



Angel Castro Bozo

Santa Cruz

La mayor inversión
boliviana (1825-2000)

 CEPAAA

Angel Castro Bozo



**SANTA CRUZ,
LA MAYOR INVERSIÓN BOLIVIANA
1825–2000**



Centro de Estudios para la América Andina y Amazónica

Historia Económica 1

Derechos de autor

©Angel Castro Bozo

Santa Cruz, la mayor inversión boliviana 1825–2000

Derechos de edición

©Centro de Estudios Para la América Andina y Amazónica

©La Pesada ediciones

Presidente del CEPAAA:

Luis Oporto Ordóñez

Director de Publicaciones del CEPAAA:

Juan H. Jáuregui

Primera edición, octubre 2013

Depósito Legal: 4-1-1485-13

ISBN: 978-99954-2-829-7

Revisión de texto:

Gonzalo Molina Echeverría

Centro de Estudios Para la América Andina y Amazónica

Apartado Postal M-10242 (Miraflores)

Tel/Fax (591) 2220216

Correo Electrónico: cepaaa.historia@gmail.com

lapesadahistoria@hotmail.com

lapesadahistoria@gmail.com

Calle Francisco de Miranda 1983 (Miraflores)

La Paz, Bolivia

Dedicatoria

A todos los patriotas cruceños que son la mayoría.

A los Mamani, a los Huallpa, a los Condori y a otros que bajaron al trópico desde las altas cumbres nevadas de Los Andes, y desde sus valles.

A los gobernantes que pese a la adversidades y a los infortunios de la patria, pudieron llevar a término un objetivo nacional.

A todos ellos que con su fe, su esfuerzo y sus esperanzas hicieron posible el desarrollo de los llanos de Santa Cruz, la otra cara de nuestra multifacética Bolivia.

A mi esposa y a mis hijas, con amor.

Prefacio

**LA PRIMERA LEY DE LA HISTORIA
CONSISTE EN NO ATREVERSE A MENTIR; LA
SEGUNDA, EN NO TEMER DECIR LA VERDAD;
LA TERCERA, QUE EL HISTORIADOR NO
DESPIERTE LA SOSPECHA DE ADULACIÓN NI
DE ANIMOSIDAD.**

Carta del Papa León XIII sobre la historia, 18
de Agosto de 1883.

Citada por Alberto Houtin en su *Breve
Historia del Cristianismo*, anexa a la obra
El cristianismo, sus orígenes y fundamentos
de Karl Kautsky, Ediciones Frente Cultural,
México, 1939.

ÍNDICE GENERAL

Prólogo.....	15
Introducción	17
Capítulo 1: Charcas	25
1.1 Antes y durante la Real Audiencia de Charcas	27
1.2 La herencia judía de Santa Cruz de la Sierra	35
Capítulo 2: Los primeros 100 años de la República	41
2.1 Simón Bolívar y Santa Cruz.....	43
2.2 Estado Nacional y región	45
2.3 Los esfuerzos para el desarrollo del Oriente boliviano.....	64
2.4 El imperio de la goma	71
2.5 La tierra y la ganadería	78
2.6 La industria y el comercio.....	82
2.7 La vinculación Oriente y Occidente bolivianos.....	87
2.8 Las obras públicas y comunicaciones	93
2.9 El proyecto del Presupuesto Departamental de Santa Cruz para 1924	95
Capítulo 3: La construcción de la infraestructura 1925–1952.....	123
3.1 Los prolegómenos.....	125
3.2 Santa Cruz y la guerra del Chaco.....	133
3.3 La post-guerra hasta la Revolución Nacional de 1952.....	140
3.3.1 El poblamiento de Santa Cruz.....	146
3.3.2 Las comunicaciones.....	147
3.3.3 Obras públicas.....	153
3.3.4 Ganadería y agricultura.....	153
3.3.5 Industria y comercio	156
3.3.6 El petróleo.....	157
Capítulo 4: El desarrollo de Santa Cruz desde 1952 hasta el año 2000 ..	171
4.1 La primera carretera asfaltada Cochabamba - Santa Cruz.....	173
4.1.1 Su financiamiento.....	175
4.2 El ferrocarril Corumbá - Santa Cruz.....	177
4.2.1 Su financiamiento.....	178
4.3 El ferrocarril Yacuiba - Santa Cruz	180
4.3.1 Su financiamiento.....	183
4.4 La red departamental de carreteras y su financiamiento.....	186

4.4.1 Carretera Santa Cruz - Montero - Ichilo	188
4.4.2 Carretera Chané - Colonia Piraf	189
4.4.3 Carretera San Julián - Casarabe	190
4.4.4 Carretera Santa Cruz - Cotoca.....	190
4.4.5 Carretera San Ramón - Trinidad, carretera de Santa Cruz a Trinidad.....	194
4.4.6 Carretera Abapó - Camiri	196
4.4.7 Carretera Santa Cruz - Puerto Suárez.....	196
4.4.8 Carretera Santa Cruz - Abapó	197
4.4.9 Carretera Boyuibe - Hito Villazón.....	198
4.4.10 Carretera Viru Viru - Montero	199
4.4.11 Carretera Santa Cruz - Camatindi	199
4.4.12 Carretera Ruta F4 (Km.80) - Santa Rosa del Sara	200
4.4.13 Carretera Pailón - San José, Construcción del puente Río Grande ...	200
4.4.14 Carretera Frontera con Corumbá - Aeropuerto Puerto Suárez	200
4.4.15 Carretera Los Troncos - Los Aceites, puente río San Julian	202
4.4.16 Primera y Segunda avenidas de circunvalación de la ciudad de Santa.....	202
4.5 La segunda carretera asfaltada Cochabamba - Santa Cruz	202
4.5.1 Su financiamiento.....	203
4.6 La política demográfica	206
4.6.1 El poblamiento dirigido por el Estado	207
4.6.2 El poblamiento semi dirigido	211
4.6.3 El poblamiento espontáneo	212
4.6.4 La inmigración extranjera	215
4.6.5 El financiamiento de la política demográfica.....	218
4.7 La política agropecuaria, fomento y logros	223
4.7.1 La tierra	223
4.7.2 El fomento y los logros en la agricultura	227
4.7.3 El fomento de la ganadería.....	233
4.7.4 El financiamiento de la política agropecuaria	236
4.8 La provisión de energía eléctrica	244
4.9 La política forestal	248
4.10 El fomento de la industria y el comercio, y sus logros	252
4.11 La deuda externa	264
4.12 Las regalías del 11%	270
4.13 Las otras fuentes de financiamiento interno	277
4.13.1 La plus valía de la propiedad rural	278
4.13.2 La plus valía de la propiedad urbana	280

4.13.3 La quiebra de los bancos estatales de fomento	284
4.13.4 La quiebra de los bancos privados	293
4.13.5 La evasión impositiva.....	296
4.13.6 El contrabando	298
4.13.7 El narcotráfico	304
4.14 Los índices de crecimiento.....	312
4.14.1 El Producto Interno Bruto	317
4.14.2 Los índices demográficos	319
4.14.3 El Balance Fiscal.....	322

Archivos y Bibliotecas.....	349
------------------------------------	------------

Bibliografía	351
---------------------------	------------

ÍNDICE DE ANEXOS

Capítulo 2	107
Anexo N° 1 Decreto Supremo del 14 de diciembre de 1825	109
Anexo N° 2 Resumen presupuestos nacionales de gastos por Departamentos 1826-1923.....	111
Anexo N° 3 Censos de Bolivia por Departamentos 1831-1992.....	114
Anexo N° 4 Resumen presupuestos de gastos del Departamento de Santa Cruz 1826-1923.....	115
Anexo N° 5 Resumen de presupuestos departamentales de instrucción pública bienios 1847-1848 y 1869-1870.....	116
Anexo N° 6 Presupuesto de instrucción pública por conceptos y Departamentos bienio 1847-1848.....	117
Anexo N° 7 Estadística Escolar de Bolivia 1922.....	118
Anexo N° 8 Movimiento Postal Económico 1886,1891,1897 y 1923	119
Anexo N° 9 Ingresos del presupuesto y ley financiera de la República para 1873-1874 y 1900	120
Anexo N° 10 Presupuestos Municipales de Santa Cruz 1907, 1908, 1919 y 1920.....	121
Capítulo 3	163
Anexo N° 11 Ingresos y egresos Distritos postales y telegráficos II semestre de 1930.....	165
Anexo N° 12 Recaudación impuesto del ½% sobre ventas, gestiones 1929 – 1932.....	166
Anexo N° 13 Presupuesto departamental de Santa Cruz gestión 1930.....	167
Anexo N° 14 Presupuesto departamental de Santa Cruz para 1937	168
Anexo N° 15 Presupuesto departamental de Santa Cruz para 1951	169
Anexo N° 15ª Presupuestos departamentales, gestión 1951	170
Capítulo 4	325
Anexo N° 16 ENFE, evolución histórica del tráfico de pasajeros.....	327
Anexo N° 17 ENFE, Balance Consolidado de Pérdidas y Ganancias 1977	328
Anexo N° 18 Banco Agrícola, Resumen cartera total por Agencias 1985, 1986.....	329
Anexo N° 19 Banco Agrícola, préstamos concedidos por actividad 1985, 1986.....	330
Anexo N° 20 Inversiones públicas ejecutadas del sector agropecuario por regiones.....	331

Anexo N° 20ª Estructura industrial 1992	332
Anexo N° 21 Presupuesto departamental de Santa Cruz, gestión 1945	333
Anexo N° 22 Impuestos y regalías departamentales pagados por Y.P.F.B., 1938-1995	334
Anexo N° 23 Préstamos específicos y/o beneficiarios a Santa Cruz al 31 diciembre 1972.....	336
Anexo N° 23ª Préstamos específicos y/o beneficiarios a Santa Cruz al 31 diciembre 1984.....	338
Anexo N° 24 Balanza comercial con países limítrofes incluido el contrabando 1991-1994	341
Anexo N° 25 Crédito agrícola supervisado años 1955-1959	342
Anexo N° 26 Banco Agrícola, cartera total por departamentos al 31 diciembre 1980.....	343
Anexo N° 26a Banco Agrícola Préstamos agropecuarios, porcentuales de montos concedidos por Departamentos 1971-1980	344
Anexo N° 27 Santa Cruz, asignación de divisas al cambio oficial 1983, 1984.....	345
Anexo N° 28 Balanzas fiscales departamentales para la gestión 2004	346
Anexo N° 29 Recaudación Renta Interna por Departamentos 1988-2000....	347

PRÓLOGO

El proceso de desarrollo de Bolivia está lleno de importantes pasajes. lamentablemente con el correr de los años quedan atrás grandes acontecimientos y en la actualidad poco o nada se conoce de los mismos, adicionalmente por intereses particulares se busca que esos pasajes históricos pasen desapercibidos o se tergiversen la realidad de los hechos; sin embargo, cuando acudimos a la investigación científica con ética y rigor, nos permite aproximarnos a la realidad de los hechos o a identificar los problemas para luego solucionar los mismos.

En el presente caso, el meritorio y experimentado profesional, colega Ángel Castro Bozo, licenciado en ciencias económicas y financieras en la UMSA de La Paz, Bolivia, Post Grado en Roma y Milán, Italia, aun cuando no oriundo de la hermosa tierra cruceña, que mora en la misma desde hace 28 años, por lo que amerita su amplio conocimiento de la realidad del citado departamento oriental y más aún, cuando se interesa en conocer a profundidad los hechos, remontándose a diversas épocas que la obra hace referencia desde antes de la Colonia Española, durante la Colonia, la fundación de la República, períodos influyentes como la Guerra del Chaco, la II Guerra Mundial, la Revolución Nacional del año 1952 y hasta nuestros días.

Ángel Castro Bozo, motivado por su interés, acude a la investigación bibliográfica histórica sin apasionamientos, para plasmar su trabajo en el presente libro bajo el título: *“Santa Cruz, la Mayor Inversión Boliviana 1825-2000”*.

Pasaron un par de años, cuando el citado profesional, miembro de la Asociación Boliviana para el Avance de la Ciencia ABAC, solicitó a la Presidencia una carta dirigida a las diversas Bibliotecas y Centros Especializados del país; por entonces el suscrito, en funciones de la citada Presidencia, gustosamente otorgó dicha credencial y aval para permitir el acceso del Lic. Ángel Castro a los citados centros bibliográficos; meritorio esfuerzo e importante trabajo que le plasmó en el presente libro, destacando que “NO ES” el autor quien dice sobre la realidad de los hechos, sino la historia, documentos, e importantes hallazgos que le permitieron retrotraer del pasado al presente grandes acontecimientos que muestran en la actualidad: “como las arcas del país y hasta en carácter impositivo sobre los más débiles y en desmedro de otros departamentos o regiones del país otorgaron a Santa Cruz preferentemente ingentes recursos económicos para el desarrollo del citado departamento”. Lamentablemente dichos recursos quedaron en pocas manos que beneficiaron a familias o a pequeños grupos, que redundaron en el poder económico de esos pocos y peor aún, estos mismos, deslealmente desconociendo dicho esfuerzo del país y de sus habitantes, constituyéndose en una clase dominante, discriminadora y despreciadora de todos aquellos que

generaron grandes recursos dirigidos a la citada región oriental, “los collas”, así llamados despectivamente por la clase dominante a los generadores de los recursos y contribuyentes al proceso de desarrollo del Oriente Boliviano.

Sorprenderá al lector, a medida que vaya descubriendo en las páginas de este importante trabajo, hechos ingratos, nada constructivos en beneficio del desarrollo integral de la región oriental y del país, por lo que el autor busca con esta obra poner al descubierto pasajes históricos y realidades que permitan corregir las supremacías para lograr un desarrollo equilibrado de Santa Cruz y del país.

Agradezco al autor por haberme honrado escribir el presente prólogo, por cierto difícil tarea, pero muy grata ocasión para contribuir y acompañar el esfuerzo de entregarse a la investigación científica y en este caso, específicamente en la tarea de la investigación bibliográfica – histórica.

Ing.M.Sc. Mario R. Cordero Camacho

Past Presidente de la Asociación Boliviana para el Avance de la Ciencia ABAC

Miembro de la Asociación Interamericana INTERCIENCIA

INTRODUCCIÓN

Bien entrado el siglo XXI, en plena ciudad de Santa Cruz de la Sierra, República de Bolivia, un monumento en homenaje al prócer sudamericano Simón Bolívar, Libertador, entre otras regiones, de esta porción del Imperio Español de siglos atrás llamada la Real Audiencia de Charcas, amaneció pintarrajeado con esta asombrosa frase: “Tú no eres nuestro libertador”; más allá, en el otro extremo de la ciudad en los alrededores de la universidad estatal se veían paredes con brochazos gruesos con la disparatada frase: “Soy cambia, no boliviano”, y cerca la zona de los hospitales otra que dice “Bolivia país de los pacheños”, y así, otras aún más absurdas de diversa adjetivación ignominiosa referidas al país y a sus habitantes del occidente. Puede atribuirse la autoría de estas y otras diatribas a sujetos foráneos a la nacionalidad boliviana que cumplen consignas existentes desde siempre para dividir Bolivia y aprovecharse de sus enormes riquezas naturales, o también, a anacronismos anclados en la mentalidad colonial de algunos presuntos descendientes de los conquistadores y habitantes de la primigenia Santa Cruz de la Sierra, que se resistieron al paso del tiempo y al advenimiento de nuevas épocas, cada una, con sus propias realidades históricas, sociales y económicas.

En otras órdenes de expresión, más civiles y formales como las alocuciones públicas, la prensa oral, la escrita y la visual -si así puede llamarse a la televisión-, los dirigentes políticos y cívicos, algunos de estos llamados así impropia, o simple y llanamente muchos de los redactores y presentadores de noticias, con frecuencia se refieren con displicencia a “este país” -como si no fuese también el de ellos- tildándolo de país fracasado, país frustrado, país de indios hecho por y para los “occidentales” y otros peyorativos. Y no proseguimos refiriéndonos a éstos y otros tipos de manifestaciones porque, primero, al parecer tienden a desaparecer o al menos a atenuarse como resultado del deslumbrante desarrollo económico del Departamento de Santa Cruz y el consiguiente ascenso cualitativo de las supra estructuras así como la cosmopolitización de su población por la inmigración interna y extranjera que se ha producido, y segundo, porque la política bastardeada, o más propiamente la politiquería que tanto daño le ha hecho y hace a nuestro país, no es materia de este libro.

Más bien, esta es una obra contestaria a tales falacias, y por ende, de esclarecimiento histórico; redactado con la mayor simplicidad posible, a cuyo fin incluso se ha preferido llevar los mayores contenidos numéricos en anexos aparte, sin que la lectura del libro pierda por ello continuidad, está destinado,

por eso, a la mayoría del público lector del país. Para cumplir con este objetivo hemos tenido que remontarnos hasta los tiempos en que históricamente esta tierra llegó a ser conocida, vale decir, a la época del coloniaje español y en breves líneas hasta un poco más atrás; retro visión que fue necesaria para hallar las raíces de ciertas actitudes, algunas ancestrales, que como cargas anímicas o psíquicas llevan una parte de los cruceños, unos como la herencia más soberbia, y otros por simple imitación y conveniencia, llevada hasta al extremo de convertirse simple y llanamente en un absurdo racismo- tal es su antipatía, para decir lo menos, al habitante de las alturas, planicies y valles del occidente boliviano, al mal dicho “colla”, porque como todos sabemos, “colla es la persona que habita en las mesetas andinas”. Afortunadamente, como ya lo dijimos, las leyes naturales de la sociología han hecho y hacen que este sentimiento vaya disminuyendo, porque además la apertura de las comunicaciones con el interior y exterior del país a partir de los años 50 del siglo pasado, les ha permitido a muchos lugareños el conocimiento de otras realidades, de otras gentes, de otras culturas con el consiguiente menoscabo del sentimiento “de campanario”, segundo, porque la migración masiva de gente del occidente del país y del exterior con la inevitable mezcla sanguínea con los pobladores del lugar, y aún sin ella, ha provocado ya el surgimiento de una población con una nueva idiosincrasia más coherente con la del resto del país; el capítulo I del libro está dedicado a todos estos aspectos.

En el Capítulo 2 tratamos de los primeros 100 años de vida republicana de Santa Cruz. Y empezamos por comentar el Decreto Supremo del 24 de diciembre de 1825 emitido por el Libertador Simón Bolívar en la ciudad de Chuquisaca, hoy Sucre, expresamente a favor del Departamento de Santa Cruz; a continuación, y a objeto de no incurrir en meras especulaciones hemos tomado como elemento de análisis algunos de los presupuestos nacionales de Bolivia desde el primer presupuesto de 1826 hasta el de 1923 en la parte referente a sus gastos por Departamentos, o sea una “Muestra de Elección Razonada” permitida por la tecnología de la investigación de mercados, marketing, sondeos de opinión, o como se quiera llamarlo, que procede cuando la totalidad de los datos o universo, y en este caso los presupuestos de 100 años, es demasiado complejo, más cuando en nuestra vida republicana los Presupuestos eran estructurados a juicio de cada gobierno o ministro de Hacienda, además de que no se pudo contar con la totalidad de los presupuestos nacionales o departamentales, entonces, se ha elaborado una “Muestra” de 8 presupuestos que partiendo del de 1826, fueron espaciados cada cierto número de años o lapsos de tiempo que permitan la apreciación de los cambios hasta 1923, o sea hasta prácticamente el 1er. centenario de la República.

Por otra parte, a objeto de contar con elementos homogéneos que permitan su comparación entre diferentes Departamentos, o también entre unos años y otros de los Presupuestos del mismo Departamento, se han analizado en detalle los de la muestra reclasificando algunos gastos y reagrupándolos conforme a sus conceptos, y finalmente, para establecer comparaciones válidas entre los importes monetarios de los mismos, y a fin de salvar el enorme inconveniente y consiguiente trabajo que significaría deflactar o sea reducir los valores que cubren toda una centuria a una base común, se ha preferido expresarlos también porcentualmente en el presupuesto de cada Departamento; todo lo anterior se lo presenta en el **Anexo N° 2** y subsiguientes.

Es evidente que los presupuestos, tal como lo expresa el mismo nombre, no constituyen una evidencia de lo actuado, de lo hecho o realizado en la práctica, pero indudablemente denotan una voluntad manifiesta, seria y objetiva de su ejecución y por ello mismo exponen cuánto y de dónde se obtendrán los recursos, como que también es evidente que en nuestro país y en pleno siglo XXI se incumple con lo presupuestado, y en grandes proporciones, no precisamente porque faltaron los recursos económicos comprometidos sino por deficiencias, falencias, puramente humanas, la mayor de las veces atribuibles a los propios destinatarios o beneficiarios, o directamente a sucesos y eventos políticos o de la propia naturaleza, éstos fuera del control del hombre. Lo condenable y sin alegato de descargo, es que quienes han participado en la elaboración y consiguiente tramitación y aprobación de los presupuestos departamentales, tales como los altos funcionarios públicos de cada jurisdicción y muy especialmente sus representantes ante los poderes legislativo y ejecutivo del gobierno central, no hayan cumplido también con sus obligaciones de gestionar o tramitar los recursos dispuestos, ante las instancias y las ventanillas ministeriales, pues, solamente ellos y no los “mozos” en el Oriente ni los peones de las estancias en el Occidente, ni los vecinos de los poblados y ciudades sabían de estos complejos instrumentos ni de las instancias administrativas de la sede de gobierno donde se resolvían los mismos, es pues, hasta cierto punto, un “mea culpa” histórico de la élite o clase dirigente regional el incumplimiento de los presupuestos de cada Departamento de la República, pese a todo, los presupuestos como instrumentos de gobierno, no dejan de ser materiales válidos y suficientes para un análisis de la economía y sus actores.

Sin embargo, en los demás capítulos se abandona hasta cierto punto el análisis presupuestario y la temática es abordada mayormente por materias, basándonos para ello en otra información documental y bibliográfica; se cierra esta segunda parte del libro con lo que constituye quizás uno de los documentos más importantes de esta centuria de la historia de Santa Cruz, que es el “Proyecto del Presupuesto

Departamental de Santa Cruz para 1924” elaborado por la brigada parlamentaria cruceña de 1923, que revela valientemente las deficiencias estructurales de la economía cruceña y el papel de su élite departamental.

El Capítulo 3 ha sido titulado “La construcción de la infraestructura” porque en este periodo de 1925 a 1952, el Estado nacional echa las primerísimas y esenciales bases para el desarrollo del Departamento de Santa Cruz, tales como los acuerdos y convenios internacionales para la construcción de los ferrocarriles al Brasil y la Argentina, la construcción de la primera carretera para rodados entre Santa Cruz y Cochabamba, obra diseñada y ejecutada por técnicos bolivianos a partir de 1929 y concluida exactamente el 29 de septiembre de 1932 en plena conflagración bélica con el Paraguay, que merecen párrafos específicos del libro; la guerra del Chaco y su influencia socio-económica en la región es analizada en un punto aparte, asimismo, el inicio de la explotación petrolífera a nivel industrial por la Standard Oil Co. y la implantación del impuesto del 11% a la producción petrolera en 1929, y otros aspectos socio-económicos relevantes de la postguerra merecen también acápites aparte, tales como, que según el presupuesto departamental de 1937, y pese a las recomendaciones de la Brigada Parlamentaria cruceña de 1924 las subvenciones del Tesoro General de la Nación a los presupuestos departamental y municipal de la ciudad de Santa Cruz no solamente continúan sino que se diversifican en diversos conceptos, por otra parte, y quizás por primera vez en la historia económica de Santa Cruz, los recursos para la práctica del culto religioso representan menos que el dinero destinado a sanidad y a obras públicas; lo relevante en este presupuesto es que Santa Cruz empieza a recibir recursos de la explotación petrolera que empezando de 1930 a 1937 representan el 36,7% del total de su presupuesto; en el Presupuesto Departamental de 1951, se observa que el impuesto del 11% correspondiente a ese año y en su parte alícuota a la región cubre casi el 40% del presupuesto total del Departamento de Santa Cruz.

