y fue complementada, más tarde, por inversiones norteamericanas. Guaqui, como poblado de origen prehispánico y colonial, tuvo una nueva faceta destacándose como “Puerto Mayor” en la rivera suroccidental del Lago Titicaca, con la aparición en la zona de un enclave para las exportaciones e importaciones bolivianas.

Viacha–El Alto ciudad de La Paz en 1913. Esta afectó de manera directa en la reestructuración de poblaciones en torno a la zona lacustre y la puna pacajeña (Brown, 1979; Salluco Sirpa, 2016). Sin duda, la mano de obra aplicada en la construcción de esta infraestructura fue de distinta procedencia, tanto latina como europea, entre españoles e italianos; peruanos, chilenos y argentinos, con diferentes oficios y actividades de laboreo, planificación y ejecución de dicha ruta (Salluco Sirpa, 2016).

Desde las conflictivas relaciones trilaterales entre Chile, Perú y Bolivia (1879–1880) hubo un vacío legal para construir líneas férreas en territorio en conflicto. La *Compañía de Salitres y Ferrocarriles de Antofagasta and Chili*, de manera independiente, inició sus labores de planificación y ejecución de tramos férreos en esa región desde 1888 a 1892. Extendiendo rigurosamente sus ramales hasta la frontera de Ascotán, que separa a los países de Bolivia y Chile, proyectando a Uyuni como nuevo poblado o municipio, por la presencia de dos enclaves de capital extranjeros que explotaban el mineral argentífero: Huanchaca y Pulacayo. Desde este punto, en el año 1908 se consolidó el tramo Uyuni–Oruro, que llegó a conectar la línea troncal del Ferrocarril Antofagasta–La Paz, extendiendo esa ruta desde Oruro–Viacha y El Alto de la ciudad de La Paz.

Es evidente que se generó una importante movilidad económica en torno a este territorio polemizado por problemas de laudo arbitral, incluyendo mano de obra y tecnología en zona situadas a más de 4.000 m.s.n.m. Los caminos de integración que articularon el territorio boliviano tuvieron que ver con nexos de contacto comercial, y para fines de exportación se recurrieron a líneas fronterizas con el Paraguay, Perú, Chile, Argentina y el Brasil³.

El desarrollo interno del país tuvo que reflejarse en sus vías de comunicación y en el lapso de utilidad que le brindó a los habitantes y estantes del Estado boliviano. La zona occidental con cuatro rutas, y la zona oriental y chaqueña con dos: los ferrocarriles Antofagasta–Uyuni; Guaqui–La Paz; Arica–El Alto; Uyuni–Villazón, y las rutas Santa Cruz–Corumbá; Santa Cruz–Yacuiba, respectivamente. Una de las empresas que influyó de manera determinante en esta construcción de estas vías férreas, fue la *Bolivian Railway Co.* iniciando con la inclusión de capitales en esta forma de locomoción de productos en materia prima y elaborada. Otras como la *Peruvian Corporation*

³ En cuanto al diseño de vialidad terrestre, la singularidad de los tramos al interior del país, se ve por conveniente observar el traslado de tiempo de viaje que existe en el eje troncal La Paz–Cochabamba–Santa Cruz, de entre 48 a 72 horas promedio que dura este itinerario, aminorar el traslado de los buses y automotores de transporte pesado que viajan este tramo, cambiarlo por el acceso del Chapare en el trópico cochabambino, ingresando a tierras con clima húmedo (Mendoza Aruquipa, 2008).



Limited y la *Antofagasta (Chili) & Bolivia Railway Company*, fueron las que proyectaron distintos ramales y tramos armados de forma accidental o temporal en suelo boliviano.

5. La infraestructura férrea: herencia del capitalismo expansivo

El Suroccidente del Perú y Bolivia fue un espacio que tuvo características en su desarrollo que diferían en algunos aspectos, no así en su desarrollo sociocultural. El flujo comercial entre estos dos países era permanente desde tiempos prehispánicos y coloniales; y la ampliación del espacio económico para estas poblaciones tuvo su base en la vertebración ferrocarrilera⁴ desde el Altiplano con la costa del Pacífico, que de manera determinante, implicó el desplazamiento del comercio de arriería y la desaparición del pequeño comerciante indígena que hacía su tráfico entre la costa y la ciudad o las minas (Rivera y Barrios, 1993; Seisdedos, 2009) En este sentido, las rutas de tránsito comercial que articularon la economía colonial, y prosiguieron durante la temprana república, se desarticulaban con esta nueva tecnología comunicacional. Al mismo tiempo, las regiones afectadas con esta nueva forma de comunicación tuvieron que construir una infraestructura en torno a centros de poblamiento mayor.