El Capítulo 4 está dedicado al pleno desarrollo económico de Santa Cruz enfatizando la participación que le cupo a la élite de terratenientes y a su naciente burguesía, es obviamente el más extenso por la diversidad de la materia y su consiguiente análisis de temas, por ello, en esta introducción corresponde mencionar solo algunos de los hechos más relevantes. El tema de las comunicaciones terrestres de Santa Cruz con el exterior y el resto del país iniciado en capítulos anteriores, es concluido en esta parte, así, es interesante citar por qué el Presidente Víctor Paz Estensoro y el Gerente de la Corporación Boliviana de Fomento CBF Alfonso Gumucio Reyes, decidieron inaugurar la carretera Cochabamba-Santa Cruz antes de que estuviese totalmente asfaltada; en lo

referente a los ferrocarriles internacionales al Brasil y la Argentina, restaba también la parte relativa a las condiciones en que fueron recibidas las instalaciones y el material rodante de manos de las denominadas “Comisiones Mixtas” designadas para su construcción, que fueron tan deficientes e insuficientes que el Estado boliviano ha tenido que hacer fuertes inversiones para ponerlos en condiciones de operación comercial, tanto en lo referente al material rodante e instalaciones como en la preparación o entrenamiento del personal de operaciones, y como dato conexo, en el caso del ferrocarril Corumbá-Santa Cruz el gobierno del Brasil demandó el pago de costos devengados durante el proceso de construcción según ellos imputables a Bolivia, que sumando intereses pasaron de 20 millones de dólares, los cuales fueron reconocidos en 1972 por el gobierno inconstitucional del Gral. Hugo Banzer; a este mismo respecto, se da el hecho “sui generis” de que en 1982 la Corporación de Desarrollo de Santa Cruz le presta al Ministerio de Finanzas 771.000 dólares al interés del 4% y por un año plazo para el pago de mensualidades vencidas de esta deuda; la potenciación total de la denominada Red Oriental de ENFE en momentos en que la Red Occidental arrojaba utilidades y la Red Oriental sólo pérdidas, y curiosamente, con la correlativa depauperación creciente de la Red Occidental hasta su desaparición total, es uno de los hechos inéditos de la historia económica de Bolivia.

La construcción de la segunda carretera asfaltada a Cochabamba vía el Chapare cochabambino, es otro cuento aparte porque “sus pecados” técnicos y ante todo económicos son atribuibles más bien a los gobiernos intervinientes y a sus ministros del ramo; la construcción de la red departamental de carreteras mereció un extenso análisis por cuanto para avalar la legitimidad de la parte pertinente al financiamiento de los recursos se tuvo que acudir, para cada caso de construcción de una carretera y aún de sus tramos, a instrumentos legales tales como Leyes y Decretos concernientes a los préstamos tramitados ante los organismos internacionales, desembolsos del Tesoro General de la Nación e incluso de la Corporación de Desarrollo de Santa Cruz, una vez que esta entidad contó con más recursos.

La amplia política demográfica emprendida por el gobierno dentro la “Marcha al Oriente”, es objeto también de un extenso desarrollo tanto en lo que se refiere a los tipos de migración como a las fuentes de recursos que hicieron posible la migración masiva a las enormes extensiones de campos aptos para la agricultura existentes en Santa Cruz, es sugestivo remarcar que cuando en 1958 se establecieron en la zona de Yapacaní los llamados Regimientos de Colonización, el puesto de comando se convirtió en una numerosa población que durante muchos años se llamaba simplemente así, “el Comando”, antes de cambiar su nombre a

la actual de “Yapacaní”. La política agropecuaria, el factor tierra, la ganadería y otros son analizados con su complemento infaltable del financiamiento de las actividades, sus fuentes y el papel del gobierno nacional y sus instituciones de fomento crediticio; se destacan el fomento directo a la agricultura y a la ganadería con la provisión de equipos y reproductores de raza a precios de costo y al cambio oficial de Bs. 190 cuando el dólar estaba en la calle a Bs. 2.000, con todo, se puede decir con toda propiedad que el rubro agropecuario y la agroindustria fueron por sus resultados finales la estrella del desarrollo cruceño; se describen también los esfuerzos y logros de la Empresa Nacional de Electricidad ENDE para satisfacer el crecimiento exponencial de la demanda de energía eléctrica en Santa Cruz.

El desarrollo deslumbrante de la economía de Santa Cruz demandó considerables recursos monetarios que, como todos sabemos, dada la limitada capacidad económica del país, se obtuvieron en su mayor cuantía mediante el crédito externo de prácticamente todos los organismos internacionales de financiamiento, la deuda subió de 667 millones de dólares a fines de 1970 hasta 3.102 millones a finales de 1978, y aunque no toda es atribuible al financiamiento del desarrollo cruceño, una buena parte se aplicó a esta finalidad; es notorio el endeudamiento durante la era dictatorial del Gral. Hugo Banzer Suárez que según un analista extranjero, que examinó la deuda externa boliviana desde 1971 hasta 1985, representó el 53,1% del total aún cuando en el mismo periodo se sucedieron 11 diferentes gobiernos; este mismo analista norteamericano expresa nada menos lo siguiente: “Se podría decir que, como la llamada Revolución Federal de 1898 (la guerra civil entre las fracciones liberal y conservadora de la burguesía) significaba la toma de poder de la ciudad de La Paz contra la ciudad de Sucre, el golpe de estado del 21 de agosto de 1971 (del Gral. Banzer) significó la toma del poder de Santa Cruz contra el resto del país”.

En este mismo orden de cosas cabe también anotar que la inversión extranjera directa, aparte de la petrolera, fue notoria solamente a partir del boom de la soya. Los recursos para la inversión en la región, aparte de algunos capitales repatriados en especial de las provincias del norte argentino por la élite cruceña, y de otros traídos del interior del país, fueron cuantiosos y tuvieron diversas fuentes de origen que aparte de las regalías del 11% y la monetización de la plus valía de la propiedad rural y de la urbana, fueron amorales o irregulares para decir lo menos, tales como el contrabando, la evasión impositiva, la deuda insoluble a los bancos estatales de fomento, la quiebra fraudulenta de bancos y otros; dichas fuentes también reciben atención especial en puntos aparte del texto.

El desarrollo impresionante de la economía del Departamento de Santa Cruz, se expresa también en los índices macroeconómicos, así, la contribución del PIB

departamental al nacional que ha sido del 2,6 % en 1952 ha pasado al 28,2% en el año 2007, dato este último según un estudio de la Cámara de Industria y Comercio CAINCO de Santa Cruz, asimismo el ingreso per cápita de sus habitantes es bastante más alto que el promedio nacional; todos estos factores han hecho que la balanza fiscal, o sea ingresos versus gastos departamentales, elaborada por un experto en 2004 sea ampliamente favorable para Santa Cruz respecto a los demás Departamentos, con la nota de que adicionalmente sólo La Paz y Cochabamba arrojan saldos positivos, siendo deficitarios, o sea con saldos negativos, los otros 6 Departamentos del país.

Es innegable que estos logros han sido posibles también por la participación del espíritu empresarial y la iniciativa privada desplegados por la élite cruceña, una vez que fueron dadas por el Estado todas las condiciones materiales para el desarrollo económico, porque en el fondo, no se trató simplemente de “empujar el carro” después de que fueron tendidas las rieles, sin embargo, la población del Departamento de Santa Cruz generalmente ha sido y es mal informada de muchos de estos hechos socio-económicos acaecidos históricamente en la región, que esta obra trata de esclarecer a la medida de sus limitaciones de tiempo, espacio y medios para la investigación, y para tal efecto, dado además el carácter de esclarecimiento histórico que pretende tener este libro, hemos tenido que recurrir repetidas veces a valiosas obras escritas años atrás sobre esta misma temática, así como nos hemos visto obligados a manejar bastante información numérica de diversas fuentes pero plenamente confiables, que en los casos necesarios ha sido plasmada en cuadros de fácil comprensión, y finalmente, ha sido absolutamente necesaria la numerosa cita de disposiciones legales referidas a la construcción de carreteras y a otros temas.

Capítulo 1

Charcas

1.1 ANTES Y DURANTE LA REAL AUDIENCIA DE CHARCAS.

La tesis que sostienen algunos orientalistas difundida interesadamente y creída lamentablemente por la gente sencilla del campo y de las ciudades de que entre los pobladores originarios del oriente y occidente bolivianos ha existido desde siempre una desinteligencia, por no decir animadversión, es falsa, más bien, como en todo espacio geográfico donde conviven más o menos pequeños grupos humanos aún en proceso de sociabilidad, como en el oriente boliviano, existieron luchas tribales y hasta guerras de conquista tales las que sostuvieron guaraníes y chanés hasta el extremo de que esta última etnia fue esclavizada casi en su integridad por los guaraníes. Es evidente que en el caso que nos ocupa, específicamente durante el periodo incaico, hubo la guerra de conquista emprendida por el Imperio Inca en contra de los pueblos del oriente boliviano, tal como lo demuestran los fuertes de Samaipata y otros, pero, ello se explica sociológicamente porque se trataba de la expansión de una sociedad más desarrollada hacia zonas ocupadas solo por grupos humanos primitivos, y no se opone a la realidad evidente de que también hubieron periodos de convivencia pacífica, quién sabe cuán largos, en los que floreció en especial el intercambio o comercio de trueque. El ilustre intelectual e historiador beniano José Luis Roca nos dice, según una obra escrita en 1674, “[...] los Mojos estaban vinculados con los aymaras del altiplano a través de un permanente intercambio comercial que llevaban a cabo usando la vía fluvial de los afluentes del alto Mamoré, y unos pasadizos estratégicos de la Cordillera Oriental [...]”; y prosigue, “[...] la penetración del altiplano hacia las tierras bajas tenía lugar en las márgenes del lago Titicaca subiendo por la cordillera de Apolobamba para cruzarla a través de unos desfiladeros cerca al nevado de Colocolo. Por ahí se llegaba a Pelechuco, pueblo frecuentemente visitado por los indios chunchos o lecos en busca de intercambio comercial referido. Testimonios de estos contactos se encuentran en una curioso escrito de Juan de Berguera, visitador de la provincia franciscana de Cuzco [...]”, por añadidura, este mismo historiador escribe que “Esta ruta [...] transitada por viajeros como Armentia y Pando (el autor se refiere al célebre Coronel José Manuel Pando, expedicionario paceño, uno de los héroes de la guerra del Acre) fue la que emplearon los primeros expedicionarios que desde el Cuzco y La Paz buscaban con afán el Paitití”. Y alguna huella ha quedado marcada a través de los tiempos de este relacionamiento, de esta amistad, que podría ser desde descendencia genética en ambos o cualquiera de los lados o hasta lo más simple u obvio que es la transmisión oral de la palabra, tal vez por eso es que en el vocabulario oriental

1 Roca, José Luis: *Economía y Sociedad en el Oriente Boliviano (Siglos XVI y XX)*, 2001, págs. 326, 327.

han existido desde siempre palabras de raíz aymara como “cuchi” (cerdo) que en aymara significando lo mismo se pronuncia en forma gutural como “Khuchi”, o “jucumari”, nombre del oso de nuestras latitudes que se pronuncia exactamente igual en aymara y lo oía decir en los valles al sur de La Paz desde mi infancia, o también podría ser a la inversa, o sea, que estas palabras sean originarias de las etnias orientales de Bolivia y se han transmitido a las lenguas andinas como el quechua o el aymara.

Entrando ya a la época de la dominación española, y después de la pacificación de la guerra civil entablada entre los primeros conquistadores, se produce otro enfrentamiento entre españoles, esta vez sin armas ni ejércitos, en lo que podría decirse “pugna del norte contra el sur”. Los asunceños que entonces eran cabeza de la colonización hispana emprendida por el Río de La Plata, alcanzaban por fin en diciembre de 1548, y después de una enésima intentona, su sueño dorado de llegar a “las sierras de plata” remontando el río y atravesando el territorio de las chiquitos y, llegar al pie de las primeras serranías andinas donde son informados que estas tierras eran ya de dominio de los conquistadores del Perú. Ante las evidencias, y aunque la expedición no estuvo encabezada por Ñuflo de Chávez, fue éste el encargado de presentarse ante el Virrey en Lima para pedirle su aquiescencia para poblar las llanuras de Chiquitos y crear una nueva Gobernación y/o obtener el nombramiento de Gobernador de Asunción para su jefe Diego Martínez de Irala; esta expedición no solamente que no obtuvo nada de esto sino que irónicamente fue portadora del nombramiento del nuevo gobernador de Asunción, Diego de Centeno, un ciudadano de Charcas. Este fue quizás el primer duro golpe propinado por los conquistadores españoles que entraron a Charcas vía el Virreinato de Lima contra los otros conquistadores, también españoles, que trataban de llegar a “las sierras de plata” por vía del bautizado por ellos mismos, Río de la Plata.

A principios de 1558 se vuelve a intentar otra “entrada” al territorio de los Charcas, esta vez ya al mando de Ñuflo de Chávez con 140 soldados y otros centenares de indios, pero también son frenados en persona por Andrés Manso, otro conquistador español que ya había sido enviado por el Virrey de Lima para poblar los llanos orientales, y, naturalmente, surge la disputa entre ambos que se resuelve salomónicamente: Chávez va hasta Lima para pedir el arbitraje del Virrey y Manso se queda en su espera al mando de ambos grupos de conquistadores; Chávez regresa triunfante con la creación de la Gobernación de los Moxos, y aunque el título de Gobernador el Virrey Cañete se lo dio a su propio hijo, éste nombra a Ñuflo de Chávez como “Teniente en Activo”, que se lo podría interpretar como un cargo altamente ejecutivo de la flamante gobernación;

Manso intenta rebelarse pero es apresado y enviado a Lima. Esta segunda pelea entre españoles venidos por el norte y españoles venidos por el sur -en conflicto por las “sierra de plata” de Charcas- termina con la muerte de Manso en manos de los salvajes y el nombramiento de Chávez como Capitán General.

El regreso a Asunción del triunfante Ñuflo de Chávez, esta vez investido de autoridad y prestigio, se traduce en la organización de una nueva y poderosa expedición que incluía a su misma esposa e hijos y 200 soldados, muchos de los cuales también con mujer e hijos y un sinnúmero de indios guaraníes, hasta el punto -dicen los historiadores- de hacer peligrar el poblamiento de Asunción, pero, el destino hizo que se convirtiera sin quererlo en conductor de otra numerosa expedición proveniente de más hacia el sur: Buenos Aires, que venía encabezada por el propio Gobernador y el Obispo de esa ciudad y cerca de 300 españoles.

Esta expedición llegó a la ya fundada ciudad de Santa Cruz a mediados de 1565, pero no fue del agrado de los Oidores de la Audiencia de Charcas que se preguntaban sobre las verdaderas razones de semejante viaje “[...] túvose por cierta la nueva de que venían trescientos hombres del río de la plata o del Paraguay, no se sabía cierto si a proseguir la conquista de los mojos [...] o a esta tierra que pretenden que es su derecho conquistar, bien armados y sin esperanza de volver a donde salían. Procúrese por muchos medios [...] como se estorbase la venida y por ahora ha cesado [...]”²; Chávez ante esta situación envió de vuelta a La Plata al Gobernador y al Obispo con una reducida escolta.

Respecto a este párrafo transcrito tal cual de la obra monumental de Barnadas, cabe preguntarse un par de cosas, la primera, qué se quiere decir, y en qué medida, con esto de: “[...] procurar estorbarles por muchos medios la venida [...]”; ¿estos medios disuasivos podían haber sido pacíficos como el refutarse a auxiliar a los expedicionarios con alimentos, medicinas y demás pertrechos? ¿O más radicales como el de amenazarlos, atemorizarlos o enfrentarlos directamente con armas? Y éste, bien podría ser el tercer golpe asestado por los españoles charquinos -bien ya podemos llamarlos así- a los españoles de La Plata.

En este punto de los acontecimientos, los historiadores dicen que Ñuflo de Chávez después de haber estado en La Plata, Potosí, La Paz y consecuentemente Lima, se dio cuenta del bien montado andamiaje colonial del Virreinato y renunció personalmente a sus sueños de conquista de los parajes de la plata y el oro, contentándose con “señorear” extensas tierras de cultivo y pastaje al oriente de Charcas concedidas por el Virreinato, con lo que se sumaba también al dicho andamiaje colonial de Lima que significaba sustraer toda esta región

² Audiencia al Rey (La Plata, 24-XII-1564) Archivo General de Indias, 16 N° 24, citado en *Charcas 1535-1565*, Josep M. Barnadas, 1973, pág. 64.

a las pretensiones de los platenses, y afirmarlas al dominio efectivo de la Real Audiencia de Charcas.

Basta imaginarse la frustración, la amargura y sin duda el odio implacable, “como el odio de Dios”, que sintieron aquellas gentes que soñaban con explotar montañas de plata y oro y lograr la consiguiente riqueza y buena vida que ello proveía, al verse imposibilitados de penetrar siquiera a aquellas tierras de ensueño a cuyas puertas habían sido frenados por los charquinos, después de sufrir, varios de ellos, viejas intenciones y este último viaje de miles de kilómetros, llenos todos ellos de indecibles sufrimientos y muerte para hombres, mujeres y niños indiscutiblemente hispanos. Si hacemos un simple análisis lógico, de causa-efecto, ésta es la génesis del anticollismo, y este odio, esta animadversión, esta pendencia de los españoles de los llanos contra los españoles de la sierra, esta disputa entre conquistadores españoles por la forma de riqueza que entonces prevalecía -el oro y la plata que daba poder y toda clase de dichas- se transmitió con el pasar de los años, con toda seguridad, de hijos a hijos, involucrando por una ley natural cada vez a más personas, incluso a muchos de los mestizos posteriormente habidos y a los indios -sus esclavos- que nada tenían que ver con las frustradas ambiciones de riqueza y poder de sus patrones y amos, pasando a lo largo del tiempo de generación en generación, favoreciéndose con el aislamiento geográfico y la escasa población y consiguiente movilidad social hasta pasar de un sentimiento racional o emocional primero, a uno de tipo visceral, hasta devenir luego en una especie de simple reacción de tipo instintivo, carente de toda racionalidad, propia de los seres más elementales de la escala biológica.

Este cuadro se completa con la situación económica-social de entonces y los años posteriores del colonaje español en el oriente boliviano, así, 171 años después del traslado al lugar de su actual ubicación en 1622, el Gobernador Viedma informó al Rey de España en 1793: “Ninguno de aquellos vecinos tiene propiedad en las tierras que labra ni en las estancias para los ganados [...] de tal principio dimana que la ciudad de Santa Cruz, en cerca de tres siglos (sic) que lleva desde su fundación, no haya prosperado como las demás del Perú porque al no poder disponer de las tierras en muerte o en vida, les hace no esmerarse en el adelanto o cultivo de ellas y sólo se contentan con lo necesario para el día [...]” (Parejas 1979: 14). Y tuvo que ser el Libertador Simón Bolívar que con su Decreto del 24 de diciembre de 1825, es decir a pocos meses de la creación de la República, creó las condiciones primigenias para el desarrollo económico de Santa Cruz (Anexo N° 1).

³ Citado en *Agricultura en Santa Cruz: De la Encomienda colonial a la empresa modernizada (1559-1985)*, por Mario Arrieta, Guadalupe Abrego, Abel Castillo y Manuel de La Fuente, 1990, pág. 41.

Sin embargo, durante este mismo siglo XVIII ya existía en Santa Cruz una cierta estructura social que habría de ser importante en el devenir histórico de la región, pues, a los indios del lugar se sumaron los mestizos blancoides y morenos y los esclavos negros fugados del Brasil que hubieron de constituir la base de la pirámide social, con la notable diferencia respecto al occidente de que en la cúspide estaban únicamente los descendientes directos de los conquistadores españoles habidos unos como “Dios manda” y otros en una aceptada ley natural del incesto, a que se vieron forzados a practicar los “cruceños de cepa” para conservar la pureza de su sangre hispana dadas las limitaciones de la escasez de su población y su aislamiento geográfico, pero esta relación consanguínea ocasionó el nacimiento de no pocos niños con diferentes grados de discapacidad, como llamaríamos hoy en día, y figura entre las tradiciones cruceñas que a estos se los tenía en el “tercer patio” de la casa, que llamaban el “patio del opa” para ocultarlo de los ocasionales visitantes de la casa.

El hecho de más importancia es que esta base social estaba a su vez subdividida en los esclavos que eran directamente los indios y en los “mozos” que eran todos los mestizos, que gozaban de libre albedrío, no estaban sujetos a ningún tipo de prestación personal gratuita, ganaban un salario y hasta con aquiescencia o como una concesión del patrón podían llevar su mismo apellido, por ello, hoy se pueden encontrar en la Guía Telefónica de Santa Cruz de 5 a 6 páginas con un mismo apellido. Aún más, esta estructura social de Santa Cruz estaba plenamente nominada, y pese a la extensa discusión surgida por el origen y significado de la palabra “camba” -que no es un gentilicio si nos atenemos a la definición del diccionario- podríamos decir que se denominaba “cunumi”, y aún se le llama así, al mestizo de piel morena y “camba” al mestizo de piel blanquecina y además no se usaba el sustantivo “indio” sino el de “bárbaro” para los habitantes de la selva o las llanuras orientales, y más bien decirle “camba”, más que un adjetivo grueso a una persona era un insulto mayúsculo, pero, con el pasar de los años y en especial desde las últimas décadas del siglo XX, ciertas corrientes de opinión convertidas después en movimientos cívicos o políticos, empezaron a usar el término “camba” como autodefinición y diferenciación orgullosa del habitante del oriente boliviano frente al “colla”, habitante altiplánico, de las sierras o los vallunos bolivianos. Este cambio, muy a pesar de todo cuanto puedan argumentar los llamados “orientalistas” es más una conveniencia política que un auténtico sentimiento de identidad regional, en efecto, valga una experiencia personal, entre otras muchas, para demostrarlo. Después de la revolución social y económica de 1952, varios empleados cruceños de la Sucursal en Santa Cruz del Banco Central de Bolivia, todos de la clase media, fueron trasladados a trabajar en la oficina matriz en La Paz, y uno de ellos de reales convicciones político-sociales,

militante como yo del Movimiento Nacionalista Revolucionario de entonces había instalado una mueblería en una de las calles más céntricas de La Paz y le puso el rótulo de “Mueblería Camba”, como que evidentemente fue, pero ello le valió, según me dijo, la censura y la crítica de todos sus paisanos cruceños por tan despreciable, desdeñoso y abyecto término que perjudicaba a todos los cruceños residentes en la ciudad de La Paz de ese entonces.

En lo económico, “Mucho más importante que la agricultura y más lucrativo para los vecinos de la ciudad fue, sin embargo, el comercio con esclavos. Al fundarse Santa Cruz (la vieja) en el año 1561, los corregidores solicitaron al Virrey la concesión de privilegios especiales para los vecinos en compensación por las condiciones de vida muy difíciles. Entre éstos, figuraba el permiso de poder disponer de los aborígenes de la encomienda para destinarlos a trabajos forzados en las minas de plata de Potosí [...] la adquisición de estos privilegios dio comienzo a una desmesurada cacería que no se limitaba únicamente a los territorios de la Encomienda. Se llevaron a cabo [...] campañas con el pretexto de realizar nuevos descubrimientos en las regiones más alejadas de la ciudad y los indios que caían prisioneros fueron llevados a las minas, donde morían después de poco tiempo [...] de este modo, en vez de la extracción de metales preciosos en la cordillera fue realizada aquí la exportación, muy lucrativa por cierto, de la mano de obra humana”⁴. Sin embargo, los mineros españoles de la sierra que fueron los primeros en aprovecharse de este tráfico inhumano, lo tomaron como un motivo más, en realidad un pretexto, para oponerse a sus indeseables y potenciales competidores en la explotación de las minas que venían esta vez del oriente de Charcas, y denunciaron repetidas veces esta práctica, hasta alcanzar su prohibición Real, que tras muchos esfuerzos fue más o menos puesta en práctica. Triste final para los sueños de riqueza en oro y plata, de la legión de audaces exploradores -y sus primeros descendientes- que remontando los ríos desde la desembocadura en el Atlántico, rompiendo selva, y atravesando las inmensas llanuras chiquitanas, terminara solo en la práctica de uno de los oficios más ignominiosos, cual la trata de seres humanos, “de más de 40.000 indios que se encomendaron a los (primeros) pobladores ha venido tal decaimiento que apenas se han reducido a 500 [...] aunque se han despachado cédulas prohibiendo este desorden”(Archivo General de Indias cit. Parejas 1979:100)⁵ y, en el mejor de los papeles, de escudo defensor de una de las fronteras del Imperio Español en esta parte del mundo. Y lo peor es que según la historia, los cruceños y chiriguano no pelearon entre sí por territorios o la toma de poblaciones -en este caso cruceñas-

⁴ Köster, Gerrit: *Santa Cruz de la Sierra. Desarrollo, estructura interna y funciones de una ciudad en los llanos tropicales*, 1983, pág. 14.

⁵ Citado en *Agricultura en Santa Cruz...* por Mario Arrieta, Abel, et al., pág. 42.

sino por arrebatarse los esclavos que cada parte tenía, pues los chiriguano habían sometido al pueblo chané y los cruceños por su lado “cazaban” indios yuracaré, estimándose que en 1609 los indios chiriguano tenían 12.000 esclavos chane para ser negociados en las haciendas y en las minas del occidente; es por estas razones que solo con la evangelización llevada a cabo por los curas jesuitas que se logra que los indígenas acepten cierto grado de confianza en los conquistadores españoles de Santa Cruz, pues aquellos los tomaron a los religiosos como a sus protectores contra los abusos del hispano, nótese, que aun tiempo después de esta nueva relación, a los cruceños les estaba prohibido ingresar a las reducciones indígenas administradas por los jesuitas.

La salida de los jesuitas y la consiguiente irrupción de los cruceños de la ciudad con sus modos y procedimientos mercantilistas, y no propiamente de agricultores y ganaderos, han sido posiblemente la causa de la abrupta caída de las existencias de ganado en la región, aunque también es de presumir que dicha reducción obedece también a las exigencias de la guerra de la independencia; al respecto, las estadísticas que presenta el historiador Pedro Querejazu⁶ son elocuentes, pues, si al momento de su expulsión en 1768 las reducciones jesuíticas tenían una existencia de 45.710 cabezas de ganado vacuno y 5.749 de ganado caballar incluyendo mulas y burros, estas cifras se redujeron en 1819 -o sea a pocos años de la República- a 17.234 cabezas de vacunos, es decir apenas un 37% de la existencia original, y a 1.421 cabezas de caballos, mulos y burros, que es escasamente el 25% del total original.

En esta relación de los antecedentes coloniales cruceños, tiene también especial importancia el trato otorgado por la Corona Española a los pobladores de Santa Cruz, en reconocimiento a su papel de guardianes de la frontera y para paliar las duras condiciones de su supervivencia, consistente en liberarlos del pago de todo tributo Real (impuestos), que fue tan extensivo que, ante el pedido de aún más concesiones, un historiador no duda en decir que con esto los cruceños pretendían gozar de más beneficios de la Corona Real que ninguna otra región de todo el amplio Imperio Español, “donde el sol no se ponía”.

Son también dignos de anotar otras peculiaridades del alma y el espíritu cruceños de la época, tal el hecho de que los juegos de azar eran una costumbre amplia y largamente establecida en la población, desgraciadamente con amplios resabios hasta la fecha. Los historiadores Alcides Parejas Moreno y Víctor H. Limpías Ortiz nos dicen que “[...] de este vicio no escapa el clero, a partir de la llegada del Obispo Manuel Nicolás de Roxas y Argandoña, en 1802 el vicio del juego tomaba proporciones de una verdadera locura. Pues dice H.

⁶ Querejazu, Pedro: *Las Misiones Jesuíticas de los Chiquitos*, 1995, págs. 299-300.

Vázquez Machicado que el gremio de jugadores lo encabezaba el Obispo Roxas y Argandoña, el alcalde [...], el dean [...], el arcediano [...], el penitenciario [...] y Don José Manuel Seoane [...] y el Dr. Rafael Salvatierra”⁷.

En conclusión, los cruceños llegaron al establecimiento de la República y vivieron siglos dentro de ella con una pesada carga anímica contra los “altoperuanos”, los collas, que les “desgraciaron la vida”, pero, vivieron, sufrieron y persistieron en una equivocación histórica -de aquellas que se transmiten de generación en generación, de buena o mala fe, de boca en boca primero y después masivamente- y que cambian el destino de los pueblos: se equivocaron de sujeto, porque aquellos a quienes tenían que aborrecer no eran los altoperuanos de todos los tiempos sino esos del siglo XVI, que no les dejaron “ni siquiera oler” las inmensas riquezas en oro y plata que yacían en las entrañas de las montañas andinas, y les condenaron a vivir siglos “bellos como el sol y pobres como la luna”, como lo dijo el prócer cruceño Gabriel René Moreno, y que por añadidura, sus inclementes e incommovibles verdugos ni siquiera eran propiamente altoperuanos sino españoles de pura cepa, de “capa y espada”, que constituían la élite colonial explotadora y administrativa tanto de Lima como de Charcas y Potosí.

¿Y de qué cruceños estamos tratando? No de aquellos originarios de las planicies y de los bosques, ni de los mestizos -los mozos de las haciendas que eran trabajadores asalariados- ni de los españoles pobres, que también los hubieron entre los conquistadores y desempeñaban algunos oficios en el poblado, sino de aquellos terratenientes detentadores de extensas e inmensurables tierras de proverbial fertilidad y de centenares -sino miles- de cabezas de ganado, tratantes de esclavos y esclavistas ellos mismos, blancos, blancoides, semi blancos y grises, de aquellos a quienes les estaba prohibido pisar tierra misionera jesuítica, en fin, de aquellos “patrones”, aquella elite terrateniente y ganadera primero y con el pasar de los años burguesía agro-industrial, que habría de heredar la mentalidad de los que vinieron antaño de Asunción y Buenos Aires, sumada, para peor, a aquellos otros europeos de la época de la goma que devinieron en algo así como “príncipes consortes” de las bellas damas casamenteras de la sociedad cruceña heredadas de poder y riquezas, y de “yapa”, se sumaron también aquellos otros llegados de última hora huyendo o poniéndose a cubierto de todas las guerras europeas del siglo XX, que siguieron el mismo florido y paradisiaco camino de casarse con las hijas de las más ricas y poderosas familias cruceñas.

⁷ Parejas Moreno, Alcides ; Limpas Ortiz, Víctor Hugo: *El Obispado de Santa Cruz de la Sierra 1605-2005*, pág. 93.

1.2 LA HERENCIA JUDÍA DE SANTA CRUZ DE LA SIERRA.

En la búsqueda de antecedentes sobre el papel de la elite cruceña en la historia de su pueblo o mas propiamente de la región, nos encontramos con un precedente que podría explicar muchas de sus actitudes en la vida regional y nacional del país, y es su pasado judío legado de dos épocas distintas de la historia, evocación, que no significa que se pretenda hacer algún tipo de discriminación racial o social, sino simplemente que sirve como un instrumento más de análisis para comprender la realidad histórica, tan diferente de aquella otra interpretación subjetiva que muchos se hacen simplemente para embellecer la cruda realidad, y que constituye el surplus-realidad, o sea, el suplemento que se puede añadir a la vida para mejorarla o hacerla más aceptable para uno mismo y para los demás, tal cual lo define el célebre judío Jacobo Levy Moreno creador de la escuela psicológica del psicodrama, descendiente de uno de aquellos judíos de la diáspora sefardita desencadenada por los Reyes Católicos de la España del siglo XV; al respecto cabe preguntarse si todos los apellidos Moreno del mundo de habla hispana descienden también de aquel sefardita de la diáspora.

Así, existen historiadores que afirman que entre los españoles provenientes de Buenos Aires y Asunción que remontaron el río de La Plata y se adentraron a las tierras de Chiquitos juntamente a Ñuflo de Chávez, habían varios judíos conversos que participaron luego en la fundación de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra y se afincaron en ella⁸; asimismo, Howard M. Sachar el historiador más autorizado de los judíos sefarditas que poblaron España expresa que a partir de fines del siglo XV los judíos conversos colonizaron las Américas, empezando por las islas del Caribe, extendiéndose al norte hasta lo que hoy son los EE.UU. y al sur prácticamente hasta la Tierra del Fuego. Y dicho sea de paso, estos conversos llamados también “marranos” porque si bien públicamente adoptaban la religión católica, en su privacidad continuaban practicando su religión judía, razón por la que la iglesia y los españoles castizos no dudaron en llamarlo cerdos; un tercio de la tripulación de las 3 carabelas de Cristóbal Colón eran “judíos conversos”, y aún está en controversia si el mismo Colón era judío o no⁹.

Este historiador norteamericano Howard S. Sachar -que hasta 1994 tenía escritos 11 libros sobre la historia del pueblo judío, aparte de que para entonces había editado también 39 volúmenes de la serie “The Rise of Israel: A Documentary History” (El ascenso de Israel: una historia documentada)- presenta en su obra número 12, ya citada anteriormente, un interesante mapa de Norte, Centro y Sur América, marcando la ubicación de las colonias sefarditas durante los siglos XV,

⁸ Wikipedia, Internet, “Historia de los judíos en América Latina”.

⁹ Marineau, René F.: *Jacob Levy Moreno, su biografía*, 1995, pág. 24.

XVI y XVII. La colonia más antigua fue establecida en Cuba en el siglo XV, o sea que tendría que haber sido inmediatamente después del desembarco de Colón en 1492, de allí se extendieron hacia el norte y fundaron una colonia en Veracruz, México, en el siglo XVI, y otra un siglo después en la misma ciudad de México o sea en 1500 y tantos; la colonia más septentrional o norteña habría sido establecida en 1664 en la posesión holandesa llamada New Amsterdam, rebautizada después como New York por los ingleses, hoy la capital del sistema capitalista del mundo; más tarde, ya en el siglo XVII se establecieron colonias sefarditas casi en todas las islas del Caribe. En Sur América las colonias sefarditas más antiguas han sido establecidas en el siglo XVI, o sea en 1500 y tantos, en la misma capital del Virreinato de Lima, Concepción (Chile), Buenos Aires, Córdoba, Tucumán en la Argentina, y gran sorpresa, en Santa Cruz, Bolivia; en este mismo siglo en el Brasil se fundaron colonias sefarditas sólo en Salvador y Recife y en el XVII en Paraíba y Mauricia¹⁰; esta es, pues, otra de las fuentes del pasado histórico de Santa Cruz que ha dejado, sin lugar a dudas, su huella para la posteridad.

Este mismo historiador norteamericano escribe que en Nueva Castilla (el Virreinato de Lima) residían ya a principios del mismo siglo alrededor de 2.000 judíos en las ciudades de Lima, Potosí, Tucumán y Córdoba, algunos de estos 'marranos' que se establecieron en Potosí pronto lograron éxito económico en el comercio y la minería, en boga entonces, pero fueron perseguidos por la Inquisición y las autoridades de La Paz y de la misma Potosí, entonces, decidieron trasladarse a Santa Cruz por ser la población más aislada y remota y consiguientemente donde podían sentirse más seguros¹¹. Ampliando estos datos, el periodista, y que fue conocido personaje de la vida política boliviana, Mario Rueda Peña publica en *El Deber* del 23 de noviembre de 1995, un artículo afirmando que estos sefarditas se establecieron no solamente en la ciudad de Santa Cruz sino también en los pueblos aledaños como Vallegrande, Postrervalle y Pucara; volviendo a la lectura de la página de Wikipedia, en ésta se dice que "muchas de las familias católicas más tradicionales de Santa Cruz son de origen judío", y que, "hasta las primeras décadas del siglo XX, varias familias cruceñas guardaban candelabros de 7 brazos y servían platos preparados que recuerda a la cocina kosher. Algunas familias antiguas aún acostumbra encender velas los viernes al anochecer, y llorar sentados en el suelo la muerte de sus parientes queridos".

La segunda época remarcable en este tema se produce, a decir siempre de Wikipedia, "a fines de la década de 1930, cuando la mayoría de los países de América habían dejado de otorgar visas a los refugiados judíos, Bolivia bajo

¹⁰ Sachar, Howard M.: *Farewell España, The World of the Sephardin Remembered*, 1994, págs. 336, 387.

¹¹ Wikipedia, Internet, "Historia de los Judíos en América Latina".

la presidencia del militar German Busch Becerra abrió sus puertas a miles de judíos [...] fue un promotor de la migración judía, quien junto con el empresario minero Mauricio Hochschild (judío alemán) apoyaron el desarrollo de colonias agrícolas judías en las zonas tropicales de Yungas (La Paz), Ichilo, Santa Cruz y Chapare (Cochabamba). Hasta 1942 ya había aproximadamente 7.000 judíos. Sin embargo, unos 2.200 judíos dejaron Bolivia en la década de 1940 [...] con la revolución de 1952, gran parte de la comunidad partió hacia otros países como Estados Unidos, Israel y Argentina. En la actualidad, hay aproximadamente 600 judíos viviendo en Bolivia. Existen sinagogas en las ciudades de Santa Cruz, La Paz y Cochabamba. La mayoría de los judíos bolivianos viven en Santa Cruz", aunque, según un artículo de Luz María Canelas en *Los Tiempos* del 24 de septiembre de 2006, por todas sus características, en Cochabamba está la sinagoga "única en el país".

¿Y por qué habría de importarnos el hecho de que hayan o no judíos en Bolivia, menos, dónde están más radicados y dónde escasamente, si nuestro espíritu y nuestra filosofía de vida son esencialmente antirracistas? Nos importa porque algunos caracteres típicos del judaísmo, para decir los menos en número, y los menos ofensivos o totalmente inofensivos que se lee en la bibliografía universal, parece que han quedado marcados o anclados en la mentalidad de alguna elite cruceña y aún en la de quienes, perteneciendo a estratos sociales más bajos, han quedado influenciados por la prédica constante o simplemente por las circunstancias del diario vivir con los primeros, favorecida por una población aislada y reducida como era Santa Cruz hasta hace poco más de medio siglo. El racismo parece ser uno de esos porque, aunque parezca un contrasentido, los judíos son y han sido desde siempre las personas más racistas del mundo, siendo precisamente ésta una de sus características que les ha permitido pervivir a través de los siglos después de los constantes intentos para su exterminio en todas las etapas de la historia de la humanidad y en todas partes del orbe. Y alguien que lo haya leído a Nicomedes Antelo o a Gabriel René Moreno sobre la diferenciación de las razas, para citar a los más importantes, ¿puede decirnos lo contrario? O que actualmente, más de un siglo después de estos personajes, algunos, repito, algunos cruceños y orientales en general -especialmente los más blanquecinos- no siguen pensando y sintiendo igual aunque quieran disfrazar ese sentimiento con el simple rechazo a la falta de higiene, a lo feo, a lo foráneo, etc., y lo más esencial, sintiendo "de verdad" que son una raza aparte, se ha acuñado hace 3 o 5 años atrás el slogan de "raza cambia" ignorando seguramente que con los avances de la genética el concepto de raza ha desaparecido y más bien se ha llegado a la conclusión -para amargura de los racistas blancos de todas las latitudes- que la raza humana se ha originado en el África y que por tanto nuestra madre Eva,

hablando en términos bíblicos, ha sido una negra cualquiera, pero, para descargo de los inventores de la “raza camba” debo decir que cuando aún era estudiante del ciclo de secundaria, o sea 60 años ha, me enseñaron, y se leía en los textos escolares argentinos y españoles que se empleaban en Bolivia, que habían cinco razas humanas: la blanca o caucásica (llamada así porque provenía del Cáucaso), la raza negra, la amarilla, la australiana (nativos australianos y melanesios) y la raza mongólica, aunque existían otras clasificaciones más, hechas por antropólogos y sociólogos reconocidos que se basaron en medidas antropométricas y caracteres sociales, respectivamente. Entonces, sería interesante saber en cuál de estas se inscribe la “raza camba”, que según sus creadores está compuesta por los habitantes del oriente boliviano, habida cuenta que entre éstos existen chinos, guaraníes, chiquitanos, japoneses, coreanos, hindúes, blancos menonitas, turcos, árabes, aymaras, quechuas, “gringos” de Norteamérica, europeos de muchas nacionalidades, etc., etc.

Otra de las características de los judíos, según muchos tratadistas, es su individualismo que alguno de ellos lo ha resumido en la dicotomía yo-el otro; el “yo” como la individualidad, como centro del universo, con características únicas, no intercambiables e irremplazables, y el otro, con creencias y valores diferentes al “yo” y unas costumbres y culturas propias, foráneas, extrañas, inasimilables por el “yo”; por eso tal vez algunos cruceños, vuelvo a repetir, algunos, usan y abusan del término “avasallamiento”, etiquetando con esto toda acción proveniente de su exterior, especialmente si se origina en los andes bolivianos, de los collas y quechuas. Este individualismo lo ha circunscrito todo al o a los intereses personales, así, el “yo” toma la función pública, la corporativa o la de entes sociales y cooperativas de servicios públicos mayormente solo como un medio para favorecer sus intereses personales y los de su entorno y no como un rol de servicio a la comunidad; este individualismo es mas patente en el campo de la actividad empresarial o de negocios donde la premisa de obtener la mayor ganancia posible ignora toda consideración moral, ética o cualquier otra, es típico el caso del “yo” del archimillonario Nicolás Suárez (1851-1940, el “Rey de la goma”) que evidentemente en cierto momento tomó las armas por su cuenta y riesgo para sumarse a la defensa de la patria, desarrolló y dotó a toda una población con los últimos adelantos de la modernidad, constituyó una flota de barcos fluviales también modernos, pero todo, y mucho más en los “predios” de su propiedad o en zonas de sus actividades de trabajo o sea en el entorno de su “yo”, de donde deducimos, que si todo Bolivia hubiese sido de su propiedad privada o campo de sus negocios, hubiera participado en todas las guerras que tuvimos

como país. Es interesante la descripción de la personalidad de este personaje que hace el historiador beniano José Luis Roca en su obra capital *Economía y Sociedad en el oriente boliviano*, confrontándola con la que también hace del otro famoso explorador, incansable buscador de la ruta fluvial que conectara la cuenca amazónica con el resto del país, convencido seguramente de que las minas se acabarían un día y que el futuro de Bolivia estaba en aquellas feraces tierras, magno objetivo en cuyo afán murió a sus 45 años. Este gran empresario gomero, político, luchador en las trincheras contra Melgarejo, médico egresado de la famosa universidad de Chuquisaca, filántropo -el “taita doctor” le decían los selvícolas-, mereció de parte del historiador Roca todo un capítulo en su mencionada obra con el título de la frase “Antonio Vaca Díez Señala el Camino”, para significar tal vez que el ejemplo a seguir por los bolivianos, el paradigma nacional, era éste, y no Nicolás Suárez y sus grandezas.

Tal vez la característica que más se les endilga a los judíos es su excesivo amor por el dinero y su consiguiente rotundo éxito económico en todas las épocas de la historia de la humanidad, obtenido, en parte, a su habilidad innata para los negocios en el buen sentido de la palabra, y entre las malas connotaciones, a una falta total de escrúpulos para obtener siempre buenos resultados, y en parte a su trama universal de interrelaciones entre “propios”, a todo nivel y en todos los campos, a este respecto, es pertinente transcribir lo que dice uno de los modernos tratadistas judíos más autorizados¹² (traducción libre): “[...] los judíos apóstatas por lo general apoyaron la cristiandad como un simple matrimonio de conveniencia. Socialmente, ellos permanecieron unidos a sus autoridades de conversos y amigos antes que a la ética cristiana. Los artesanos conversos formaron sus propios gremios. Los comerciantes conversos hacían negocios solamente entre ellos, se garantizaban créditos sólo entre ellos, auspiciaban tiendas y oficinas sólo entre ellos y se casaban sólo con mujeres de las otras familias”. Este párrafo nos recuerda el admirable sentimiento de solidaridad imperante entre algunos cruceños que se organizan en infinidad de colectivos llamados comparsas, fraternidades, círculos de amigos, asociaciones, cooperativas, etc., a algunas de las cuales le es difícil o imposible acceder a una persona foránea, especialmente si proviene de otra región del país, o del extranjero. Asimismo, es también admirable su discernimiento mercantil, atípico, desprejuiciado, directo,

¹² Sachar, Howard M.: *Farewell España, The World of the Sephardim Remembered*, 1994, pág. 61: “...jewish apostates by and larger espoused Christianity as a simple marriage of convenience. Socially, they remained closer to their converse kinsmen and friends than to “ethic” Christians. Artisan conversos formed their own guilds. Converso merchants did business with one another, granted one another credit, patronized one another’s shops and offices, and married one another’s womenfolk”.

que parece ser innato en muchos de ellos, pues, no otra cosa significa el caso que relato fuera de texto¹³.

Para concluir, y a título de simple aditamento, en pleno siglo XXI se está generando entre las clases populares y clase media de Santa Cruz un sentimiento religioso de reconocimiento de sus raíces judías, con la creación de una comunidad mesiánica judía que pregona un sincretismo peculiar con el cristianismo al sostener que Jesucristo fue el Mesías esperado y que regresará un día al mundo¹⁴. A este respecto, tampoco son de ignorar las apreciaciones del periodista Rueda Peña, ya referidas anteriormente, de que entre los pobladores de las provincias cruceñas como Vallegrande y pueblos vecinos se conservan aún restos de la cultura religiosa judía.

¹³ Anécdota 1): Pasando por primera vez por la calle del Hospital General de Santa Cruz, y ver en la acera de enfrente de la relativamente estrecha vía, varios negocios de pompas fúnebres que exponían libremente en sus puertas ataúdes en venta, no pude reprimir una sonora carcajada -nerviosa o qué- porque se me vino a la mente que cuando frecuentaba la escuela básica, el profesor me hizo leer de nuestro libro de lecturas un cuento titulado, si mal no recuerdo, "La última hoja"; en síntesis el cuento narraba las tribulaciones de un anciano que yacía en una cama del hospital y por una de cuyas ventanas podía observar una planta de hiedra que crecía contra la pared de la acera del frente, y como era pleno otoño las hojas se iban cayendo una tras otra, y el enfermo repetía que se iría a morir en el invierno próximo, cuando caiga la última hoja; inútilmente la nietecita más querida que lo visitaba a diario trataba de disuadirlo de tal idea. Y llegó el invierno y las hojas iban cayéndose inexorablemente ante la vista del enfermo, hasta que llegó la última hoja, pero ésta resistió firmemente todas las inclemencias y las nevadas del invierno hasta llegada la primavera y el anciano que la observaba todos los días también sobrevivió su enfermedad, y entonces, al abandonar el hospital el anciano quiso ver aquella "valerosa" hoja que aún estaba firme en medio del restablecido follaje primaveral, inmensa fue su sorpresa cuando vio que era una pintura magistral en la blanca pared, que luego la nietecita confesó haberla hecho ante las tribulaciones del querido abuelito, y entonces, qué pensarán aquellos enfermos del hospital que, al abrirse las ventanas, veían todos los días ante sus ojos los ataúdes que los esperaban "al alcance de todo bolsillo"; debo declarar que conozco varios hospitales de otras tantas ciudades y en frente de ninguno de ellos vi cosa igual, y aún más, después me enteré que no solamente ocurría así, sino que avispaditos vendedores de las funerarias incursionaban por las salas de enfermos graves para ofrecerles sus servicios a los probables deudos; total los negocios son negocios, el objetivo es vender y ganar plata.

¹⁴ *El Deber*, Revista Extra, Santa Cruz, 21 de agosto de 2011.

Capítulo 2

Los primeros 100 años de la Republica

2.1 SIMÓN BOLÍVAR Y SANTA CRUZ.

Aunque este tema significa apartarse un tanto del objeto de este libro, y por ello mismo no estaba en su planteamiento y desarrollo original, me siento compelido a tratarlo, aun sea muy someramente y sin mayores consideraciones, por la referencia específica que hago en la parte introductiva.

Transcribo in extenso en el **Anexo N° 1** el Decreto del Libertador Simón Bolívar fechado el 14 de diciembre de 1825 y emitido en la ciudad de Chuquisaca¹⁵. A este respecto, el Artículo 1° de la parte considerativa es terminante al expresar que la agricultura en Santa Cruz había sido tratada con desprecio por los gobiernos españoles, razón por la que sufría “retrasos progresivos”. Y evidentemente, nadie desconoce que la prioridad del colonialismo español en Latinoamérica fue la búsqueda y explotación de los metales preciosos, con menoscabo de la actividad agropecuaria, de la industria, del comercio, etc. que indujo el retraso económico-social de las regiones no mineralizadas, razón por la que, como vimos, los colonizadores de las tierras cruceñas tuvieron que acudir a odiosos medios para sobrevivir. Y tuvo que ser el Libertador Simón Bolívar, vilipendiado hasta en el modesto monumento levantado en su memoria, quien libere también las condiciones socio-económicas que trababan el desarrollo de la agricultura en estas regiones orientales de Charcas, carentes de riquezas minerales. A nivel mundial, aquellas otras actividades económicas despreciadas por la llamada doctrina mercantilista en boga en la Europa occidental de entonces, consecuentemente en España y sus colonias, habrían de ser desarrolladas por otros países y colonizadores en éstas y otras latitudes del mundo, proceso histórico que a la larga produjo la propia caída del imperio español.