El espíritu de la modernidad había legado una herencia cultural desde el centro (Europa) hacia las periferias (zonas productoras de materia prima) en algunas áreas estratégicas de Latinoamérica, concentrando ciertas poblaciones en urbes como Bogotá, Lima, Arequipa, La Paz y Santiago de Chile. Consecutivamente, las ciudades de mediana envergadura crecieron con relativa velocidad, por estar en el eje articulador de este mecanismo de transporte. Oruro, Salta, Tucumán, Valparaíso, San Juan Mendoza, Medellín y Mollendo crecieron en torno a sus puertos húmedos y secos. Este fenómeno económico-comercial articuló una importante movilidad cifrada en circulante monetaria.

Entrado el siglo XX, estas líneas articularon ciertas zonas ecológicas como los valles y la zona altoandina. Asimismo, Santa Cruz de la Sierra pasó a conformar el *hinterland* comercial con el vecino país del Brasil, articulando su propia economía ganadera y agrícola. Paulatinamente, este medio de comunicación quedó obsoleto por la aparición de medios de transporte colectivo, como los buses y micros de larga distancia.

⁴ Las fechas de culminación de estas vías fueron: FFCC Guaqui-La Paz en 1903-1910, FFCC Arica-La Paz en 1913, FFCC Antofagasta Oruro-Viacha entre 1892-1908 y el FFCC Uyuni-Atocha-Villazón en 1925.

La aparición de medios de comunicación masivos, como la empresa establecida por capitales bolivianos y extranjeros denominada *Loyd Aéreo Boliviano* (LAB) y la construcción de carreteras pavimentadas con una capa asfáltica flexible y tipo ripio diseminadas en dirección fronteriza en occidente y oriente boliviano (Villazón, Yacuiba, Bermejo, Riberalta, Guayaramerín, Cobija, Tamboquemado y Huachacalla), crearon otra lógica de desplazamiento poblacional, en sus distintas zonas ecológicas, establecidas en suelo boliviano, conectando de manera directa con los países vecinos que le circundan a este territorio.

Para el caso de Bolivia, en 1964 el gobierno de turno se hizo cargo de dichas vías férreas, creando la *Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado* (ENFE) en calidad de subsidio, para su mantenimiento y conservación, así como su funcionamiento y servicio de pasajeros. Lógicamente, esta medida afectó a las arcas del Estado, creando un importante déficit económico en desmedro de las inversiones que hizo en sus fases de inversión como contraparte compartida con las empresas extranjeras. Este fenómeno económico que concluyó y encareció la locomoción de los bolivianos, legó como consecuencia inmediata, las ventajas y desventajas que se generaron a raíz de una inversión de capitales a fondo perdido; aunque hoy en día, se siguen explotando dos rutas: la de Santa Cruz–Corumbá y la de Oruro–Villazón, con la inversión de capitales chilenos en el segundo caso.

Cuadro 1. Propósitos principales de los tramos ferroviarios internacionales en Sudamérica

RUTAS Tramo internacional	Dar acceso a puertos de ultramar	Estimular comercio regional
Antofagasta-Uyuni	X	
Juliaca-La Paz	X	
Los Andes-Mendoza	X	X
Monte Caseros-Cacequí		X
Tacuarembó-Entroncamento		X
Arica-Viacha	X	
Asunción-Paso de los Libres	X	X
Jujuy-Atocha		X
Treinta y Tres-Basilio		X
Augusta Victoria-Salta	X	X
Campo Grande-Santa Cruz	X	X
Embarcación-Santa Cruz	X	X



En esta etapa de expansión de los ferrocarriles bolivianos, se cerraron tres rutas principales: la de Oruro–La Paz, Guaqui–La Paz y Arica–La Paz, incluyendo las sub-rutas Sucre–Potosí, Cochabamba–Arani–Aiquile, La Paz–Yungas y Santa Cruz–Yacuiba. El Estado boliviano subvencionó los costos de mantenimiento, hasta la extinción total de esta infraestructura establecida con importes foráneos, constituida durante los gobiernos neoliberales, entre 1986 y 1997, que repercutió de manera directa en la economía de este país. Particularmente, en esta instancia de la historia, se proyectan distintas formas de locomoción urbana, como son los teleféricos y trenes metropolitanos en La Paz, Cochabamba y Santa Cruz de la Sierra, así como políticas económicas estatales, con la proyección del Ferrocarril Bioceánico, que conecte el Pacífico–Atlántico. El siguiente cuadro hace referencia los accesos regionales, impulsados por este medio de transporte.