En la parte resolutive, el artículo 2° dispone que las tierras fiscales sean repartidas entre los naturales del país y no solamente entre los de la región; esta disposición se amplía y reglamenta en el artículo 3° cuando textualmente expresa que: “cada individuo, de cualquier edad o sexo que sea, recibirá una fanegada de tierra en los lugares pingües y regados, y en los lugares privados de riego y estériles recibirá dos”. Si consideramos que la fanegada, antigua medida o medio de mensura de la tierra en la región de Castilla en España, era de 64 áreas y 596 miliáreas de terreno y si consideramos también que 1 área equivale a 100 metros cuadrados, resulta que la fanegada de tierra “pingüe” y regada -como lo define el Decreto- equivalía a 6.459,6 metros cuadrados, pero, en aquellos tiempos, la tierra “regada” equivalía no solamente a tener un río próximo sino que se contaba también con canales, acequias, atajados, etc., y si consideramos que la campiña cruceña en aquella época, aunque nunca ha sido estéril, estaba todavía en estado

¹⁵ *Anuario Histórico 1825*, Biblioteca del Congreso, La Paz, pág. 72.

primitivo, es decir, sin sistemas de riego y otras mejoras, hay que deducir que la repartición fue en su gran mayoría de 2 fanegadas por persona o sea de 12.919,2 metros cuadrados. Además, si pensamos que las familias en el oriente boliviano son generalmente muy numerosas o sea de 6 a 8 hijos, se tiene que una familia de 10 miembros ha recibido en los lugares sin riego algo más de 129 hectáreas de tierras; extensión modesta para esta época de la agricultura industrial mecanizada y química del siglo XXI, pero sumamente importante para aquella agricultura de sobrevivencia, casi primitiva del siglo XIX, cuando incluso las tierras de pastoreo eran comunales según lo dispone también uno de los articulados de esta disposición de Simón Bolívar; este articulado significó que en la práctica ningún habitante de Santa Cruz, incluyendo los niños y niñas de corta edad, dejaron de recibir individualmente sus 12,9 hectáreas de tierras. Son de anotar las seguridades para que estas tierras permanezcan en poder de sus propietarios por lo menos 5 años, y que al expresar que “jamás” puedan ser vendidas a “favor de manos muertas” se refiere, según la terminología de la legislación antigua, a que no pueden ser vendidas a personas jurídicas con derechos inalienables como la iglesia u otras, por otra parte, en una expresión de justicia social y de reparación de los daños sufridos por quienes lucharon por la independencia de la patria, el Libertador les privilegia en la distribución de estas tierras.

Los historiadores nos dicen que este Decreto fue de fácil aplicación en la región oriental del país porque ahí las tierras sobraban, en especial en el Departamento de Santa Cruz, donde ningún vecino quedó sin su parcela de tierra, pero, en el resto del país esta disposición legal nunca fue puesta en práctica, así como tampoco lo fueron otros Decretos del Libertador por la resistencia de la clase que se adueñó de los destinos del país; disposiciones de profundo contenido económico-social y de amplio e indiscutible trascendencia en el futuro de la naciente República de Bolivia, tal es la Resolución del 29 de agosto de 1825 emitido por Simón Bolívar en su Cuartel General en La Paz, disponiendo la aplicación en el Alto Perú del Decreto expedido en Cuzco el 4 de julio de 1825 prohibiendo el pongueaje y otros servicios personales a título gratuito de los indios “sin que preceda un contrato libre del precio de su trabajo”, o como dice su artículo 2º que los jornales de los trabajadores en minas, fábricas y haciendas deben ser pagados en dinero contante y no en especies y a precios fuera de plaza. El más obtuso analista tendría que estar de acuerdo en que, de haberse puesto en práctica aquellas disposiciones de hace 185 años, y otras complementarias de buen gobierno, otro habría sido el destino de la patria, evidentemente, a la oligarquía terrateniente le era más conveniente tener 100 -ó menos ó mas- indios trabajando gratis que comprar un tractor, o también, tenerlos endeudados, atados, de por vida a la hacienda con míseros salarios que además eran pagados en especies alimenticias y vestuario

sólo suficientes para mantenerlos en condiciones de trabajar en servidumbre, con la agravante de que el propio terrateniente fungiendo como comerciante era quien fijaba los precios a su antojo, como ocurría en las regiones del sur este y oriente boliviano. Y como complemento estratégico aplicado por las burguesías terrateniente y minera aquellos indios que constituían la inmensa mayoría de la población boliviana, carecía de derechos ciudadanos hasta la mitad del siglo XX.

2.2 ESTADO NACIONAL Y REGIÓN.

El análisis elemental de algunos de los presupuestos nacionales de la República, tomados según su disponibilidad y suficientemente espaciados en el tiempo que permita apreciar sus cambios, y que corresponden a los años del primer centenario de la República, nos lleva a conocer interesantes evidencias y llegar a conclusiones materiales acerca del papel del gobierno central en el acontecer de Santa Cruz.

Para el efecto, hemos elaborado el **Anexo N° 2** que es un esfuerzo para resumir los presupuestos de gastos de todos los Departamentos del país en la muestra elegida de los primeros 100 años de vida republicana. A objeto de hacerlos compatibles, se han aislado tres de los conceptos que más hacen al desarrollo socio-económico de los pueblos, y además, el culto por su significación cuantitativa en los presupuestos departamentales de esos años. A tales fines, hemos tenido que tomar la naturaleza u objeto del gasto para reclasificarlos como de educación, obras públicas, etc. por cuanto al no existir una nomenclatura uniforme de presupuestos tanto en el gobierno central como en los distintos Departamentos, todos agrupaban sus gastos bajo diferentes rótulos o nominaciones o simplemente como “Gastos Generales” para separarlos de los “Servicios” con que casi siempre se llamaba al pago de sueldos y salarios de la administración pública; hacen excepción los gastos en el “Culto” o también “Curatos” que siempre lo presentan claramente diferenciados de los demás a lo largo de toda la centuria y hasta años después. Por otra parte, en la hoja 2 del mencionado Anexo se muestran los totales de los presupuestos del gobierno nacional, o sea, poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial, de modo que sumados a los departamentales arrojan las cifras totales de los Presupuestos de la República tomados como muestra del periodo 1826-1925.

Es así que en el presupuesto nacional de gastos para 1826 que fuera aprobado por la Asamblea Constituyente de Bolivia en 1825 y por Decreto del 2 de enero de 1826, Santa Cruz ocupa un quinto lugar entre los presupuestos por Departamento, muy por encima de Oruro, no obstante de la importante contribución de este último a la economía nacional con su producción minera, asimismo, si comparamos los porcentuales del Presupuesto Nacional con la

población de los demás Departamentos según el primer censo de la República, **Anexo N° 3**, vemos también que el mismo Departamento de Oruro posee casi el doble de población que Santa Cruz, y si bien el Departamento de La Paz tiene la mayor población de la naciente República, no por eso tiene la mayor porción de la torta, análogamente, Cochabamba se ve relegada del 2° al 4° en el reparto de los ingresos departamentales en función al número de habitantes, es decir, que ya desde el primer momento de la República se ha optado por el concepto de solidaridad nacional, es decir, que los Departamentos más ricos o más poblados contribuyeron a la economía de los más pobres.

Una nota explicativa del presupuesto de 1826 da una imagen del Estado Nacional paupérrimo que acababa de nacer después de 15 años de guerra sin cuartel y arrasamiento de la economía nacional; así, es patética la que dice que la tropa de las Fuerzas Armadas será dotada de “un capote, [...] un pantalón de paño [...] dos pares de botines [...], etc.” solamente cada 2 años; otra de sus cifras y conceptos merece una mayor disquisición, tal el ítem de gastos nominado textualmente “Curatos” que en 1826 consigna tan solo el presupuesto de Santa Cruz porque, según la nota explicativa pertinente, el clero de este Departamento no goza de rentas propias y debe ser el Estado quien pague sus sueldos y gastos, o sea, que los gobiernos de entonces no pagaban los sueldos del clero en el resto de la República hasta muchos años después; en la muestra tomada aparece presupuestado este concepto, en el resto del país recién en 1860 bajo el genérico de “Culto”, o sea, que la burguesía terrateniente-minera del país en su función de gobernante vuelve a desempeñar el papel de fiel protectora, aliada y hasta financiadora de la secular iglesia colonialista, una vez que fue vencida la mentalidad liberal e independista que legaron los Libertadores y nuestras guerrillas, incluidos aquellos sacerdotes patriotas que se alzaron contra el Imperio; cabe la aclaración de que en el año de 1832 se presupuestan algunas sumas bajo el título de “catedral y hospital” y similares en algunos Departamentos del occidente del país, que hemos preferido tomarlas como correspondientes al culto antes de perderlas en “Otros ítems”.

A esta altura de la cronología de los hechos históricos, no se puede dejar de mencionar que al “quasi” magnicidio del Mariscal Sucre en la ciudad de Chuquisaca, le siguió otra insólita afrenta que tuvo que soportar la naciente patria de parte de mentes afiebradas, aferradas al pasado colonial, a quienes no les importaba ser serviles hasta lindar en la humillación y la indignidad con tal de considerarse parte, aun sea miserable, de algo grande y esplendoroso para ellos como era el imperio español de entonces, y así: “El Coronel Aguilera (Francisco) operaba en la espaciosidad de Charcas oriental, o sea en Santa Cruz de la Sierra.

Era natural de la región (Vallegrande) y tenía cualidades similares a las de Olañeta (Pedro Antonio, el General realista, a quien el historiador lo describe como [...] un hombre de negocios de Salta [...] un comerciante inflexible [...] un archiconservador, de mente estrecha, rígido, pero de lealtad no vacilante). En lo profundo de su corazón (Aguilera, quien venció y dio muerte a los célebres patriotas Padilla y Warnes) era un furibundo realista y en 1828, tres años después del fin de la Guerra de la Independencia, en el más oscuro episodio jamás conocido en la historia de Bolivia, proclamó el fin de la República de Bolivia y la restauración de Charcas como provincias pertenecientes a la Corona española”¹⁶

Volviendo al análisis presupuestario, porciones importantes de los presupuestos departamentales son destinados al Culto durante todo el siglo XIX, así, en 1832 Santa Cruz destinó el 66,3% de sus recursos a gastos para el culto religioso, aunque entre éstos se incluía la construcción de su catedral que demandó la mitad de aquella suma; en el presupuesto bianual de 1873-1874 programa nada menos que el 50,4% de sus ingresos al culto religioso mientras que en el otro extremo el Departamento de Oruro insume solo el 2% y La Paz con la mayor población del país -348.142 habitantes según el Censo de 1831- destina solo el 12,6% al servicio de la religión, y, tomando en cuenta que en La Paz se presupuestan sueldos y retribuciones para 38 personas entre Obispo, sacerdotes, sacristanes y otros sale un promedio de 11 centavos por persona, en tanto que en Santa Cruz que declara 41 personas del clero, este promedio es de 70 centavos tomando en cuenta su población de entonces de 43.775 habitantes, diferencia realmente sorprendente.

Esta relación entre los Departamentos del país en este tipo de gasto de los recursos públicos, continúa durante el resto del siglo XIX y hasta la mitad del siglo XX tal cual se puede ver en el **Anexo N° 2** y en el análisis que se hace posteriormente de los Presupuestos Departamentales de 1951, año en que esta asignación sobrepasa el 9% del presupuesto de Santa Cruz frente al 0% en los Departamentos de Chuquisaca y La Paz donde reside la mayor parte de la población indígena del país, y teóricamente según el credo cristiano donde existían más “almas” que catequizar; también es notable el presupuesto de 1923 en el que mientras Santa Cruz destina 14 bolivianos con 40 centavos de cada 100 bolivianos de su presupuesto al sostenimiento del culto religioso, Oruro apenas le asigna 10 centavos y Chuquisaca, Potosí y Tarija directamente nada.

Las sorpresas en este orden continúan con la proporción o importancia que internamente se le asigna a este gasto en el presupuesto departamental en Santa Cruz, que igualmente se mantiene en forma sostenible desde los inicios de la

¹⁶ Arnade, Charles W.: *La Dramática Insurgencia de Bolivia*, 1964, pág. 120. (Los paréntesis son de mi autoría).

República hasta la mitad del siglo XX, o sea, hasta vísperas del boom económico que de la mano del Estado Nacional sacudió la vida social y económica del Departamento, y si bien en el siglo XX este gasto deja de ser el mayor en algunos años, no es menos evidente que ha seguido siendo muy superior a las sumas destinadas a la educación, hospitales, sanidad y obras públicas, como puede observarse en los anexos mencionados y en el N° 4 que es el detalle pormenorizado de los presupuestos departamentales de Santa Cruz.

¿Y cuáles son estos gastos? Además del pago de sueldos a toda la estructura eclesiástica se sostenía las llamadas “fábricas” de la Catedral y otros templos importantes, que consistía en la fabricación de velas y otros elementos utilizados en las ceremonias religiosas y la subvención de la celebración de las fechas religiosas importantes, nada que se asemeje a la construcción o conservación de los famosos templos de la chiquitania que, como sabemos, fueron obra de los jesuitas y franciscanos, y una vez que los primeros fueron expulsados por órdenes de la Corona de España, cayeron en el más completo abandono, y peor aún en la República, hasta que se salvaron por obra de un religioso europeo y sus “curadores” que los reconstruyeron, los repararon y los restauraron recién a partir de plena mitad del siglo XX.

Esta realidad e indudablemente otras más, ha hecho que la religión católica cale hondo en la población cruceña, así, el sincretismo de la religión católica traída por los conquistadores españoles con la religiosidad de las culturas andinas que se ha producido en aquellas regiones del valle, la sierra y toda el aérea Andina, muy poco se ha realizado en el oriente boliviano con las culturas de la región, más bien, se conservan hasta hoy prácticas de la iglesia católica que con seguridad no existen más en el resto de la República, como la llamada “novena” que consiste en que después de la muerte de una persona los deudos, allegados e “invitados” deben asistir a la iglesia para rezar por el alma del muerto durante los siguientes 9 días, y tal vez por ello mismo el himno de Santa Cruz comienza diciendo que “La España grandiosa, con hado benigno, aquí plantó el signo de la redención”, aludiendo a la cruz cristiana, a nuestro buen entender.

Esta particularidad, esta impronta, que se plasma en anteponer el gasto de los recursos públicos en el culto religioso antes que a la ejecución de obras que beneficien a la salud de las gentes, a su educación, a las obras públicas que igualmente conducirían -para decirlo de algún modo- “a la felicidad terrena”, y que tanta falta hacían especialmente en la ciudad de Santa Cruz de aquellas épocas, merecen alguna disquisición, máxime cuando la élite o casta gobernante y/o rectora de la opinión pública letrada o no, nunca hizo nada efectivo para revertir aquella situación. Es bien sabido que la administración de una buena

parte de la era republicana copió o simplemente siguió los moldes de la colonia española, así como está demostrado que la mayoría de los pobladores de Santa Cruz eran judíos sefarditas y moros conversos, los llamados “marranos” por los auténticos hispanos, porque si bien públicamente habían jurado a la religión católica, conservaban sus creencias y prácticas religiosas originales en la intimidad de sus hogares y entorno social, entonces, es razonable suponer que la Corona Española -la más auténticamente católica y clerical de cuantas hubo en el mundo- administró esta parte de sus colonias con la idea, ya sea de completar la conversión de los “marranos” o ya sea de limitar la influencia de los mismos en la región, y para ello, nada mejor que asignarle los mayores recursos de las arcas reales con ese fin específico; advenida la República se siguió con el molde establecido desde siglos atrás, más aún cuando hasta el siglo XX la iglesia católica prácticamente cogobernó el país tras bambalinas como religión oficial del Estado y, especialmente, porque era el único poder verdaderamente establecido en la caótica vida republicana, y luego, se siguió por conveniencia de las clases dirigentes de la región, por simple inercia o por tradición, con la práctica de destinar prioritariamente los recursos públicos del Departamento al culto religioso, tal cual lo atestigua la representación parlamentaria cruceña de 1923 fundamentando su Proyecto de Presupuesto Departamental para 1924, que será comentado más adelante.

Otro de los conceptos presupuestarios de los primeros 100 años de vida republicana de Santa Cruz, que es posible analizar en el mencionado **Anexo N° 2**, es la educación, así, tomando un presupuesto intermedio y más completo que sería el de 1860, vemos que el gasto destinado en términos porcentuales era apenas del 7.1% del total departamental, o también Bs. 0.04 por habitante tomando en cuenta el Censo de Población más próximo, o sea el de 1854; en el otro extremo, los centros mayormente poblados del país, consecuentemente con mayor población en edad escolar, como La Paz, insumía en este gasto sólo un 1 centavo de boliviano por habitante (Bs.0.01) y Cochabamba la ínfima suma de medio centavo (Bs.0.005), vale decir, que Santa Cruz destinaba porcentualmente más recursos para la educación que los otros Departamentos, pero, no siempre de forma muy satisfactoria o con buenos resultados como se verá en otro punto de este análisis.

Ya dijimos que en aquella época, y hasta la segunda mitad del siglo XX, Bolivia no tenía una estructura uniforme de presupuesto, y es así que mientras algunos gobiernos incluían el ítem de educación dentro el presupuesto general, otros emitieron presupuestos propios para la educación fiscal, con recursos aparte de los empeñados en los presupuestos generales de la Nación, tales como los

que presentamos para los bienios 1847-1848 y 1869-1870, **Anexo N° 5**, que nos permite observar que los ingresos de Santa Cruz en este último bienio reciben una fuerte subvención de cerca el 25% del Tesoro de Instrucción de La Paz, así como Potosí subvenciona con el 11% a Chuquisaca y el Tesoro Público Nacional cubre el 100% del presupuesto de educación del Litoral boliviano de entonces. En este mismo presupuesto de 1869-1870 observamos que en Santa Cruz la inversión en educación primaria representa el 51% del total de egresos, proporción muy superior al bienio de 20 años antes, 1847-1848, en que sólo es del 20%, pero, con todo, superior a Chuquisaca que destina tan solamente el 16% de su presupuesto a dicho propósito.

En otro cuadro analítico, **Anexo N° 6**, observamos que la comparación de las materias que se enseñarían en cada Departamento, así como de los recursos destinados, es prácticamente la misma en todo el país, incluyendo Santa Cruz: las pequeñas diferencias observadas obedecen a la categorización o nivel de los educadores, aunque las materias o asignaturas son exactamente las mismas, la gran diferencia se encuentra en las “Escuelas Primarias Cantorales”, puesto que en el bienio 1847-1848 no se presupuesta extrañamente ninguna suma en Santa Cruz, mientras que La Paz consigna para este objeto el 87% de su presupuesto de instrucción primaria, ítem que hace la diferencia notable en el total de este presupuesto en los distintos Departamentos de la República.

La información que se obtiene de estos Presupuestos que se ha logrado analizar sobre la educación en el Departamento de Santa Cruz en la primera centuria de la República, es, pues, concluyente en cuanto al trato ventajoso o al menos igualitario que ha recibido de los distintos gobiernos de la época, inclusive, recibiendo importantes subvenciones de algunos de los otros Departamentos, no obstante la gran superioridad numérica y grado de analfabetismo que tenían en sus regiones como el caso de La Paz y Potosí. Sin duda, este factor y el esfuerzo y aporte de los propios cruceños ha dado por resultado que Santa Cruz sea el Departamento con menos índices de analfabetismo del país, tal cual lo demuestra la diversa bibliografía existente a este respecto, como el libro *Orígenes de la Instrucción Pública en Santa Cruz de la Sierra* de Humberto Vázquez Machicado, que hace una interesante descripción de los antecedentes históricos del actual Colegio Nacional Florida o la *Historia de la Instrucción Pública y Privada de Santa Cruz* del profesor Avelino Peredo C. que es más puntual y destaca el papel de los ciudadanos y de la Municipalidad de la ciudad para impulsar la educación, especialmente de las mujeres, que se encontraba en ese tiempo relegada; a este

respecto, no se puede olvidar el pequeño-gran libro de la sucrense Josefina Goitia que con el título pronosticador de *Tierra de Promisión* relata el viaje que en una caravana de 14 mulas tuvieron que hacer desde Cochabamba ella y su plantel de profesoras y familia, para fundar y sostener el colegio superior de señoritas que hoy lleva su nombre, y tampoco se puede dejar de lado el hecho de que fuera de la Misión Rouma de Bélgica, que fundó la Normal Superior de Sucre en 1909, Santa Cruz fue el único Departamento para el cual el Gobierno de la Nación contrató un pedagogo extranjero, hecho efectivo en la persona del argentino Bernabé A. Sosa para organizar un colegio modelo para hombres allá por 1909. Más tarde, en 1923 la Memoria del Ministerio de Instrucción Pública y Agricultura da el siguiente detalle sobre la cobertura de la educación por parte del Estado boliviano en Santa Cruz:

Instrucción Fiscal.

Colegio Nacional Florida	212	alumnos inscritos
Liceo de Señoritas	77	“
4 colegios fiscales de niños y niñas	1.501	“
Escuelas Fiscales de Provincias	3.439	“
Total fiscales	5.229	alumnos.

Colegios Particulares.

Instituto Libre de Derecho	100	“
3 colegios particulares de primaria y secundaria	484	“
Total particulares	584	alumnos

Escuelas Municipales.

Instituto Bolívar	627	“
Escuelas	936	“
Total municipales	1.563	alumnos

Falta saber si este número de estudiantes es deficiente o suficiente en el Departamento, por sí sumamente extenso en territorio pero también sumamente escaso en población.

Asimismo, sería interesante saber si la inversión del Estado Nacional, la Municipalidad y los esfuerzos de los particulares cruceños ha sido fructífera;

intentaremos un análisis al respecto en base a unas anécdotas personales mías¹⁷

17 Anécdota 2): Hace 27 años, en 1985, en el primer año escolar de mi residencia en Santa Cruz inscribí a mis hijas en dos colegios particulares, a la menor en uno laico y a las otras dos en otro católico, y siguiendo con la obligación de padres, cuidábamos más de cerca la educación de la menor revisando a diario sus libros y cuadernos, que casi siempre estaban con la mejor nota al igual que su Libreta de Calificaciones, con lo que nos dábamos plenamente satisfechos, pero un día a mi esposa se le ocurrió revisar aquellos cuadernos encontrando no solamente gruesos sino garrafales errores gramaticales y aritméticos pero que igual llevaban la mejor nota estampada por la profesora; sometida a una pruebas de lectura y aritmética vimos que más bien la niña estaba perdiendo la habilidad adquirida en sus precedentes años básicos en La Paz; un tanto indignados y después de informar el hecho en una reunión de padres de familia, mi esposa se quejó a la Dirección del Colegio por el desempeño de la profesora, y la sorprendente respuesta que recibió fue, casi textualmente: “por qué se queja tanto señora si más bien su hija ha de tener una excelente libreta de calificaciones”. Nos dimos cuenta que estábamos ante una realidad diferente; a partir de entonces y durante el resto del año mi hija recibía de nuestra parte lecciones diarias de escolaridad para suplir sus deficiencias. Afortunadamente, ahora, una generación después, veo por los cuadernos y las correspondientes calificaciones de mi nietecita que la instrucción en Santa Cruz ha mejorado bastante.

Anécdota 3): En los años de la fiebre del algodón, un joven que decía estar cursando uno de los últimos años de la Facultad de Ciencias Económicas y Financieras de la universidad estatal de Santa Cruz, me sostenía que el algodón cruceño era el principal producto de exportación del país superando el valor de la tradicional exportación de minerales, y ante su negativa de aceptar la realidad y la validez de la información estadística oficial y la de los entes especializados como la Cámara Nacional de Minería que expresaban todo lo contrario, le sugerí que consulte las estadísticas de los organismos internacionales como la CEPAL y otros como la misma ONU, pero, la respuesta que recibí fue simplemente lapidaria: “...entonces las estadísticas de la ONU están erradas”.

Anécdota 4): En los días de la polémica sobre el financiamiento del aeropuerto de Viru Viru, un señor de mediana edad aparentemente con alguna base cultural o al menos con capacidad de razonamiento lógico, me decía con la mayor seriedad que el gobierno no tenía por qué negarse a avalar el financiamiento de la obra, ya que, la ejecución del Proyecto significaba que Bolivia ya no tendría necesidad de insistir en una salida al mar por cuanto el aeropuerto la comunicaría con el resto del mundo.

Es difícil que ahora se den casos semejantes, pues, siguiendo las leyes de la dialéctica el desarrollo económico ha traído consigo necesariamente el desarrollo de la supra estructura cultural.

Anécdota 5): Y diversamente, en los tiempos modernos parece haber surgido un sentimiento inmediateista y de exaltación en la clase estudiantil y profesional de grado universitario de Santa Cruz. Corrían los años 2000 o 2001 y acababa de iniciar sus actividades la Universidad Domingo Sabio en un moderno edificio. Cierta vez, pasando por el lugar le comentaba al taxista un joven cruceño de los beneficios que aquello trajo a la vecindad al transformar un lugar aislado y descuidado en un centro urbanizado de actividad, de negocios, etc., y lo que es más importante, por haber introducido el sistema de vencimiento por materias: “sí señor, eso está muy bien”, me dijo él, “porque mire, que yo llevo 7 años estudiando Derecho en la ‘Gabriel’ (universidad estatal) y apenas estoy en el tercer curso porque las exigencias del trabajo no me permiten vencer todo el año o semestre académico, pero desgraciadamente esta nueva universidad no enseña Derecho, pero no importa, igual me titularé algún día de abogado, y entonces, deme solamente un año señor, un añito nada más...” ¿Para qué? Me imagino que el resultado de este tipo de mentalidad es la actual justicia en los estrados cruceños y del país en general, pero aún más, hace unos años una universidad u otro centro educativo superior de los muchos que han surgido con los nombres más variopintos para atraer a la juventud, ofrecía graduar abogados después de 2 años de estudio, gracias a Dios surgió una fuerte resistencia de las organizaciones profesionales respectivas y la pretensión no se llevó a cabo.

En otra oportunidad, se presentaron en mi Gerencia dos jóvenes muy bien trajeados que venían a ofrecer sus servicios profesionales como Asesores o Consultores en el área administrativa-financiera; me llamó la atención por su juventud y porque se habían sentido suficientes como para ofrecer tales servicios a una empresa que por aquel entonces era la insignia del sector, y sin más documentos u otros antecedentes que exponer, respondieron a la pregunta de cuándo y dónde se habían graduado, dijeron: “ya el año pasado”. ¿Ignorancia o intrepidez? Cuánta diferencia con aquellos honorables profesionales que tienen que seguir cursos de especialización aquí y allá, y acumular años de experiencia para alcanzar el nivel de asesores y/o consultores.

entre las muchas experiencias personales al respecto, y a las estadísticas del Anexo N° 7. Así, vemos que para 1922 el grado de deserción en el ciclo de Instrucción Primaria es el mayor del país en Santa Cruz y Tarija, pues de cada 100 alumnos inscritos, 30 desertan de la escuela, mientras que en Chuquisaca, por ejemplo, sólo lo hacen 14, y, en lo que respecta al Ciclo Secundario, el índice mejora puesto que los desertores se reducen a 15 de cada 100 en Santa Cruz, y en el otro extremo está el Departamento del Beni en el que tan solamente 2 alumnos de cada 100 dejan de concluir sus estudios secundarios. Pero la sorpresa de Santa Cruz está en la Instrucción Superior o de grado universitario, pues, los estudiantes en Teología que son 93, y supongo que son clérigos o para ser clérigos, superan en más del 50% a los estudiantes en Derecho, abogados, que llegan sólo a 60, reiterando lo que decíamos antes de que cuan hondo ha caído el catolicismo en el alma cruceña, pero, lamentablemente, en desmedro del cultivo de otras profesiones u opciones, y en general de otras inversiones de recursos en obras materiales que tanta falta hacían entonces para el desarrollo y bienestar de la población cruceña.

Entonces, si es verdad lo que dice la Santa Biblia aquello de que “por sus frutos los conoceréis”, y dando crédito por lo menos en parte a las aseveraciones de fuentes cruceñas de que la educación en la región no ha recibido ninguna atención de parte del Estado Central, cabe plantearse dos alternativas de explicación: Una, de que los recursos destinados por los gobiernos para educación en Santa Cruz han sido permanente malversados ya sea por las autoridades centrales o por las del Departamento, pero entonces, ¿qué hizo la clase dirigente de la región? ¿Los reclamó ante los diferentes niveles de gobierno o directamente era cómplice y coautora de los hechos? Me inclino a favor de esta última suposición porque los senadores, diputados, y parte de los Prefectos del Departamento eran cruceños de la élite terrateniente, y son ellos los que tenían conocimiento de los Presupuestos y sus Partidas, y del modo de obtener el desembolso de los recursos, por tanto, estaban en posibilidad de vigilar su cumplimiento y aparentemente no lo hicieron; la otra posibilidad es que nunca hubieron los suficientes recursos económicos, y los tales presupuestos no fueron nada más que unos protocolares “saludos a la bandera”, caso en el que, aplicamos el dicho de que “mal de muchos, consuelo de necios”, absurdo en sí pero útil en casos como éste, porque igual cosa ha ocurrido con seguridad con los demás Departamentos, de lo contrario, no se explicaría que en más de 100 años de existencia el Estado no ha logrado más que plantar algunas escuelitas rurales en las inmensidades del área andina.

En nuestro análisis por esta muestra de presupuestos departamentales, nos referiremos a otro de los pilares que sustentan el desarrollo económico-social de los pueblos cual es la salud, aunque lo haremos brevemente, dado que este

importante gasto o bien no aparece explícito en los presupuestos departamentales o sus conceptos se hallan integrados a otros de los que se tuvo que diferenciarlos, tal el caso límite del año 1860 en que aparece en el presupuesto de las policías departamentales bajo el curioso título de “Gastos de la Policía de Salubridad”; en este ítem se incluye sólo Bs.3.000 para “sus empleados y gastos” del Hospital de Santa Cruz y Bs. 300 para 2 “vacunadores” para la misma ciudad y la de Vallegrande, mientras que los Departamentos del occidente del país destinan sumas mucho más importantes como Cochabamba con Bs. 21.100 y La Paz con 18.600.

En el siglo XX la atención de la salud pública al parecer ha mejorado bastante en Santa Cruz, y es así que en 1915 los fondos destinados a este fin se incrementan al 2.8% cuando el año anterior fue apenas del 1.5% del total del presupuesto departamental, subiendo hasta el 4.4% en 1923, tal como podemos observar en el **Anexo N° 2** y hasta el 8.8% en 1930 (**Anexo N° 13**); la carencia de importes presupuestados en los otros años podría significar que este servicio público ha sido encomendado a las Alcaldías o al gobierno central.

Otro de los conceptos presupuestarios que hemos especificado en nuestro **Anexo 2** es el de Obras Públicas, por su importancia para el desarrollo económico-social de los pueblos y como expresión de las políticas del gobierno nacional y departamental. Infelizmente, no solo la partida presupuestaria misma sino también el objeto o sujeto de la acción brillan por su ausencia en todos los presupuestos examinados correspondientes al siglo XIX; se podría decir con toda razón que los gobiernos de aquellos tiempos en que, a decir de un historiador, “se gobernaba a caballo” más sofocando cuartelazos y alzamientos que otra cosa, no ejecutaban obras de envergadura o importancia nacional o local, tanto es así que los presupuestos apenas consignan obras de reparación de mínima importancia o los haberes de algún profesional y albañiles para su ejecución, en este punto, cabe también destacar la participación de los indios en la construcción y/o conservación de la escasa y raquítica estructura vial, pues, eran ellos, los indios, quienes eran reclutados por los Corregidores locales para la construcción o la compostura de los llamados “caminos de herradura” que en el fondo no eran más que unos senderos para el tránsito con acémilas; es a partir del siglo XX con los gobiernos liberales que recién se empieza a tomar en cuenta las obras públicas como función sustancial de todo gobierno. En efecto, en 1900 el presupuesto departamental de Santa Cruz prevé gastar una suma importante en obras públicas, o sea el 21.3% del presupuesto departamental, apenas 2% menos destinado al Culto que, no obstante, es menor a lo que La Paz y Oruro destinan porcentualmente a sus obras públicas; y si bien en los años posteriores esa cifra porcentual se reduce, mantiene un ritmo sostenido (**Anexo N° 2**).

No se podría concluir este análisis de los presupuestos departamentales de gastos de la primera centuria del país, sin una ligera visión a los contenidos más importantes o significativos de la partida de “Otros Ítems”, en el que hemos englobado todos los demás conceptos diferentes al culto, la educación, hospitales y sanidad, y obras públicas, primero, debido a que como lo repetimos, su diversidad conceptual y número de los mismos hace imposible su comparación, y segundo, porque los servicios personales como son los sueldos en los tres poderes del Estado, absorben la mayor parte del importe de los presupuestos. Entre tales contenidos importantes, tenemos por ejemplo, que en 1860 el Tesoro General de la Nación subvenciona a casi todos los Departamentos en servicios como correos, educación, municipalidades y Fondo de Pensiones por la suma total de Bs. 122.626 que representa más del 10% del total de erogaciones de los Departamentos que en este año asciende a Bs.1.175.798; entre estas subvenciones están las otorgadas a Santa Cruz para correos y educación, insumiendo esta última el 93% de la suma de ambas, sin embargo, Chuquisaca, La Paz y Potosí reciben subvenciones de 3 o más veces mayores a Santa Cruz, cada una; esta política del Estado central de subvencionar a través del Tesoro General de la Nación las carencias de los presupuestos departamentales, continúa hasta bien entrado el siglo XX, conforme a lo siguiente en los presupuestos tomados como muestra:

Presupuesto de 1900,

Subvención a Oruro	Bs.	32.400
Santa Cruz	“	50.000
Tarija	“	30.000
Beni	“	115.278
Cochabamba	“	47.000

Presupuesto de 1909,

Subvención a Santa Cruz	Bs.	54.336
--------------------------------	-----	---------------

Presupuesto de 1915,

Subvención a Santa Cruz	Bs.	30.000
--------------------------------	-----	---------------

Presupuesto de 1923,

Subvención a Santa Cruz	Bs.	36.913
--------------------------------	-----	---------------

La subvención al Tesoro Departamental de Santa Cruz en 1915, representó directamente el 34,8% de su Presupuesto, aunque el Beni fue financiado prácticamente en su integridad por el Tesoro General de la Nación porque el aporte significó el 73% del total en la gestión de 1900.

En este muestreo de los presupuestos de gastos de los diferentes Departamentos de la República, se ve que el Departamento de La Paz seguramente por ser entonces el centro económico nacional y consiguientemente el que contaba con mayores recursos económicos, subvencionó con sus propios recursos departamentales al Tesoro General de la Nación con la suma de Bs. 250.000, en una actitud de solidaridad con el resto, y coparticipación nacional de las riquezas de la región.

Después de esta incursión por los presupuestos de gastos de los gobiernos durante los primeros 100 años de la República, nos embarcaremos ahora en el rubro de ingresos, tan importante, o más, que el anterior. Es sugestivo que el primer presupuesto de la República, que fue el de 1826, no contemple los ingresos que cubrirían los magros gastos presupuestados; caben dos explicaciones: la que insinúa el hombre de ciencia e investigador boliviano Manuel Vicente Ballivián en su *Sinopsis Estadística y Geográfica de la República de Bolivia*¹⁸ de que se habría tomado como referencia “las rentas hacendarias” de 1800 de la Administración colonial del Alto Perú; en efecto, el presupuesto de la administración colonial fue de 2.304.060 pesos fuertes y el de la República de 2.349.763 bolivianos, y la otra, que Bolívar al encontrar una férrea oposición al querer sustituir el sistema tributario del coloniaje por otra legislación que abarque a todos los ciudadanos, y que en síntesis significaba una contribución personal de Bs. 3 por persona que debían pagar todos los hombres de 18 a 60 años, excepto los militares, los curas y los inválidos; la contribución sobre la renta de las propiedades rústicas era de 3 y 4% y del 3 y 2% sobre las propiedades urbanas; las contribuciones sobre las profesiones, oficios, industrias y comercio en general iban del 1 al 6% más montos en efectivo desde 100 hasta 6.000 bolivianos¹⁹, deseo o proyecto del Libertador que produjo su caída y la de su sucesor Antonio José de Sucre; continua el historiador citado, con esta interesante observación: “Pero la resistencia mayor fue ocasionada por la contribución personal, en que veían disimulado el Tributo, considerado como baldón de ignominia del indio originario. Las clases elevadas encontraron ofensivo a su rango y preocupaciones que los nuevos gobernantes trataran de generalizar la vergonzosa carga [...] dada la profunda división de razas, se tropezó con una resistencia desesperada en los blancos y mestizos, que se creían equiparados al indio despreciado pagando como él la taza infamante”.

Pero, la antipatria que echó del poder a Antonio José de Sucre y casi mata a uno de los pocos guerrilleros que quedaban -José Miguel Lanza- triunfó en sus intereses y la mentalidad colonialista quedó reinstalada en el poder de la República de Bolivia prácticamente hasta el siglo XXI con el intervalo de la

¹⁸ Oficina Nacional de Inmigración, Estadística y Propaganda Geográfica: *Sinopsis Estadística y Geográfica de la República de Bolivia*, Tomo II, 1903, págs. 1, 2.

¹⁹ Paz, Julio: *Historia Económica de Bolivia*, 1927, págs. 52-54.

revolución económico-social de 1952, y aún así, sólo en las primeras presidencias del nuevo orden emergente de esta revolución. Esa nueva mentalidad opositora a la de los Libertadores, elaboró en 1832 el segundo Presupuesto General de la Nación, precisando los Ingresos del Tesoro en la siguiente forma (se conserva la estructura y terminología originales):

	Ps	%
Por Contribución Indígena	700.642	41,2
Id. Directa	4.200	0,3
Id. Indirecta	36.400	2,1
Id. Predial	4.000	0,2
Derechos Metálicos	100.000	5,9
Hechura de Barras	5.000	0,3
Papel Sellado	26.500	1,6
Patentes	2.000	0,1
Masa Decimal	250.000	14,7
Producto de Aduanas	250.000	14,7
Puente del Desaguadero	1.649	0,1
Utilidades de la Casa de Moneda	170.000	10,0
Id. de los Bancos de Potosí, La Paz y Oruro	10.328	0,6
Lo recaudable por años anteriores	140.000	8,2
Total de Ingresos	1.700.719	100

Fuente: Presupuesto del año 1832, Colección de Documentos Bolivianos, Vol. 25, Gabriel René Moreno, Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia, Sucre.

Es notorio que con los ingresos así determinados se declaró un superávit de Ps. 114.693 en este presupuesto elaborado por José María de Lara (español) en la Presidencia del Mariscal Andrés de Santa Cruz (**Anexo N° 2** y este listado).

La Contribución Indígena en sus distintas modalidades habría alcanzado el importe de Ps. 745.242 que representa nada menos que el 43.83% del total de los ingresos generales de la nación. Por tanto, una parte importantísima de las finanzas públicas de entonces, incluyendo las llamadas subvenciones que recibía cada uno de los distintos Departamentos de la República hasta muchos años después, era sostenida por los indios, realidad inobjetable que sin embargo la desconoció -por no decir que la ocultó- la historia de Bolivia escrita por la mentalidad colonial y el racismo de nuestros primeros historiadores y que aún se manifiesta en algunos sectores de nuestra sociedad. La “Contribución Indígena” en la nueva República

le ha cambiado simplemente de nombre al antiguo Tributo, que como derecho de conquista había sido implantado por la Corona española en esta parte de sus colonias por el Virrey Toledo en el orden del 10% para los indios con tierra y del 5% para los sin tierra, según el economista e historiador boliviano Julio Paz²⁰. La porcentual del aporte de la clase indígena para el sostenimiento del país, según este presupuesto de 1832, es impresionante, si se considera que el rendimiento total de las aduanas era apenas del 14.7% y muy superior a las utilidades de la Casa de la Moneda que acuñaba monedas para casi todo el subcontinente sudamericano o a la suma de las utilidades de los Bancos de rescate de minerales de Potosí, La Paz y Oruro.

En comparación con la parte de gastos, se puede decir que los indios de entonces con un liderazgo capaz podían haber levantado su propio ejército tan suficiente como el nacional, ya que éste con el 46.64 % de los gastos totales de la Nación absorbe sólo un poco más de lo que significa el ingreso por las contribuciones indígenas, y en forma similar, estos aportes por sí solos cubren con creces la suma de todos los presupuestos departamentales; valga solo la imaginación para pintarnos el cuadro de devastación y muerte que hubiese sobrevenido tan pronto como la República fue fundada, y después de haber sobrevivido a 15 años de guerra sin cuartel y de devastación y muerte, si los indios hubiesen emprendido dramáticamente solos la lucha por su liberación; sin duda que las escenas de tragedia y crueldad -aunque también de heroicas acciones- de la revolución mexicana, habrían quedado cortas ante la hecatombe que se hubiera desencadenado en los andes bolivianos y sus zonas de influencia; por fortuna o por determinismo histórico las reivindicaciones de la clase indígena, mayoritaria y originaria del país se han realizado en un marco de innegable pacifismo, aunque a grandes saltos a lo largo de la historia patria como en los gobiernos del "Tata" Belzu en 1848-1855, de Gualberto Villarroel 1943-1946, de Víctor Paz Estenssoro 1952-1956 y definitivamente Evo Morales ya en el siglo XXI, salvando, claro está, algunas acciones de violencia atribuidas a la clase campesina, a la clase dominante o esclavizadora o simplemente a los gobiernos. Concluyendo este acápite, podemos decir que de haber habido en esa época una dirigencia capaz de los indios como lo fueron los Tupac Amaru o los Tupac Katari en su tiempo, la historia no solamente de Bolivia sino de toda la región que fuera la Real Audiencia de Charcas hubiera sido sustancialmente diferente; la clase originaria de Bolivia aún privada del goce de todas sus libertades civiles y ciudadanas hasta la primera mitad del siglo XX, ha sostenido con su esfuerzo durante las primeras decenas de años de la República una parte importantísima de

²⁰ Paz, Julio: Obra citada, págs. 33,48,50.

la economía de todo el país, sin importar si los beneficiarios eran collas, cambas o chapacos.

Para un análisis comparativo, aunque somero, del capítulo de ingresos de los presupuestos departamentales, en especial de Santa Cruz, presentamos el **Anexo N° 9** en el cual tomamos los dos únicos años en que nos ha sido posible consignar las diversas partidas de ingresos porque, como era de esperar en un país iniciando su vivencia, no existía una nomenclatura común de conceptos presupuestarios, lo cual dificulta obtener mayores grados de exactitud. En este cuadro, los ingresos destinados a los poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial de la Nación se los presenta expresados en una cifra global de "Total Ingresos Nacionales", entonces, sumándolos a los ingresos departamentales se obtiene los ingresos totales de los presupuestos para 1873-1874 y 1900.

Observamos que el país en el bienio 1873 y 1874 seguía dependiendo en gran medida de la contribución indígena, tal es así que representaba un 23, 4 % del Presupuesto General de Ingresos de Bs.2.929.573, proporción que es exageradamente alta en el Departamento de Oruro donde la "contribución indígena" alcanza sorprendentemente al 99,8% de sus ingresos y en Potosí al 96,4%, todo esto no obstante las modificaciones fiscales que supuestamente han mejorado la situación fiscal de la clase indígena después del gobierno de Mariano Melgarejo, encaminadas a paliar los efectos de la usurpación de tierras de las comunidades que había dispuesto este gobernante. En el año 1900 desaparecida legalmente la "contribución indígena" se establece la llamada "Contribución territorial" como impuesto general a la propiedad rural, sin embargo en el presupuesto de Chuquisaca se continúa con la odiosa discriminación con el establecimiento de la "Contribución Territorial de Indígenas" y la "Contribución Predial Rústica", aunque los montos de la primera se limitan al 9, 5% de la "Contribución Predial Rústica", y extrañamente, en el presupuesto de Potosí se mantiene el concepto de "Contribución Indígena" con su aporte del 59,4% al presupuesto departamental.

En lo pertinente a Santa Cruz es notorio que en el presupuesto 1873-1874 no se consigna ninguna suma por "Contribución Indígena", lo que podría significar que no había una población indígena sujeta a la "Contribución" o que se trató simplemente de una omisión, falta de cálculo, o alguna otra causal de orden administrativo. Lo primero significaría suponer que en Santa Cruz los indios o indígenas existentes por su grado de desarrollo económico-social no estaban en condiciones de ser sujetos económicos, deducción que a todas luces sería denigrante ya que reduciría a toda la masa indígena de la chiquitania, por ejemplo, a simples bárbaros aún con sus penachos de plumas en las cabezas.

Lo que sí se anota en el presupuesto de aquel bienio es la pequeña suma de Bs.1.176 por “Contribución sobre predios” que en 1900 alcanza al apreciable importe de Bs. 45.000 por “Contribución territorial”, lo que quería decir que mejoraron notablemente los cobros de impuestos sobre las grandes propiedades agrarias o que ya tributaron los pequeños propietarios u originarios del lugar; en el presupuesto cruceño de 1900 es llamativo el hecho de que en 25 años los impuestos sobre el ganado, y consecuentemente, en mayor o menor grado el número de cabezas existentes haya crecido sólo en un 26% lo que confirma lo que pocos años después habría de manifestar la Brigada Parlamentaria de Santa Cruz de 1923 sobre la falsedad de estas cifras, a lo que nos referiremos más adelante.

Es también notorio que los llamados impuestos de importación y exportación se refieren en realidad a las ventas de productos cruceños como el azúcar, alcohol, cueros, etc. a los mercados del interior del país, así como a las internaciones a Santa Cruz de artículos como la sal, la harina, etc. provenientes de los mismos, siendo este Departamento, el Beni y Tarija los únicos que los cobran. Merece también nuestra atención el impuesto o “Derecho de Peaje”, que si bien representa un módico 2% del presupuesto departamental, corresponde exclusivamente al “camino a la sierra”, o sea, la única vía terrestre que permitía la salida de la producción cruceña hacia los mercados del interior del país, política por demás errada o interesada, porque encarecía costos y porque desdecía el reclamo persistente de los productores cruceños por su falta de acceso a los mercados andinos; en cambio, no es de extrañar que el Ítem de impuestos a la exportación de goma elástica en el Departamento de Santa Cruz sea sólo de Bs.9.000, mientras que los de La Paz alcanzan a Bs. 36.000, seguramente porque los industriales gomeros de esta parte del oriente boliviano o bien evadían el pago de impuestos, o a falta de puestos aduaneros bolivianos se veían obligados a pagar impuestos a las aduanas brasileñas, como lo dice cándidamente algún historiador.

Respecto a la tributación indígena es curioso encontrar en el Informe del Ministro de Hacienda e Industria de 1882²¹ al Congreso Nacional, que Santa Cruz había cumplido solo en un 86% su Presupuesto Departamental de Ingresos y el 77% del de Egresos, con la particularidad de que en el rubro de Ingresos No Presupuestados, pero recaudados, se consignaba la suma de Bs. 2.494 por concepto de “Contribución Indígena de la Provincia Velasco” que significa el 3,9% del total de los ingresos recaudados, lo que quiere decir que también los originarios de Santa Cruz contribuían al erario departamental, que no se declaraba anteriormente. Por otra parte, una comprobación por demás interesante que se obtiene de este Informe, es que en aquellos tempranos años de la República el

²¹ Informe del Ministro de Hacienda e Industria al Congreso Nacional, 1882.

Departamento de Santa Cruz no solo cumplía con sus presupuestos de ingresos y egresos en mayor proporción que en épocas posteriores y aún en pleno siglo XXI, sino que declaraba saldos de Caja, tal como se demuestra en el cuadro siguiente, asimismo, es importante observar que siguiendo la regla general de la economía de este Departamento que prevaleció hasta bien entrado el siglo XX, se priorizó el gasto en el culto religioso por sobre otras necesidades terrenales perennes, tales como los servicios públicos para la población, se gastó en tal concepto hasta el 42% de los recursos Departamentales.

INGRESOS (Bs.)		
Diezmos e impuestos sobre predios rústicos	28.000	24.193,42
Impuestos sobre extracción de azúcar	20.900	23.025,6
Impuesto sobre ganados	9.197,5	10.318,8
Contribución indígena de la Prov.Velasco	0	2.494,28
Otros 8 ítems menores	17.198,5	3.344,5
Saldo de Caja de 1881	0	1.146,31
	75.296	64.522,91
EGRESOS (Bs.)		
Servicio político	5.716	4.803,96
Servicio de policía	7.139,5	6.668,49
Ministerio Público	5.013,6	3.053,33
Servicio de Justicia	15.060	8.727,91
Servicio de Hacienda	2.356	2.104,66
Asignaciones	10.940	2.487,35
Servicio de culto	30.488	2.4807,2
Intereses y descuentos	0	864,49
Saldo de Caja para la gestión 1883	0	5.719,35
* Se conservan los conceptos y cifras originales.	76.713,1	59.236,74

Fuente: Memoria del Ministerio de Hacienda e Industria, 4 de Agosto de 1883.