En el cuadro anterior, tenemos ferrocarriles en Brasil y la Argentina incentivando el comercio regional, mientras que Mendoza, norte de Chile y el occidente de Bolivia giran en torno a la costa del Pacífico. La constante, como característica común de esta macro región andina–amazónica, tiene habituales contacto tierra adentro y la zona costera de la cuenca del Plata y la región cordillerana.

La política comercial del actual Estado boliviano es buscar un plan de factibilidad para la construcción del Tren Bioceánico, conectando drásticamente y vertiginosamente las costas del Pacífico y el Atlántico, para generar puertos de exportación intercontinental. La cuestión gira en si brindará las utilidades necesarias a corto y largo plazo, pues zonas tan pro-industriales como Santa Cruz y La Paz acumulan un amplio excedente en las ganancias que se generarán si es que cumple sus objetivos, como el de aminorar los costes de transporte de mercaderías del interior y exterior del país. Otro elemento necesario, como parte de la política estatal, será el de liberar los aranceles a productos importados desde fuera, por la presencia de puertos secos y pluviales establecidos en torno a la línea férrea principal. La otra región que generará ganancias en la producción y exportación de materia prima es el rubro minero; la fluidez de mercaderías que accederán a estas regiones beneficiadas por este medio será constante, por tanto, ágil y dinámico.

En la coyuntura actual, la problemática marítima que enfrenta Bolivia con la República de Chile sobre este tema, es uno de los precursores que generaron la estrategia para optimizar, nuevas rutas de acceso al mercado

regional–mundial. Este medio libera a esta región de muchos obstáculos, en el hipotético caso de su construcción, de costes, tiempo de traslación y flujo de capitales de distinto origen.

Uno de los problemas que atravesó la región Sur de Bolivia desde hace 70 años, por su intrincada vialidad diseñada bajo el Proyecto de la Diagonal “Jaime Mendoza”, fue su lenta construcción, que progresivamente durante esta última década se aceleró, considerando las poblaciones beneficiadas del valle central y sur de este territorio. Esta transición, al optar por nuevas formas de traslación en grandes espacios geográficos, genera conciencia colectiva en núcleos de la sociedad habitante aislados, acortando las distancias desde municipios de frontera con centros urbanos de la región.

6. Conclusiones

La élite minera emergente consignó para su utilidad nuevos mecanismos de transporte de minerales. Posteriormente este medio fue readaptado para la circulación y servicio de pasajeros. La visión cosmopolita de entonces se transformó, pues cambió la forma de trasladarse de un lugar a otro. La adaptación de nuevas energías motoras (como las usinas eléctricas) en las regiones afectadas, fue un incentivo que mejoró la calidad de vida en estos sectores donde intervino el ferrocarril.

El Estado oligárquico se configuró a través de la aparición de este tipo de medios masivos de comunicación. La génesis de los fenómenos sociales se debe a la inclusión de nuevas tecnologías hidráulicas y de locomoción, que cambiaron drásticamente la vida cotidiana de los habitantes de la región occidental del país.

La sociedad económicamente activa se estableció en entornos urbano-rurales, desarrollando la actividad minera y el comercio dinámico de Bolivia. Zonas tradicionales dedicadas al cultivo de productos alimenticios, como el norte de Potosí y Chuquisaca Centro, fueron desplazadas del circuito comercial republicano. Este fenómeno creó entornos migratorios alrededor de urbes que concentró dicha población afectada. Un urbanismo paralizado por la aparición del ferrocarril, y en un paulatino proyecto de ciudadanización, emergieron en las sociedades rurales, producto del incremento o avance tecnológico a niveles mundiales.