En el citado trabajo de Manuel Vicente Ballivián es también interesante observar que en 1903 las propiedades inmuebles fiscales de la República, entre nacionales, departamentales y municipales alcanzaban las siguientes cifras:

La Paz	Bs.	4.949.896
Beni	"	47.988
Oruro	"	499.722
Cochabamba	"	1.131.349
Santa Cruz	"	259.630
Potosí	"	1.980.388
Chuquisaca	"	1.310.170
Tarija	"	289.763
TOTAL		10.468.906

Es notable que en el detalle o pormenorización de estas cifras, que se encuentran en otro cuadro numérico sumamente extenso y que no se presentan para no cansar al lector, las propiedades nacionales alcanzan sólo el 4% en el Departamento de Santa Cruz, siendo el 96% de propiedad Prefectural y Municipal, lo que denota evidentemente una ausencia del poder central en la región, situación que contrasta totalmente con La Paz donde la propiedad nacional, o sea del Estado central, es del 69%, que podría explicarse porque esta última ya era la capital administrativa del país.

También es interesante conocer el detalle de las rentas aduaneras (impuestos, tazas, etc.) que tuvo el país en la gestión fenecida de 1902, según el ameritado trabajo:

Aduana de La Paz	Bs.	1.280.000
Aduana de Pelechuco	"	20.000
Aduana de Puerto Suárez	"	140.000
Aduana de Villa Bella	"	100.000
Aduana de Tarija	"	121.000
Aduana del Acre	"	100.000
Aduana de Uyuni	"	80.000
Aduana de Oruro	"	30.000
Aduana de Tupiza	"	12.000
Agencia Aduanera de Antofagasta	"	2.050.000
Agencia Aduanera de Arica	"	450.000
TOTAL		4.383.000

Que muestran que los ingresos fiscales declarados por las aduanas del oriente boliviano en aquel tiempo, están muy lejos de las del occidente, aun incluyendo en estas cifras las recaudaciones por impuestos a la exportación de goma; la explicación más razonable podría ser precisamente la mencionada evasión de impuestos de los exportadores de goma del oriente boliviano mediante el contrabando, la declaración en aduanas brasileñas, y otros procedimientos.

Este análisis somero de una muestra de los presupuestos de Santa Cruz de los primeros 100 años de vida de la República, no estaría completo sino abordamos también, aun sucintamente, los presupuestos municipales de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra. Aunque se ha podido encontrar sólo algunos presupuestos a partir de 1900, los presentamos en el **Anexo 10**. Y tal cual se ve, cobran relevancia los diversos subsidios o asignaciones que ha recibido directamente la Alcaldía Municipal del Tesoro General de la Nación para el hospital, el lazareto y, sorprendentemente, para luz eléctrica a partir de 1908; en este último año las subvenciones del gobierno nacional a la Alcaldía Municipal de Santa Cruz representaron el 32% del Presupuesto Municipal, lo que además quiere decir que la ciudad ya gozaba de este beneficio desde hace 100 años más o menos, y seguramente no en condiciones óptimas y además sujeto a restricciones de horario, radio de cobertura, etc. pero nunca se podría afirmar que la ciudad de Santa Cruz "no conoció la luz eléctrica sino hasta la creación de la CRE" (1965), tal como lo afirmaba uno de sus directivos en un discurso de homenaje o recordación de la fecha de fundación de esta cooperativa de Servicios públicos; es también notable observar que en el lapso de 13 años, o sea de 1907 a 1920, el presupuesto de ingresos y gastos de la Alcaldía creció prácticamente en un 100%, siendo los ingresos por impuestos sobre predios urbanos y el de licores y tabacos los que denotan mayor crecimiento, lo que denota una optimización en la administración comunal puesto que la población urbana permaneció casi estacionaria.

Es evidente, que es ilusorio creer que los presupuestos que se elaboran por cualquier entidad pública en este o en cualquier otro país, se cumplan a cabalidad, mas bien, lo contrario es, con seguridad, la norma en nuestro país ahora y desde siempre, pero tampoco se debe olvidar que muchas de las veces los presupuestos no se cumplen no por falta de recursos, sino simplemente por factores humanos o propiamente administrativos; tanto, que hasta hoy, ya en el siglo XXI, se evidencia que muchos presupuestos no se ejecutan o se ejecutan a medias porque las autoridades, sean éstas nacionales, regionales o locales y entes públicos no los cumplen por incapacidad, falta de planificación, desorden administrativo y otras causas atribuibles a quienes están a cargo de ejecutarlos, aun cuando los recursos están ahí disponibles en los bancos, en las arcas del Tesoro General de la Nación; tampoco se puede cerrar los ojos ante la realidad de que el país hasta casi fines del

siglo XIX era “gobernado a lomo de caballo”, por lo tanto, el cambio continuo de autoridades y la consiguiente corrupción, eventualidad e improvisación de los funcionarios públicos anulaban los esfuerzos para la ejecución de planes y programas, y ni qué decir de la enfermedad tan boliviana de que “todo lo hecho por el anterior está mal hecho y hay que empezar de nuevo”. Con todo, los presupuestos aun sean ejecutados parcialmente o en su integridad no ejecutados constituyen el interés manifiesto de hacer algo específico en beneficio de alguien o de algunos, y en nuestro caso, de un espacio territorial llámese país, ciudad, región o departamento de la República.

Sin embargo en este tema del incumplimiento de los presupuestos hay otro culpable, que en muchos casos podría ser el principal, y es la colectividad involucrada, y aun más que ésta la dirigencia política o el núcleo social, que podría ser una elite, una clase sacerdotal, militar, etc. que teniendo tal grado de influencia en la colectividad define los destinos de la misma, y así, de este modo surge la pregunta: ¿qué hizo la dirigencia cruceña, aquellos grandes terratenientes, primero, y luego connotados empresarios de renombre internacional, como por ejemplo del caucho, para apoyar, viabilizar e incluso exigir por los medios legales y racionalmente adecuados el cumplimiento de los compromisos de los diferentes gobiernos?. Pues, ellos, por el grado de cultura o instrucción que supuestamente han alcanzado, eran los más indicados para conocer las leyes y disposiciones gubernamentales, especialmente en lo referente a su Departamento, más que los mozos de las haciendas, los pocos artesanos del pueblo y más que los cambas de verdad; es cierto que la Representación camaral de 1909 presentó un extenso alegato al Poder Ejecutivo reclamando porque en los 10 últimos años de gobierno liberal no se había cumplido la gran mayoría de las obras comprometidas por los gobiernos en los presupuestos para beneficio de Santa Cruz, pero, aparte de ser una nota de reclamo, este documento no propone soluciones a los problemas más profundos en los que subyace el atraso socio-económico de Santa Cruz, que se arraigan en las mismas costumbres e idiosincrasia de sus clases dirigentes; habrían de ser años más tarde que otra Representación Parlamentaria valientemente “ponga el dedo en su propia llaga” al proponer soluciones que saquen a Santa Cruz del marasmo socio-económico en que se encontraba desde años antes. Más adelante nos referiremos “in extenso” al documento de la Representación Cruceña de 1923.

2.3 LOS ESFUERZOS POR EL DESARROLLO DEL ORIENTE BOLIVIANO.

Estas citas de los esfuerzos del gobierno central vía presupuestos fiscales se complementan con los que ha desplegado él mismo, en proyectos específicos a

favor de todo el oriente boliviano o en especial de Santa Cruz, que no se reflejan numérica o precisamente en los presupuestos nacionales, así por ejemplo, en la administración del Mariscal Andrés de Santa Cruz se intentó salvar la industria de los tejidos de algodón tan floreciente en Cochabamba como en las regiones de Mojos (Beni) y Chiquitos (Santa Cruz) durante el coloniaje, prohibiendo en el arancel aduanero adoptado en 1829 la internación de tocuyos y tejidos ingleses, similares a la producidos en el país, pero la competencia extranjera dotada de tecnología de punta que arrojaba productos más baratos, más perfeccionados y atractivos acabó finalmente con esta industria nacional. Y en verdad estas industrias locales prosperaron al amparo del monopolio del comercio ejercido por la Corona Española, y cuando se produjo la independencia de España, la libertad de comercio abrió las puertas al comercio inglés, el más poderoso de la época que además supo aprovechar los bajos costos marítimos y la proximidad de los principales mercados bolivianos a las costas del Pacífico.

La producción de la quina o cascarilla que se realizaba en el norte de La Paz y en los departamentos de Santa Cruz y el Beni, fue también amenazada de principio por la competencia extranjera, esta vez, con la piratería de plantines que luego dieron lugar a extensas plantaciones en las colonias inglesas del oriente, y es así que en 1841 ya en el gobierno del General José Ballivián, se decretó como un incentivo para la reactivación de esta industria la libre exportación y comercio del producto que antes era monopolio del Estado, además, se estableció que la quina procedente de Santa Cruz pagaría un arancel de exportación de solamente 12 bolivianos por quintal en relación al producto procedente de La Paz que pagaba 20 bolivianos.

En el intento de desarrollar la región oriental del país, y a los pocos años de fundada la República, el gobierno del Mariscal Andrés de Santa Cruz dictó un decreto en 1832 por el que “autorizó a Manuel Luis Oliden a construir un puerto en la confluencia de los ríos Tucabaca, Otuquis y Latiriquiqui, u otro sitio que fuera adecuado para facilitar la navegación del río Paraguay [...] incluía una extensa dotación de tierras a la cual llamó Provincia de Otuquis [...] Oliden era porteño, educado en la Universidad de Charcas y veterano de la guerra de la independencia”²². El puerto no pudo ser construido, quién sabe por qué circunstancias.

Poco después, en 1844 durante el gobierno del Gral. José Ballivián, se suscribió otro contrato en Londres entre el Gobierno de Bolivia y la “Compañía Belga de Colonización” para formar una “Comunidad Agrícola, Industrial y Mercantil” bajo los principios del socialismo utópico ideado por Charles Fourier.

²² Roca, José Luis: *Economía y Sociedad en el Oriente Boliviano (Siglos XVI y XX)*, 2001, pág. 49.

El Estado boliviano concedió a la Cía. 1.000.000 de acres de tierra, juntos o por lotes, durante 90 años para el asentamiento de 50 familias de inmigrantes por año; se establecían premios pecuniarios a los inmigrantes especializados y financiamiento para el desarrollo de la comunidad, y como algo especial de citar, la compañía debía recibir Bs. 20.000 por el primer barco que arribase a Chiquitos en Santa Cruz o a Mojos en el Beni, pero el proyecto fracasó por incumpliendo de la compañía a todos los puntos pactados. De haberse llevado a cabo y con éxito este proyecto, o más propiamente dicho contrato, se hubiera establecido en la región oriental del país este tipo de sociedad o de convivencia humana denominado “falansterio” por su creador, donde la distribución del beneficio se hacía prácticamente igualitario entre el capital, el trabajo asalariado y lo que él llamaba “el talento” o propiamente lo que hoy denominaríamos administración, investigación, creación, etc. Sin duda que muchas historias se hubieran contado si se hubiese llevado a cabo esta especie de experimento de aquel reconocido socialista utópico del siglo XIX, en esta suerte de “probeta social” como seguramente las consideraba a las alejadas y despobladas, pero exuberantes y extensas regiones del oriente boliviano.

En el mismo año de 1843 el notable periodista Vicente Pazos Kanki, indio aymara, paceño del pueblito de Ilabaya, que influyó notablemente en la política argentina mediante el periodismo desplegado en Buenos Aires en la época de la independencia, y que estuvo de embajador boliviano en Londres por parte del gobierno Ballivián, logró interesar a una empresa nominada “Compañía de la Guayana Francesa” para un plan de colonización parecido al de la compañía belga, pero las autoridades nacionales lo desautorizaron; aun así, el Presidente José Ballivián no se desanimó y a finales de su periodo intentó otro plan de colonización con un grupo británico llamado William Scholey Co. que el Congreso Nacional posterior a su gobierno también lo rechazó.

Es notorio el interés de ese gran estadista que fue el Gral. José Ballivián para desarrollar el oriente y vincularlo al occidente del país, aparte de crear el Departamento del Beni (1842) trató de abrir comunicaciones con la cuenca del Plata, así lo certifica el notable historiador boliviano Casto Rojas en su obra *Historia Financiera de Bolivia*, escrita con motivo del centenario de la República, al decir, “ya que hasta entonces habían sido estériles los esfuerzos desplegados para vincular al país el Litoral de Atacama, venciendo el largo desierto que lo interceptaba, el gobierno del General Ballivián dirigió su mirada hacia el Atlántico y trató de abrir la navegación del Pilcomayo. Fueron votados 200.000 pesos para esta importante empresa, provenientes de las utilidades cifradas en el contrato

del huano”²³. Esta referencia nos da también una pauta de la enorme dificultad geográfica que había que vencer para llegar a nuestras costas del Pacífico desde el interior del país, y que facilitó la invasión y el asentamiento chileno, y, por tanto, la usurpación del Litoral Boliviano.

Siempre en el afán de desarrollar estas vastas regiones del país, en la década de 1870 el gobierno boliviano encomendó al explorador Miguel Suárez Arana navegar y colonizar los ríos del oriente boliviano y además fundar un puerto trazando un camino que una este puerto con la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, todo, a cambio de una importante concesión de tierras y privilegios por 40 años. Que se sepa, el mejor resultado de este proyecto fue la fundación de la actualmente floreciente ciudad de Puerto Suárez.

Posteriormente, en el año de 1880 el gobierno de la nación suscribió un contrato con una empresa de “Viabilidad y colonización del Oriente de Bolivia”, por el cual esta empresa se comprometía a “construir 2 ferrocarriles en Bolivia, colonizar el oriente boliviano, establecer la navegación de los ríos, prestar al gobierno 400.000 Libras y 50.000 bolivianos a cada una de las municipalidades para la apertura de caminos”²⁴, pero, infelizmente el contratista incumplió a todos los puntos del compromiso y el proyecto quedó en nada, tras un intercambio de agrias notas entre la empresa y el Dr. Eliodoro Villazón, Agente Financiero de Bolivia en París.

El economista Luis Peñaloza, en su conocida obra, dice: “La vinculación del altiplano con el oriente fue una de las primeras cuestiones que interesaron a los estadistas bolivianos. En 1850 se pensó en la posibilidad de construir un canal del Pilcomayo al Río Grande, y de ésta al Paraguay [...]”, y después, que en 1905 se otorgó una concesión para construir una ferrocarril entre el río Paraguay y Santa Cruz como parte de una vasta concesión colonizadora y de navegación a favor primeramente de Luis de Lemoine y “The Bolivian Corporation Limited”, y después de la sociedad “Fomento del Oriente Boliviano”²⁵, concesión que fue declarada caduca en 1912 por incumplimiento del concesionario, no obstante de haberse otorgado una ampliación y mejoras en los términos de la misma por parte del Supremo Gobierno. A continuación, este mismo estudioso nos habla de “Otra de las esperanzas nacionales fallidas, por efecto de la audacia de la concepción y de la exigüedad de medios” que fue la construcción del ferrocarril Este de Bolivia, que comprendía la línea Yacuiba-Santa Cruz-Puerto Rojas, que por Ley del 23 de septiembre de 1910 se le concedió a James Sipson Whiton,

²³ Rojas, Casto: *Historia Financiera de Bolivia*, 1925, pág. 141.

²⁴ Villazón, Eliodoro: *Informe al Señor Ministro de Hacienda e Industria, París 26 de Junio de 1882*, pág. 78.

²⁵ Peñaloza, Luis: *Historia Económica de Bolivia*, Tomo II, 1954, pág. 392.

que después de modificaciones y hasta de transferencias fue también declarada caduca en 1912. Se encuentran en el mismo plano de los fracasos ferroviarios, dice el mencionado autor, “los ferrocarriles concedidos en privilegio a la firma ‘The Bolivia Development and Colonization Company’ que obtuvo en 1912 la concesión para la construcción del ferrocarril de La Paz a Puerto Breis u otro punto sobre el río Beni (esto, en vista de haberse abandonado esta línea por ‘The Bolivia Railway’ que iba inicialmente a construirla), y de Santa Cruz a otro punto de la línea Puerto Rojas-Yacuiba al río Paraguay [...]”. El estado boliviano garantizaba la emisión de obligaciones que lanzara al mercado financiero el concesionario, con las rentas del ferrocarril Guaqui-La Paz, con bonos de segunda hipoteca del contrato Speyer y con sumas en efectivo del superávit previsto en el servicio del empréstito Credit Mobilier, estos últimos contraídos para la construcción de parte de la red occidental de ferrocarriles, pero, todos estos esfuerzos fracasaron por la pobreza del Estado “en momentos en que, como decía el Presidente Montes en 1916, se erigían grandes fortunas privadas gracias a la explotación de las riquezas naturales del país: los minerales, la goma y los salarios bajos”²⁶.

En efecto, descartando a los grandes empresarios mineros cuyos intereses no cuajaban con el desarrollo del oriente boliviano, ¿dónde estaban los otros grandes, los industriales de la goma, los terratenientes propietarios de miles de hectáreas de tierra cultivable o de bosques plenos de árboles de finas maderas, sino eran gomales, y aquellos otros con también miles de cabezas de ganado vacuno, o sea la elite dominante de la región, para no “poner el hombro” a estos esfuerzos del Estado o aunar intereses entre ellos mismos para concretar alguno de estos proyectos, que iban directamente en beneficio de las regiones de su propio dominio, en consecuencia, de su propia conveniencia? A primera vista parece haber habido un interés manifiesto, expresado en esta especie de indiferencia, en este “non importismo”, si no es algo peor, a los proyectos del Estado boliviano para desarrollar económicamente la región, para luego conectarla con el resto del país; tal vez, la investigación y el análisis de nuevos archivos y fuentes de información como el que se viene efectuando ahora, recién en el siglo XXI, de los archivos de la Casa Suárez, arroje algunas luces al respecto.

En estos esfuerzos, volvemos a 1901, año en que el Supremo Gobierno, tras una intensa campaña diplomática para atraer capitales al oriente boliviano, y especialmente ante la inminente amenaza de confrontaciones bélicas con el Perú y el Brasil que pretendían ocupar el territorio del Acre, el 11 de julio de 1901 logra conformar una asociación denominada “The Bolivian Syndicate”, con asiento en New York con la representación del industrial minero Avelino Aramayo por

parte de Bolivia y Federico Whitridge por parte de los financieros interesados, que se dedicaría a conformar una sociedad anónima con sede en Norteamérica o Europa con un capital de 500.000 Libras Esterlinas para la administración de esta región en condiciones muy especiales, tales como, a petición boliviana, equipar y mantener fuerzas armadas y barcos de guerra, a cambio del 40% de la percepción de entradas aduaneras y otros privilegios, pues, la intención del gobierno era intermediar entre las pretensiones de ambos vecinos limítrofes y los derechos de Bolivia, los intereses de influyentes personalidades de la banca y el gobierno norteamericanos que participaban del “Syndicate”. El historiador boliviano Miguel Mercado M. relata que “mientras el Barón de Río Branco se estrellaba contra el contrato Aramayo-Whitridge, acusándole de *concesión africana, indigna de nuestro continente*, representantes del Brasil se ponían de acuerdo con los miembros del Sindicato para que su país se subroga los derechos y obligaciones de aquella *convención africana* [...] por la suma de 114.000 Libras Esterlinas”, precipitando fatalmente la contienda bélica que se quería evitar²⁷.

Pocos años después, otro intento semejante al anterior, esta vez protagonizada por una sociedad anónima belga dedicada a explorar y formar grandes empresas en las regiones inexploradas del África y Sur América denominada “L’Africaine”, se compromete mediante contrato a establecer una línea de vapores en el Río de La Plata hasta un puerto boliviano, a construir en Bahía Negra un puerto comercial, construir ferrocarriles del puerto a las ciudades de Santa Cruz y Trinidad; iniciados los trabajos, estos fueron abandonados y se produjo la caducidad de la concesión.²⁸

En 1910 en la Memoria del Ministerio de Colonización y Agricultura presentado a la Legislatura de ese año, se informa sobre la “Colonia Warnes ubicada a una distancia de 30 kms. al sud de Puerto Suárez ...[donde] se han mensurado 34 lotes al costado del arroyo Mutun...[y] a mérito de que los ingenieros Chester B. White y Guido de Voltaire no dieron cumplimiento a la obligación que contrajeron [...] se aceptó la propuesta de Isaac Aranibar para importar 100 familias europeas hasta el 31 de diciembre del corriente año, que reunirían todas las condiciones señaladas por el D.S. de 18 de marzo de 1908. Como compensación de gastos [...] el gobierno ha adjudicado gratuitamente al señor Aranibar y socios 80.000 hectáreas [...] en el Departamento de Santa Cruz”²⁹. Por lo que se sabe, este nuevo interesado en la región tampoco cumplió con los términos del contrato, desconociéndose si también él y los suyos recibieron las 80 mil Has., aún más, en

27 Mercado Moreira, Miguel: *Historia Internacional de Bolivia*, 1930, pags. 84 y 133.

28 Albarracín Millán, Juan: *El Poder Minero*, 1972, pág. 46.

29 Ministerio de Colonización y Agricultura: *Memoria presentada a la Legislatura de 1910*, pág. XLII.

26 Idem., pág. 395.

el mismo documento se informa de que en “Chiquitos, región de San Miquichu, se encuentra la colonia agrícola del ‘Salado’ formada por chiquitanos, españoles e italianos [...] que provee de legumbres y hortalizas a la población de Puerto Suárez y que se encuentra en estado floreciente, ha nacido sólo por el apoyo que prestó el Gobierno a los antiguos poseedores de terrenos, para que no sean despojados por peticionarios inescrupulosos”.

Y así, aunque nos parezcan risueñas algunas acciones de los gobiernos de aquella época, por lo poco realistas y hasta ingenuas, estos no perdieron de vista que había que desarrollar el oriente boliviano por todos los medios posibles y al alcance de entonces, cuando en realidad este tipo de emprendimientos requerían grandes capitales, crédito internacional, estabilidad política y el apoyo de las élites o grupos de poder económico y social, en este caso, de los orientales primero y luego de la burguesía minera de occidente, y el joven estado boliviano no los tenía ni por asomo, y para su infortunio, en esta su búsqueda ansiosa de oportunidades, mas su novel participación en la diplomacia y el mundo financiero internacional, fue presa fácil de aventureros y farsantes del mundo financiero de entonces.

Estamos ya en plena guerra del Pacífico, y un acontecimiento mostraría el grado de patriotismo e involucramiento en los destinos de la patria demostrado por el pueblo, en general de Santa Cruz, aparte de las acciones bélicas propiamente dichas en que intervinieron muchas de sus gentes; así, en 1879, el gobierno del General Daza levantó un empréstito nacional forzoso que debía ser satisfecho por los habitantes de cada uno de los Departamentos, vale decir por la totalidad de los ciudadanos y habitantes del campo y las ciudades, en estas proporciones:

La Paz	Bs.	350.000
Oruro	“	120.000
Chuquisaca	“	130.000
Cochabamba	“	160.000
Potosí	“	200.000
Tarija	“	30.000
Santa Cruz	“	10.000
Total		1.000.000

Fuente: Historia Económica de Bolivia, Julio Paz, 1927, pág. 142

De esta suma solamente se logró recaudar 437.000 bolivianos, siendo Santa Cruz el único Departamento que cumplió a cabalidad con su cuota, aun cuando ésta fuese la de menor cuantía del país.

2.4 EL IMPERIO DE LA GOMA.

En el campo de la explotación de los recursos naturales ya desde mediados del siglo XIX hasta 1870, la ciudad de Santa Cruz se constituyó en el centro comercial de la explotación de la quina, luego, en el centro de la explotación del oro de San Javier hasta 1890 y finalmente, agotada la explotación de la quina, se convirtió en el centro administrativo y financiero de la explotación de la goma hasta 1912 aproximadamente³⁰; sin embargo, esta relación casi cronológica hecha en la obra de este prestigioso docente universitario, parece no estar muy de acuerdo a la realidad histórica, puesto que los recursos provenientes de la quina, por lo menos aquellos declarados o manejados legalmente, se centraron en la ciudad de La Paz donde se creó incluso el llamado “Banco de la Quina” de propiedad del gobierno como órgano de fomento, financiador y de acopio, aunque también es evidente que gran parte de la explotación de la quina practicada desde los tiempos de la Colonia fue ilegal, es decir, sin sujetarse a limitaciones de ninguna naturaleza como podían haber sido normas de corte, áreas de explotación, etc., o al menos, el pago de impuestos a la producción o a la exportación, siendo tal este tipo de explotación irracional, hasta que el árbol de la chinchona, de cuya corteza se obtenía la quina, desapareció totalmente de amplias zonas rurales como “la comprendida entre Yacuiba y Charagua, a donde se dirigían los quineros desde la Argentina”³¹; las medidas que tomaron los diferentes gobiernos desde el del Mariscal Andrés de Santa Cruz prohibiendo temporalmente los cortes, dando incentivos fiscales como el Decreto Supremo que se dictó en 1840 fijando el impuesto de Bs. 20 a la quina proveniente de La Paz y solamente Bs. 12 a la que se producía en Santa Cruz, y otros para su industrialización constituyendo empresas mixtas, etc. no tuvieron ningún efecto y esta riqueza natural exclusiva y propia de Bolivia desapareció, diríamos por robo, para luego reaparecer en las alejadas regiones del Asia donde fue llevada por ingleses y holandeses.

Ya es conocido que en las postrimerías del siglo XIX, es con el auge de la economía de la goma que los hacendados y terratenientes de Santa Cruz se convierten en una clase empresarial, pues ellos no solamente organizaron la exploración y la explotación de los territorios gomíferos de los actuales departamentos de Pando y del Beni, sino también que fueron más allá hasta llegar al Acre en el actual territorio del Brasil y otrora boliviano, desplazándose también hacia el este hasta la cuenca del río Itenez; es también a raíz de la economía de la goma que se hacen presentes en Santa Cruz los primeros inversionistas extranjeros, especialmente de origen alemán.

³⁰ Ardaya Jiménez, Rosendo: *Historia del Desarrollo Socioeconómico de Santa Cruz hasta 1952*, 1997, pág. 18.

³¹ Peñaloza, Luis: Obra citada, pág. 115.

Según historiadores e investigadores que se ocuparon específicamente del tema, ya en 1864 don Santos Mercado estableció la primera barraca gomera sobre el río Yata, un tributario del Mamoré, siendo su primera producción de 76 arrobas de 32 libras, o sea, 1.119 kilogramos aproximadamente, posteriormente se establecieron otras barracas en la cuenca del río Madera con gente venida de Cochabamba y especialmente de Santa Cruz. Hacia 1871 se inició la exploración y explotación de gomas en el río Beni por pobladores venidos de Santa Cruz y de La Paz, que entraban -éstos últimos- por las provincias yungueñas o la región de Sorata; en 1875 se conforman verdaderas sociedades de exploración y explotación que en 1876 alcanzan al número de 19, de las cuales 18 eran de propiedad de ciudadanos cruceños, con una producción total de 104.000 libras, alrededor de 47.840 kilogramos, un crecimiento enorme para un lapso de 12 escasos años.

El gobierno boliviano no fue indiferente a esta situación, y es así que el gobierno de Ballivián contrató en 1844 los servicios del ingeniero José Agustín de Palacios, paceño de nacimiento, para establecer la navegabilidad de los ríos amazónicos del territorio, quien demostró que las cachuelas o rompientes eran factibles de ser superadas posibilitando de este modo el desarrollo de toda la llamada industria de la goma. Tampoco estuvo ausente de estas actividades el interés privado de los grandes industriales mineros del occidente como Félix Avelino Aramayo que contrajo un empréstito por cuenta del gobierno boliviano con el Coronel norteamericano George Earl Church en 1869, destinado a la construcción de un ferrocarril que salvaría toda la región de las cachuelas, pero este proyecto fracasó por las controversias políticas internas del país e internacionales con el Brasil.

A decir del ilustre investigador, explorador y científico Manuel Vicente Ballivián, cuando desempeñaba las funciones de “Subdelegado Nacional de los Territorios del Noroeste y del Departamento del Beni”³², la explotación del caucho estaba generando enormes ingresos económicos que lamentablemente no se reflejaba en la percepción de los respectivos impuestos, lo que reflejaba que inmensos territorios gomeros estaban siendo explotados sin título alguno, y por consiguiente, a nuestro juicio, la evasión también inmensa de impuestos nacionales, departamentales y municipales. En efecto, en sus escrupulosas estadísticas citando incluso el nombre de la barraca, las de sus propietarios o concesionarios, la ubicación por Departamento, Región y Provincia, así como el número de estradas concedidas, se lee que de las 195.061 estradas legalmente concedidas hasta finalizar el año 1901 el 77.5% o sea 151.148 estradas corresponden al Departamento de La Paz, el 0.8% igual a 1.500 estradas

³² Ballivián, Manuel Vicente: Oficina Nacional de Inmigración, Estadística y Propaganda Geográfica: *Industria de la Goma Elástica en Bolivia*, La Paz, 1902.

al Departamento de Cochabamba y todo el resto, vale decir el 21.7% a las regiones de Santa Cruz, del Beni y de la Delegación del Madre de Dios -que hoy correspondería a Pando y parte de los otros dos Departamentos- proporción, esta última, que resulta irrisoria dadas las inmensas extensiones boscosas de estos territorios, precisamente fuente de esta importante riqueza natural, tomando en cuenta, además, que según el autor se les ha negado toda información sobre las estradas gomeras en el entonces llamado “Territorio de Colonias” (Acre, Purús, etc.), lo que equivale a decir que la explotación gomera en su mayor parte estuvo en manos de los orientales, fue ilegal y evadió toda suerte de imposición que hubiera beneficiado a la colectividad.

Estas mismas estadísticas nos permiten deducir la concentración de la tenencia de tierras en estas regiones a título de “estradas gomeras”, así, mientras que en La Paz cada concesionario tenía en promedio 391 estradas, en Santa Cruz poseían 508, en la “Delegación Nacional del Madre de Dios” 359 y sorprendentemente en el Beni tan sólo 233 estradas; los grandes potentados de la goma internacionalmente reconocidos como tales, según la leyenda dueños de casi toda la región nor oriental y nor occidental del país, apenas figuran con modestas cifras como 2.100 estradas Suárez Hermanos, Antonio Vaca Díez con 3.500 y Nicanor G. Salvatierra, que si bien es nombrado en las estadísticas de Manuel Vicente Ballivián aparece con cero estradas, se colige que estos personajes podrían estar entre aquellos del Territorio de Colonias que se negaron a proporcionar información alguna o entre aquellos otros de “[...] poco o ningún hábito [...] de suministrar los precisos datos”, como lo manifiesta don Manuel Vicente Ballivián; además, lo confirman también las estadísticas que este ilustre personaje ha levantado en el territorio de la “Delegación Nacional del Madre de Dios” de las que él fue “Sub Delegado”, donde de las 16.889.449 hectáreas registradas correspondían 231.362 hectáreas por concesionario, sin embargo la concesionaria Suárez Hnos. tenía por sí sola 1.017.992 hectáreas y Antonio Vaca Díez 1.185.000 hectáreas y, repetimos, sin contar las que seguramente han tenido en el “Territorio de Colonias”; en efecto, “según los registros del Consejo Británico de Comercio, en 1909 la Casa Suárez era dueña de 6.4 millones de Has. (75% del Departamento de Pando y Provincia Vaca Díez, del Beni), además de tierras ganaderas, inmuebles, puertos y embarcaciones (CIDOB, 1979)”³³

También es de conocimiento general el reclutamiento o “reenganche” de gente que hacían los empresarios o sus intermediarios en el campo y las poblaciones de Santa Cruz y aun en otras partes para la explotación de la goma en las selvas amazónicas, a veces vil y hasta delincencial, como lo denuncia el explorador

³³ Arrieta, Mario; Abrego, Guadalupe; Castillo, Abel; De la Fuente Manuel: Obra citada, pág. 64.

norteamericano Coronel H.P. Fawcett: "No muy lejos a orillas del Madre de Dios había una barraca no dedicada a la explotación del caucho, sino a criar niños para venderlos en el mercado de esclavos"³⁴, pero ya antes los indígenas de estas regiones reaccionaron ante tales abusos, y es conocido el episodio en que guiados por un cacique de nombre Andrés Guayochi abandonaron la región de la ciudad de Trinidad para trasladarse a otro lugar denominado San Lorenzo, donde supuestamente se sentirían más a cubierto de los cazadores de esclavos, pero los vecinos de Trinidad constituyeron columnas armadas y fueron tras los evadidos con quienes entablaron combate con el resultado adverso de 21 cruceños muertos, la procedencia regional de los 21 fallecidos parece ser evidente porque apenas comenzado el auge de la goma, gente venida de Santa Cruz se dedicaba a la actividad del "reenganche" y la esclavitud en todo el territorio beniano³⁵; hay que agregar mucho más a estos inenarrables padecimientos y abusos como el pago de salarios en especie a precios de extorsión de la pulpería del mismo patrón, la traslación hereditaria de deudas, etc. que sufrieron quienes caían en el engaño de las altísimas pagas de salario o la obtención de grandes ganancias "en duras y soberbias" libras esterlinas de oro; el gobierno nacional a instancias del Cnl. José Manuel Pando, que conoció personalmente esta situación, dictó una Ley en 1896 tratando de prohibirla, pero no fue cumplida, hasta que posteriormente en 1910 el gobierno de Eliodoro Villazón lanzaba otra ley similar y ampliatoria a las regiones fronterizas con la Argentina y el Paraguay que fue cumplida a medias, ya que hasta fines del siglo XX algunas iglesias evangélicas, principalmente, denunciaban aún la existencia de este tipo de trato en aquellas regiones.

A decir de casi todos los historiadores, los que volvían al terruño, o volvían sin nada después de haber dilapidado sus dineros en interminables jornadas de bohemia, juego y mujeres en las inimaginables rutas que conducían a la esplendorosa Manaos en el Brasil, o aún más lejos, en Londres o el continente europeo, o por el contrario volvían repletos de dinero que no tardaban también en despilfarrarlo en otras infinitas noches de "buri", dados, póker y ostentación y derroche artificiosos; la inversión real fue tan escasa que a decir de un investigador "parece haber sido la de instalar una maquina a vapor, que alimentaba de energía a un aserradero y un molino de trigo"³⁶ a lo que podemos agregar la construcción y amueblamiento al más puro estilo y con materiales y elementos europeos de 2 o hasta 3 mansiones en la ciudad de Santa Cruz.

Pero esto ocurría con los gomeros benianos y cruceños, en cambio sus mismos asociados, empleados, etc. venidos o mas bien traídos por ellos mismos de Europa,

³⁴ Albarracín Millán, Juan: Obra citada, pág. 102.

³⁵ Roca, José Luis: Obra citada, pág. 121.

³⁶ Gerrit, Koster: Obra citada, pág. 21.

y muchos otros más del mismo origen, se hicieron "las Américas" constituyendo empresas de intermediación para la explotación gomera hasta llegar a suplir las funciones de entidades bancarias o financieras, mediante el uso de las Letras de Cambio y otros instrumentos mercantiles ya que el primer banco establecido en Santa Cruz de la Sierra fue el Mercantil recién en 1912, succionando así buena parte de los beneficios del caucho; y cuando advino la crisis gomera, esta gente, naturalmente con más "materia gris" que la anterior, habiendo hecho un buen trabajo de acumulación de riqueza durante años optó por irse a sus países de origen unos, y otros, derivaron sus actividades al comercio incursionando en el mercado andino y a la ganadería y, lo que es muy importante, entroncaron con familias de la elite cruceña apoderándose de puestos estratégicos del liderazgo cruceño en los campos económico, social y político.

La riqueza que generó la explotación de la goma fue considerable en relación al total de la economía boliviana, así, una relación del valor de las exportaciones de goma de 1896 a 1903 muestra las siguientes cifras³⁷ y porcentuales del total de exportaciones bolivianas:

Año	Libras esterlinas	Porcentaje
1896	388.205	20%
1897	524.102	30%
1898	1.084.496	49%
1899	(no se menciona cifras)	
1900	832.310	29%
1901	733.147	24%
1902	472.827	20%
1903	238.226	11%

Sin embargo, el valor de la producción volvió a repuntar años más tarde, pues, en los anexos a la Memoria del Ministerio de Hacienda e Industria de 1909 se muestra que la exportación de goma fue la segunda del país después de la del estaño.

Fue tal la irracionalidad, egoísmo y materialismo individualista de los grandes empresarios gomeros, que prefirieron contratar administradores de segunda línea como contadores y otros desde la lejana Europa antes que acudir a sus coterráneos, connacionales o de los países vecinos; europeos que años después habrían de constituirse en sus propios competidores o empresarios paralelos en

³⁷ Arze Cuadros, Eduardo: *La economía de Bolivia, ordenamiento territorial y dominación externa 1492-1979*, 1979, págs. 328-330.

la explotación colonial de estas regiones, se cuentan por decenas, pero parece que las más importantes fueron las de Emilio Zeller, Felipe Schweitzer, las de las familias Gasser, Elsner y otras, que efectivamente realizaron una verdadera y auténtica explotación colonial de las regiones del oriente boliviano, sin piedad, con el firme propósito de haber venido a estas alejadas selvas para “hacerse las Américas”; entre los nacionales aparte de Nicolás Suárez y Antonio Vaca Díez, la historia cita a los hermanos Paz, Nicanor Salvatierra, todos cruceños, y varios nombres más.

Las personalidades de Suárez y Vaca Díez marcan la diferencia entre un empresario patriota y otro que no lo es, entre un hombre culto e ilustrado y otro que tampoco lo es, entre un hombre de visión y otro que no ve más allá de sus inmediatos intereses personales, y así, se pueden ir formando un sinfín de antónimos entre ambos célebres personajes.

Antonio Vaca Díez (1849-1897), beniano, trinitario, médico graduado en la histórica Universidad de San Francisco Xavier de Chuquisaca, idealista y también pragmatista, luchador de trinchera contra la dictadura de Melgarejo, contra el gobierno de Hilarión Daza y, por añadidura, opuesto al líder federalista cruceño Andrés Ibáñez, y finalmente, Senador de la República; trató de interesar a los capitalistas mineros del occidente y a inversionistas extranjeros a invertir en la explotación de la goma y en la economía agraria del oriente boliviano aunque sin éxito alguno, dicen de que en sus andanzas por las selvas orientales se relacionaba con las tribus indígenas prestándoles asistencia profesional, tanto, que los indios de la etnia araña le llamaban “taita doctor”; en 1896 realiza un viaje a Europa exclusivamente a contratar técnicos y trabajadores. Y con más de 500 personas, entre hombres y mujeres, y una considerable carga de abastecimientos y hasta trayendo 3 vaporcitos, a uno de los cuales le bautizó con el nombre de “Bolívar”, sale del puerto de Burdeos, Francia, con destino a su lejana barraca, allá en la selva amazónica boliviana; pero el destino a veces es cruel con los grandes de espíritu, y así, después de múltiples desgracias, entre las cuales, el hostigamiento de las autoridades brasileñas para impedirle la prosecución de su viaje al interior del Amazonas con objeto de arrebatarle para sus propias explotaciones “la preciosa carga de inmigrantes europeos”; una vez llegado al río Pará continúa su periplo con tan sólo 100 de ellos que habrían de reducirse luego a 40 personas en su último tramo para alcanzar su barraca “Orton”; y aquí, la fatalidad, porque él pierde la vida aún joven al encallar uno de sus vaporcitos y el país pierde a uno de sus grandes hombres que podía haber cambiado el curso de la historia del oriente boliviano. Como remate o colofón y tras una serie de manejos judiciales, todas sus pertenencias gomeras y bienes cayeron en manos del otro magnate de la goma, don Nicolás Suárez Callaú.

¿Y quien era este último personaje? Nació en Santa Cruz de la Sierra en 1851 y murió en Cachuela Esperanza en 1940 a los 88 años de edad. Emigró al Beni siendo niño juntamente con su numerosa familia y antes de sus 20 años ya estaba en los trabajos de explotación de la goma, no tenía otra misión, menos otra visión, que la consecución de riquezas personales no importando cuan tesonero y duro sea el trabajo a realizar y las dificultades que haya que superar; hombre de carácter duro, severo e imperante, apegado al dinero y a los negocios, que los manejó friamente, por sus rasgos, en especial su nariz muy aguileña y grande pudiera ser un rabino si se le pone la clásica “kipá” o birrete judío, de donde, no se sabe si estaba más orgulloso de sus raíces españolas, como casi todos los cruceños de la época, o tal vez de un lejano origen judío, de entre aquellos que vinieron desde Buenos Aires sumándose a Ñuflo de Chávez o de los que lanzó la inquisición española a las regiones de Santa Cruz, ciudad a la que parecía no tenerle mucho afecto, puesto que, habiéndola dejado desde niño, nunca más volvió a su tierra natal, como que, llegado a los parajes de las cachuelas estableció ahí lo que habría de ser su residencia por el resto de su vida: Cachuela Esperanza, allí, con el pasar de los años “trabajaban mas de 2.000 empleados controlando los millares de siringueros que explotaban la goma en los 16 millones de acres (64.000 Kms. 2) con más de 20.000 estradas gomeras que le había concedido el gobierno. Dentro de ese territorio estaban Riberalta, Villa Bella, Guayaramerín, Cobija y Porvenir, entre las poblaciones más importantes. Igual que Patiño, Suárez controló el circuito completo a través de agencias en Brasil (Manaos y Pará), Inglaterra y Estados Unidos”³⁸. Tiene bien ganado su sitio de honor en la historia de Bolivia por la defensa de la región cauchera contra la invasión brasileña, aportando sus propios recursos y conduciendo personalmente a sus huestes, y también por haber desarrollado la población de Cachuela Esperanza dotándola de servicios esenciales a la población y de todos los adelantos de la época, aunque, claro está, dada su personalidad, todo ligado a sus intereses de empresario.

Para concluir este punto, nada mejor que transcribir las palabras del historiador beniano, de origen cruceño, José Luis Roca en su obra ya citada: “A diferencia de la riqueza minera que edificó ciudades, construyó ferrocarriles y caminos, y otorgó a quienes la detentaban, poder político para regir el país, la goma no dejó sino recuerdos”³⁹, y tan malos recuerdos, que otro historiador no trepida al decir que la economía de la goma fue la estafa más grande que sufrió en su historia la República de Bolivia.

³⁸ Mesa, José; Gisbert, Teresa; Mesa Gisbert, Carlos D.: *Historia de Bolivia*, 2001, pág. 521.

³⁹ Roca, José Luis: Obra citada, pág. 177.

2.5 LA TIERRA Y LA GANADERÍA.

La historia lo dice, la misión y visión de los conquistadores españoles que irrumpieron en las tierras de Charcas remontando el Río de la Plata, no fue la agricultura ni la crianza de ganado, mucho menos el desarrollo de lo que ahora llamamos la agro-industria, sino, simple y llanamente la obtención de riquezas, y el mejor modo de hacerlo era con la explotación de la plata y el oro que yacían en las entrañas de las montañas del occidente charquino, pero, al verse frenados en las “puertas” mismas de Charcas no tuvieron otra alternativa inmediata que valerse de los indios de las “encomiendas” que recibieron, ya sea para hacerlos trabajar como esclavos en una difícil agricultura de subsistencia o para venderlos a los mineros y hacendados de “más allá sus fronteras”; se calcula que de los aproximadamente 40.000 indios que recibieron los encomenderos orientales apenas sobrevivieron 500 hasta fines del siglo XVII y principios del XVIII; en tales condiciones y no obstante las bondades de estas tierras la economía agropecuaria se desarrolló muy lentamente, y principalmente en un solo rubro, la caña de azúcar y su industria, y es solamente con la llegada de los Jesuitas y ya en pleno siglo XVIII que se puede hablar de una economía agrícola-ganadera levantada, y además, solo con la “ayuda” o el sostén de la Corona Española que la liberó del pago de todo impuesto o gravamen incluyendo la tributación indígena, que en cambio la aplicaba a “sangre y fuego” en la parte andina; en otros términos, durante los 300 años de coloniaje español los cruceños nunca le pagaron impuestos a nadie y mas bien vivieron a la sombra del gobierno español a título de que eran la frontera contra los indios beligerantes y el siempre amenazante imperio lusitano; recién durante la guerra de la independencia los habitantes de esta región aprendieron a pagar impuestos, y en qué forma, que más eran exacciones aplicadas sin medida, y al momento, puesto que se trataba generalmente de cubrir las necesidades de ejércitos en campaña impuestas o por las autoridades y ejércitos realistas o ya sea por las huestes patriotas; a este respecto de impuestos, el historiador cruceño Sanabria Fernández es bastante descriptivo⁴⁰.

Desde comienzos de la colonización española, los colonizadores y sus descendientes nunca se preocuparon por delimitar sus tierras y titularlas, porque había tanta que a decir de un historiador tenían por límite hasta donde llegaba su caballo en una jornada, por ello mismo, al nacimiento de la República la tenencia de la tierra como tal, es decir, sin especificar su uso e incluso sus límites geográficos, ha sido manejada por el Estado como un recurso político-administrativo más que económico en el oriente boliviano, dadas las enormes extensiones territoriales prácticamente “sin dueño” y que por lo mismo constituían las llamadas tierras fiscales o baldías; las primeras veces, para retribuir los servicios prestados al

⁴⁰ Sanabria Fernández, Hernando: *Apuntes para la historia económica de Santa Cruz*, 1968, págs. 12, 13.

país por eminentes patriotas de la guerra de la independencia como las otorgadas al “colorao” Mercado o directamente como política de Estado, tal el Decreto del 14 de diciembre de 1825 dictado por el Libertador Simón Bolívar (**Anexo N° 1**), pero después con el transcurrir de los años se convirtió en una verdadera repartija a título de estradas gomeras, luego “a gil y mil” con el pretexto de poblar y desarrollar la región, incluyendo aquellos aventureros internacionales que lograban convencer a los diferentes gobiernos con faraónicos proyectos que nunca ejecutaron, pero, es de suponer, sí se aprovecharon de las tierras.

Más tarde, el 1 de julio de 1861 el gobierno central suprime el pago de diezmos y primicias en todo el territorio del país y establece en su lugar una imposición territorial, exceptuando de ésta al Departamento de Santa Cruz, seguramente con el fin de seguir incentivando la actividad productiva en la región, pero, demostrando una vez más su poderío en el oriente boliviano, la iglesia conserva el diezmo a su favor, y así, “ipso facto” Santa Cruz queda nuevamente liberada del pago de todo impuesto al fisco, y es recién desde finales de 1866 a causa de la “Ley de Tierras Baldías” que los terratenientes se ven obligados a inscribir sus tierras, so pena de perderlas como tierras sin dueño; el ilustre historiador citado⁴¹ nos dice de la reacción de todos los tenedores de tierras de Santa Cruz que hasta finalizados los primeros 20 años del siglo XX no había “parcela de labrantío o de pastaje que no haya sido consolidada a favor de su ocupante por tradición”.

Entrado el siglo XX, el Ministro de Colonización y Agricultura en su Memoria de 1907 informa que desde 1898 a julio de 1907 se habían otorgado 22 concesiones de tierras con una extensión total de 94.610 hectáreas en el Departamento de Santa Cruz, cifra que aparece ridículamente pequeña ante los siguientes datos presentados por el Ministerio de Colonización y Agricultura en su Memoria de 1910:

Resumen de las adjudicaciones de tierras baldías

Chuquisaca	75.967 hectáreas
La Paz	33 “
Cochabamba	30.000 “
Potosí	30 “
Santa Cruz	1.537.095 “
Beni	128.442 “
Territorio del Chaco	180.000 “
TOTAL	1.951.567

⁴¹ Idem. , pág. 15.

Hasta la conclusión del primer periodo que abarca este libro (1925) la sucinta investigación de fuentes muestra que no hubieron mayores novedades que anotar sobre el asunto de la tierra a los fines de este trabajo, sin embargo, es de observar en estos últimos datos la enorme apropiación que de las mismas se estaba efectuando en el Departamento de Santa Cruz desde principios, y aún antes, del siglo XX.