Referencias

- Amin, S. (1978). *El Desarrollo Desigual*; Ensayo sobre las Formaciones Sociales del Capitalismo Periférico. Barcelona (España): Ed. Fontanella
- Barragán, R. (S/f). *El Espíritu de la Modernidad Boliviana*; Ciudadanía, Infamia y Jerarquía Patriarcal. La Paz (Bolivia) (En fotocopias).
- Brown, R.T. (1979). El futuro de los ferrocarriles internacionales de Sudamérica. Un enfoque histórico. *Revista de la CEPAL, 1089*, Santiago de Chile: Naciones Unidas-CEPAL, pp. 7-40.
- Canto Molina, D.A. (2016). Minería y Construcción del Estado Nacional en el desierto de Atacama: Antofagasta 1860-1890, *Tesis para la Licenciatura en Historia*, Mención: Estudios Culturales. Santiago (Chile): UAHC (Universidad Academia de Humanismo Cristiano) (Inédito).
- Cazas Aruquipa, L.A. (2016). *Chicheras de la ciudad de Oruro. Prácticas y discursos sobre el trabajo, 1900 – 1930*, La Paz (Bolivia): Vicepresidencia del Estado.
- Cock, J.E. (1989). Los ferrocarriles: ¿Una alternativa de transporte para la apertura? *Debates de Coyuntura Económica, 21*, pp. 5-11.
- Contreras, M. (1994). *Tecnología moderna en Los Andes. Minería e ingeniería en Bolivia en el siglo XX*. La Paz (Bolivia): Biblioteca Minera Boliviana–Asociación Nacional de Mineros Medianos-ILDIS.
- Gómez Zubieta, L.R. (2012)[en línea]. *Ferrocarriles Bolivia. Del anhelo a la frustración. Desarrollo, producción, economía y dependencia*. [<http://www.ferrocarrilesbolivia.com>]
- González Miranda, S. (2009). El Norte Grande de Chile y sus dos Triple-Fronteras: Andina (Perú, Bolivia y Chile) y Circumpuneña (Bolivia, Argentina y Chile). *Cuadernos Interculturales, 13*, pp. 27-42.
- Manzaneda Delgado, D. (2016). Impacto socioeconómico del ferrocarril Guaqui-La Paz de 1900 a 1920. *Tesis de Licenciatura en Historia*, El Alto (Bolivia): Universidad Pública El Alto (Inédito).
- Mendoza Aruquipa, G.B. (2008) Caminos de Integración Nacional, Una experiencia en construir desarrollo para los bolivianos (1955-1998). En *XIII Simposio Internacional de Estudiantes de Historia (SIEH)*, Arequipa (Perú): Escuela Profesional de Historia-Universidad Nacional de San Agustín.
- Mitre, A. (1981). *Los patriarcas de la plata*. Estructura socioeconómica de la minería boliviana en el siglo XIX. Lima (Perú): Instituto de Estudios Peruanos.
- Nina Mendoza, R. (2016). La vialidad en Chichas y el impacto de la construcción del Ferrocarril Atocha–Villazón (1904-1925). *Tesis para optar el título de Licenciatura en Historia*, Sucre (Bolivia): Universidad Mayor, Real y Pontificia San Francisco Xavier de Chuquisaca, Bolivia. (Inédito).

- Pérez Torrico, A. (1994). *El estado oligárquico y los empresarios de Atacama (1871-1878)*. La Paz (Bolivia): Ediciones Gráficas E.G.
- Rivera, S. y Barrios, R. (1993). Mestizaje Colonial Andino; una Hipótesis de Trabajo. En *Violencias Encubiertas en Bolivia. Cultura y Política I*, La Paz (Bolivia): Ed. CIPCA-Aruwiyiri.
- Salluco Sirpa, T. (2016). La construcción del ferrocarril Arica-La Paz (1904-1913). *Fuentes*, 10(42), pp. 14-27.
- Seisdedos, S. (2009). El ferrocarril transandino. En *ARQ*, 71, Santiago (Chile): Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 50-57.
- Seisdedos, S. (2007). Patrimonio ferroviario y proyecto territorial. La construcción del paisaje cultural del ferrocarril transandino (1910–2010). *Tesis para la obtención del grado de Magíster en Arquitectura, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos*. Santiago (Chile): Pontificia Universidad Católica de Chile (Inédito).
- Tenorio, C. (2011). Orígenes de las firmas del industrial minero Mauricio Hochschild Hirsch en Bolivia, crecimiento económico en Potosí (1921–1936) *Tesis para optar el título de Licenciatura en Historia*, La Paz (Bolivia): Universidad Mayor de San Andrés (Inédito).
- Valda Martínez, E. (1980). *Catálogo de folletería de Ferrocarriles del Repositorio Nacional*. La Paz (Bolivia): Centro de Investigaciones Históricas.
- Williams, R. (2001). *El Campo y la Ciudad*. Buenos Aires (Argentina): Ed. Paidós.