Aunque muy poco se ha escrito sobre el desarrollo de la ganadería en la región oriental de Bolivia durante el siglo XIX, los datos que aporta José María Dalence en su *Bosquejo Estadístico de Bolivia* en 1851, hacen suponer que años después ya había un comercio establecido de exportación al Brasil y la Argentina, lo que seguramente indujo a que en 1874 se establezca un impuesto de Bs. 6 por cabeza de ganado exportado, a lo que también habría que añadir la importancia de la industria de la carne salada, charque, con que se proveía a la región minera del país, sin embargo, no deja de llamar la atención lo afirmado por el mismo Dalence de que Bolivia importaba de la Argentina, anualmente, 3.000 a 4.000 caballos y mulas, como 2.000 asnos, de 2.000 a 3.000 reses y del Perú 1.000 a 1.500 reses. Tomando en cuenta que la tracción animal era la única aplicada en aquella época en el transporte por tierra, especialmente en el de minerales a los puertos del Pacífico, y que demandaba un considerable número de animales que podía ser cubierta con el suministro de bestias de carga y tiro de las extensas haciendas de Santa Cruz, se concluye que la clase empresarial del agro y la ganadería cruceños han perdido innegables beneficios para el desarrollo de sus propias economías así como de toda la región durante el siglo XIX y aun posteriormente, al haber optado por la ganadería vacuna que, en ese entonces, se limitaba a echar reses al monte para recogerlos después multiplicados por efectos de la madre “natura” después de la época de parición, y no dedicarse en el mismo rubro a la crianza de equinos que tenían tanta demanda en las minas que obviamente significaba cierto esfuerzo, por lo menos en la construcción y mantenimiento de potreros, control en la reproducción para que no hayan más mulas que caballos y viceversa, etc. Y en estos rubros, no es aceptable el argumento de la distancia a los mercados del interior del país, pues es sabido, y lo veía en mi propia infancia, que eran los arrieros del norte argentino que haciendo largas travesías con sus numerosas recuas por el interior de Bolivia, surtían de caballos y mulas al campo y la minería del occidente boliviano incluyendo el altiplano, recuérdese la feria anual de Huari en Potosí donde acudían mineros y hacendados para proveerse de caballos, mulas y asnos hasta bien entrada la primera mitad del siglo XX, entonces, eran meras conveniencias personales o falta de iniciativas de los hacendados cruceños de la época el no haber explotado una importante fuente de recursos económicos que era acorde con las necesidades de la actividad industrial más importante de la época, la minería.

Sin embargo, algunas acotaciones nos dan idea de la importancia de la ganadería en la región, por ejemplo, el investigador Gerrit Koster⁴² en su importantísima obra señala que en las provincias próximas a la ciudad de Santa Cruz habían 200 mil cabezas de ganado vacuno que se criaban con pastos naturales, lo que es una muestra de la considerable población vacuna que debió existir en las otras provincias, dadas las bondades de los pastos. Otro caso, en el Informe del Prefecto y Comandante General de Santa Cruz de 1919, página 47, se lee: “El número de cabezas exportadas el año pasado con dirección a la Argentina y por la vía de Yacuiba, alcanza a la cantidad de 7.023 [...] este negocio de llevar ganado a la Argentina, mantiene a los industriales con expectativas que les halaga, obteniendo precios que les deja utilidades”; sin embargo, y bajo la premisa de que las utilidades más altas de la actividad privada también benefician al fisco con el pago de más impuestos, un año después en el *Boletín Oficial de la Prefectura* de Santa Cruz (N° 349 del 1° de Junio de 1920) se dice que los rendimientos (Impuestos) sobre importaciones y exportaciones de ganado fueron de Bs. 3.767 en febrero, mientras que el déficit del Servicio de Correos en el mismo mes fue de Bs. 3.862, es decir, que los impuestos de exportación declarados no alcanzaban ni siquiera a cubrir los costos de un exiguo servicio de correos; la deducción simple es que, si la actividad económica más importante de la región no alcanzaba a tributar ni para pagar los costos del correo, o si tal actividad eludía en gran forma el cumplimiento de sus obligaciones con la colectividad al no pagar sus impuestos al fisco. Otro dato interesante es que en la Memoria del Ministerio de Hacienda e Industria del año 1924, se lee que el ganado boliviano proveniente en su mayor parte de Santa Cruz y Tarija era exportado a Chile vía la Argentina, país en que se invernaban los hatos para proseguir su viaje a los mercados chilenos.

En consecuencia, durante estos primeros 100 años de la República Santa Cruz tuvo una apreciable riqueza ganadera, que si bien no benefició a la principal actividad económica del país que era la minería debido a las grandes distancias que recorrer, pudo exportar su producción en considerables cantidades a las provincias del norte argentino que además sirvieron de simple tránsito a Chile; sin embargo, estos valores no se demuestran en los impuestos de exportación así como tampoco en las existencias ganaderas declaradas por los hacendados, lo que equivale a decir que en este rubro además de una evidente y cuantiosa evasión de impuestos municipales y al erario nacional, se le ocasionó un perjuicio directo a la población cruceña al privarla de recursos públicos para la ejecución de obras de beneficio común.

⁴² Koster, Gerrit: Obra citada, pág. 20.

2.6 LA INDUSTRIA Y EL COMERCIO.

Ya sabemos que el explorador Alcides d'Orbigny en su famosa obra *Viaje a la América Meridional*, escrita entre 1830-1834, habla de una amplia gama de productos, y cita cantidades, que eran elaborados desde la época de las ex misiones jesuíticas, pero que, primeramente, con el cambio de administración de las misiones a la Corona española y posteriormente con la devastación de la guerra de la independencia, y por último con las realidades de la época republicana, decayeron totalmente. El Gobierno de Andrés de Santa Cruz intentó salvar la industria de los tejidos de algodón tan floreciente en Cochabamba como en las regiones de Mojos del Beni y Chiquitos del Departamento de Santa Cruz durante el coloniaje, prohibiendo en el arancel aduanero adoptado en 1829 la internación de tocuyos y tejidos ingleses similares a la producidos en el país, y por otra parte, liberando de derechos la importación y el comercio interno de algodón en rama; iguales y aún más drásticas medidas fueron adoptadas por la administración del Gral. Manuel Isidoro Belzu para proteger estas industrias en particular y las del país en su conjunto, pero la competencia extranjera dotada de tecnología de punta que arrojaba productos más baratos, más perfeccionados y atractivos acabó finalmente con la industria nacional, incluyendo la del oriente boliviano.

Y en verdad estas industrias locales prosperaron al amparo del monopolio del comercio ejercido por la Corona Española, y cuando se produjo la independencia de España, la libertad de comercio abrió las puertas al comercio mundial, especialmente al inglés, el más poderoso de la época. A modo de ilustrar como el comercio inglés arruinó la industria de las nacientes repúblicas latinoamericanas, transcribo a continuación unas líneas del historiador José Luis del Rojo en una publicación de una ONG italiana ⁴³: “[...] por ejemplo, la Argentina en sus comienzos importaba el poncho de Manchester (Inglaterra) que costaba 5 veces menos que el poncho de Córdoba [...]” En el caso boliviano, el comercio inglés además de los bajos costos marítimos supo aprovechar la proximidad de los principales mercados bolivianos a las costas del Pacífico, sin embargo, y pese a todo, la actividad industrial de la región oriental en algunos de sus productos típicos como el azúcar, cueros, suelas y cacao logró seguir desarrollándose, tanto que, según los historiadores ya en 1859 se había establecido una curtiembre mayor en los alrededores de la ciudad seguidas de otras 3 antes de terminar el siglo que destinaban parte de su producción a los mercados del norte argentino de los que también se constituyeron en proveedores además de las minas del sur de Bolivia, pero, la irrupción de las líneas férreas del Pacífico hacia las regiones

⁴³ Associazione per gli interventi de cooperazione allo sviluppo AICOS: “Guardare a sud per comprendere il futuro - Sud America”, 1996, pág. 13.

mineras y la del ferrocarril Madera-Mamoré también determinaron su “quasi” liquidación por la diferencia en los precios y calidad de los productos, a veces abismal, tal “el caso del azúcar que importada por Antofagasta costaba Bs. 20 la arroba mientras que el azúcar cruceña Bs.32 la arroba” ⁴⁴.

Y como también lo sabemos, en la era de la explotación de la goma se creó una importante actividad de intermediación de servicios de transporte, comerciales y hasta financieros, a falta de una banca institucionalmente establecida en esos lugares, ya que recién desde 1913 funcionaba en Riberalta una agencia del Banco de la Nación Boliviana; infelizmente, esta intermediación estuvo en su mayor parte en manos de extranjeros que durante el auge poseían verdaderas flotas de vapores y lanchas que navegaban los ríos transportando las bolachas de goma, mercancías y pasajeros; las más grandes de estas empresas además de ser armadores y porteadores fluviales tenían una verdadera expansión vertical y horizontal en las propias regiones de explotación gomera donde eran los principales importadores de todo tipo de insumos y maquinarias, de mercaderías en general y artículos de lujo traídos de los más sofisticados mercados europeos, establecieron agencias subsidiarias en ciudades como La Paz y Oruro, y lo más importante, hasta erigieron fábricas de los productos con que abastecían los mercados gomeros, se cita a empresas como Zeller, Mozer y Cía., Casa Schweitzer, Casa Elsner y muchas otras que tenían destilerías de alcohol, aserraderos, etc.; a este respecto, es pertinente transcribir lo expresado por Humberto Vázquez Machicado sobre las actividades de una de estas empresas: “Ese pulpo tenebroso que se llama Casa Zeller Mozer, no vacila ante ningún medio con tal de ganar, bien puede dejar morir en la miseria a todo Santa Cruz, poco le importa la moral. Contra toda ley es mayorista y minorista al mismo tiempo; vende cominos y pimienta al centavo, al igual que máquinas agrícolas por miles. La locura de esta firma por el dinero es tal, que nada extraño sería el verle mañana convertida en proxeneta si ello le ha de reportar ganancias” ⁴⁵; además de esta falta de escrúpulos en sus actividades, estos inmigrantes tuvieron la visión empresarial de incursionar en otros sectores de la economía como la ganadería o directamente en la agroindustria como lo hizo la Casa Elsner que en la zona del Chaco poseía hasta 15 estancias ganaderas con casi 81.000 hectáreas de tierras y 10.800 cabezas de ganado ⁴⁶, a las que hay que añadir otras 5 estancias en el Beni y Santa Cruz, de las cuales, tan solo en una tenía 20 mil cabezas de ganado ⁴⁷; esta casa empresarial incluso enlataba mantequilla y elaboraba otros productos para su exportación incursionando en la agroindustria

⁴⁴ Castillo Carpio, Abel; Ballerstaedt, Esther: *Santa Cruz, la Reforma Agraria*, 1983, pág. 23.

⁴⁵ Roca, José Luis: Obra citada, pág. 414.

⁴⁶ Idem., pág. 417.

⁴⁷ Soruco, Ximena; Plata, Wilfredo; Medeiros, Gustavo: *Los Barones del Oriente*, 2008, pág. 21.

ya en las primeras décadas del siglo XX; esta misma firma tuvo el “tupé” de reclamarle al gobierno boliviano indemnizaciones por sus pérdidas durante la guerra del Chaco incluyendo las que correspondían a la ocupación de las tropas paraguayas, en suma, mientras estos comerciantes alemanes primero, después italianos, luego checos, serbios, etc. supieron practicar la verdadera acumulación capitalista durante la época de auge de la goma y el periodo inmediato, que fue complementada y facilitada con su entroncamiento con familias cruceñas que les permitió en la mayoría de los casos la posesión de grandes extensiones de tierra, nuestros autocalificados “pura sangre” de raíz hispana que poblaron el oriente boliviano desde siempre y constituyeron su elite, como ya lo dijeron tantos y tantos historiadores, simple y llanamente se farrearon las ganancias de la goma, aunque cabe la destacada excepción de la Casa Suárez que también incursionó en la ganadería en gran escala, explotando hábilmente en una especie de operación bursátil las oportunidades que le proporcionaban las llamadas “Letras Ganaderas” del Estado Boliviano, que le permitieron hacerse de miles de cabezas de ganado cimarrón que retenía en sus propias haciendas o las entregaba en participación a otros ganaderos.

Las “Letras Ganaderas” fueron un modo más cómo los futuros “empresarios” ganaderos del oriente boliviano se hicieron de riqueza a costa del joven y paupérrimo Estado, en efecto, ante la enorme abundancia de ganado cerril en las pampas benianas y cruceñas que se había multiplicado por sí de los hatos dejados por los misioneros jesuitas a tiempo de su expulsión, el gobierno los declaró como bienes vacantes, sin dueño particular, y en consecuencia como bienes del Estado, en tal virtud, dispuso su venta a particulares aproximadamente a partir de 1890. El procedimiento consistía en depositar en las cuentas del Tesoro General de la Nación Bs. 1 por cabeza de ganado a cambio de lo cual el Gobierno extendía los certificados llamados “Letras Ganaderas” por importes naturalmente variables, que eran aceptados en el oriente como valores mercantiles en el comercio en general; una vez en poder del certificado el tenedor se apersonaba ante el corregidor o autoridad más inmediata para proceder a la cacería y consiguiente entrega de las cabezas de ganado estipuladas, y naturalmente, como lo describen muchos testimonios de la época, el negocio era también para las autoridades, pues, al no haber controles o verificaciones, procedían “a entregar” muchísimas más cabezas que las pagadas, derivando las excedentes a compartir con el tenedor de la Letra.

Esta nueva elite empresarial de raíz teutona, anglosajona, italiana y serbia, por último, no tardó también en apoderarse del liderazgo en la conducción de los asuntos mercantiles a nivel de gremio y capa social, y es así que no bien fundada

la Cámara de Comercio de Santa Cruz en 1915 y transcurrida la gestión de su primer presidente Don Elías Antelo, le siguieron consecutivas presidencias de estos extranjeros que no representaban realmente para nada a los empresarios cruceños; en aquel 1915 fueron socios fundadores de la Cámara: “Pedro Vega, Peregrín Ortiz, Elías Antelo, Adolfo Witbrfecht en representación de la Casa Zeller, Felipe Schweitzer, Máximo Giers en representación de Bickenbach & Cia., Francisco Albrecht en representación de F. Albrecht y Cia., Juan Elsner en representación de J. Elsner & Cia., Eustaquio Caro y Elías Giacomani”⁴⁸ que, por los apellidos, es de suponer que los ciudadanos o las empresas representadas eran extranjeros, constituyendo la mayoría de la membresía de la Cámara de Comercio. Es inobjetable la acción innovadora desarrollada por estos empresarios europeos no hispanos con la introducción de tecnología y procedimientos administrativos de todo género, que más tarde se tradujeron incluso en la creación de instituciones como las cooperativas de servicios; acciones ampliamente difundidas por escritores en sendas obras que trataron el papel de las respectivas “colonias” alemana, italiana, etc. en el oriente boliviano, pero, lo que no se menciona es el carácter de explotación colonial que tuvieron sus negocios, es decir, además de obtener la mayor ganancia posible al menor costo posible, sin importar los medios en ambos casos y, lo más importante, exportar a la metrópoli la integridad de las utilidades y los ingresos de toda índole; corresponde a capítulos posteriores de este libro un análisis más amplio de este tema.

Aparte de la industria de base artesanal desarrollada desde la época colonial y hasta bien entrada la República que abasteció de productos esenciales como el azúcar, los tejidos de algodón, el cuero y otros al occidente de la República, cuyo derrotero en la historia se conoce ampliamente, es evidente que ya desde mediados del siglo XIX empieza a desarrollarse en las regiones del oriente boliviano, especialmente Santa Cruz, una incipiente agro-industria basada en procedimientos más avanzados que aquellos tradicionales, es así que: “La primera curtiembre de la ciudad fue creada en 1850, una segunda por el año 1860 y dos alrededor de 1900”⁴⁹ y se estima que en esos últimos años se han producido alrededor de 20.000 piezas de cuero, pero, por las cifras que se conocen sobre la recaudación de impuestos municipales, departamentales y nacionales y el consiguiente retraso económico-social de las poblaciones del Departamento de Santa Cruz, esta floreciente actividad parece que dio prosperidad y hasta boato y opulencia solamente a sus propios dueños, y así lo testimonia el conocido empresario Ramón Darío Gutiérrez: “[...] importantes negocios que había dejado mi padre Juan Antonio que, entre otros, incluía unas 12 estancias en la

48 Soruco, Ximena; Plata, Wilfredo; Medeiros, Gustavo: Obra citada, pág. 26.

49 Parejas, Alcides; Limpas, Víctor H.: Obra citada, pág. 43.

provincia Cordillera, con 1.000 cabezas de ganado aproximadamente cada una, fábricas de queso y mantequilla enlatada, operaciones de faeneo de vacunos y un complejo equipo de maquinaria industrial para estos menesteres [...]”⁵⁰, riqueza que permitió la descripción de pasajes de cuentos de hadas como éste: “[...] de regreso de Europa [...] hicieron escala en Dean Funes Provincia de Córdoba, Argentina, [...] la permanencia fue aproximadamente de 3 meses [...] hizo construir costosos carros [...] importó de Europa los más lujosos y confortables coches “Victoria” y “Llandó” de 4 ruedas tirados por caballos [...]. Al final, la caravana quedó lista para iniciar la marcha hacia Bolivia. Eran 150 hombres de a caballo, 20 carros y 300 mulas de refresco”.

En el campo de la industria petrolera que decenas de años después habría de ser la gallina de los huevos de oro tanto para la economía regional como para todo el país, es digno de anotar que sí en este rubro las iniciativas privadas de algunos cruceños tuvieron relevante importancia, empezando que en 1865 durante el gobierno del General Achá, el ciudadano Juan Manuel Velarde, posiblemente natural del departamento de Santa Cruz, aunque ejercía como abogado en Chuquisaca, le solicitó al Estado boliviano concesiones petrolíferas en las provincias Azero y Tomina del Departamento de Chuquisaca y Cordillera de Santa Cruz, a objeto de explotar e industrializar el nuevo recurso hidrocarburífero que recién empezaba a ser conocido en el campo industrial del mundo; lamentablemente, el señor Velarde no pudo cumplir con sus objetivos y la concesión fue revertida al dominio del Estado. Después, “En 1897 Manuel Cuellar descubre cerca de Camiri una fuente superficial de petróleo e intenta crear una empresa petrolera. La primera concesión del Estado a particulares data de 1902”⁵¹. Años más tarde, en 1911, el ciudadano cruceño Luis Lavadenz logró interesar en Londres al inversionista Percival Farquhar, que ya tenía negocios establecidos en el Brasil, la Argentina y el Perú, en la explotación del petróleo que se encontraba casi a flor de tierra en un punto del sud este boliviano llamado Mandiyuti. Y es así cómo poco después una gran caravana de carretas tiradas por mulos llega a la población de Cuevo provenientes de la Argentina; meses después de trabajos de perforación y cuando ya se alcanzaron las areniscas petrolíferas, el inversionista Farquhar ordenó la suspensión y liquidación de todos los trabajos por haber caído en una quiebra financiera absoluta que le impedía seguir financiando el proyecto; después de otra tentativa con otro magnate del petróleo, el proyecto finalmente fracasa ante todo por el advenimiento de la Primera Guerra Mundial”⁵².

50 Gutiérrez, Ramón Darío: *Mis memorias*, 1980, pág. 44.

51 Mesa, José; Gisbert, Teresa; Mesa Gisbert, Carlos D.: Obra citada, pág. 540.

52 Ulises Peláez, Rafael: *Los Betunes del Padre Barba*, 1958, pág. 48 y siguientes.

Se hicieron otros intentos de parte de ciudadanos cruceños y de otras regiones del país para explotar lo que luego sería el oro negro, como la del señor Miguel Velasco que producía gasolina y kerosene en una pequeña refinería de su propiedad allá por 1920, pero la magnitud de la obra y los recursos escasos de quienes se proponían su explotación determinaron su fracaso, y tuvo que ser el Estado boliviano que logró estos fines mediante acuerdos internacionales de Estado a Estado, empréstitos y otros mecanismos de financiamiento internacional, como que: “El 28 de Febrero de 1920 se dicta una disposición que [...] es el primer esfuerzo que se hace para una explotación seria de este recurso fundamental. El Ejecutivo concede una superficie de 1.000.000 de hectáreas en Santa Cruz, Chuquisaca y Tarija a la empresa estadounidense Richmond Levering Cy.”

2.7 LA VINCULACIÓN ORIENTE Y OCCIDENTE BOLIVIANOS.

Hemos visto que en la Colonia la incomunicación de las regiones orientales con la región andina obedeció ante todo a intereses económicos de los pobladores de esta última, que al considerar a los cruceños como potenciales competidores en la explotación de las minas, optaron por tenerlos simplemente como escudos ante las incursiones del también poderoso Imperio lusitano y los ataques de las tribus salvajes. Y durante los primeros 100 años de la República también fueron los intereses económicos de los grandes mineros del occidente, dueños además del poder político-administrativo de la nación, que desinteresaron las comunicaciones con el oriente boliviano, a lo que habría que agregar que ni el enorme potencial económico del auge de la goma logró la vinculación oriente-occidente, puesto que, a decir de los gomeros de entonces, era más fácil viajar a Europa que a La Paz, situación que puede hacerse extensiva a Santa Cruz a cuya gente le era más fácil viajar al Brasil o la Argentina que a la capital administrativa de la República.

Pero el análisis de la historia nos pone ante la duda de que si la clase dirigente de Santa Cruz del siglo XIX y de los primeros años del siglo XX anhelaba realmente comunicarse, unirse de este modo, con el occidente boliviano -porque en primer lugar el privilegio de conocer la lectura, la escritura o el acto de conservar la memoria oral de los acontecimientos de generación en generación, que como hemos visto ha practicado muy bien esta clase dominante-, hace incierto que hubiesen deseado o aceptado de buena gana la idea de unificarse mediante vías de comunicación con los descendientes de los verdugos y perseguidores de sus antepasados. Los descendientes de aquellos judíos de Potosí, La Paz y otras ciudades de los Andes que huyeron a Santa Cruz de la Sierra uno o dos siglos antes, consideraban que esta ciudad por su lejanía y su aislamiento era un refugio seguro ante las persecuciones de la Santa Inquisición, o tal vez, algo así como una

región sustituta de la tierra prometida. Extrapolando este mismo razonamiento al caso de aquellos indeseados y resistidos colonizadores provenientes de Asunción y Buenos Aires y sus descendientes en Santa Cruz de la Sierra, se llega a la misma conclusión. Pero es en la época del auge de la goma cuando se haría más patente este sentimiento, porque entonces los empresarios gomeros cruceños potenciados con las ingentes riquezas que tal actividad les proveía nada hicieron, que se sepa, por tratar de vincularse por tierra o fluvialmente con el occidente, actitud totalmente opuesta a la de aquel gran explorador y empresario gomero Antonio Vaca Díez, que no solamente buscó incansable esa vinculación fluvial hasta encontrar la muerte, sino que intentó convencer a capitalistas de la minería y a inversionistas extranjeros para invertir recursos en la explotación de esas feraces tierras; no menos significativa, pero en sentido inverso, es la actuación del rey de la goma, Nicolás Suárez, que si bien desarrolló la población donde estaba asentada su empresa, hasta dotarla de los últimos adelantos y pobló de embarcaciones de última tecnología los ríos que le servían para sus actividades y para sus desplazamientos al vecino Brasil y más allá, y hasta defendió con las armas la invasión extranjera de aquellas tierras, nada hizo que haya quedado para la historia para vincular aquellas inmensidades bolivianas con la región andina y el resto del país, ni siquiera a favor de su tierra natal Santa Cruz que abandonó un día para nunca más volver.

Los esfuerzos del otro Suárez, el empresario Miguel Suárez Arana, que dieron lugar a la fundación de lo que hoy es la ciudad de Puerto Suárez, estaban destinados a unir Santa Cruz de la Sierra con el extremo norte del río Paraguay y consecuentemente con el Brasil y los países del Río de La Plata; al parecer para los pro-hombres del oriente boliviano, de la élite de entonces, la vinculación con el lado occidental del país no ha sido de su interés fundamental, y los intentos fallidos que se realizaron para conectar Buenavista con las regiones altas o sus primeras estribaciones en 1866 y años posteriores, fueron esfuerzos de ciudadanos animados de la mejor voluntad pero desprovistos de planificación y recursos.

Y llegó el día en que el ciclo de la goma se terminó y los hombres de empresa cruceños se vieron prácticamente ante la nada, porque no tuvieron la previsión de los otros explotadores gomeros y sus funcionarios, que eran europeos, de invertir aun sea parte de sus libras esterlinas en otras actividades, y como dicen los historiadores, se farrearon toda la plata, excepto algunas notables viviendas modernas para la época y que se conservan hasta nuestros días. Es ante esta situación que, a partir de 1915 se inicia un intenso movimiento en la ciudadanía de Santa Cruz que se manifiesta en demostraciones callejeras, fundación de organizaciones ciudadanas, publicación de periódicos y hasta de partidos

políticos pidiendo la construcción de una vía férrea al occidente boliviano, ésta ambición que a nuestro juicio fue el reclamo más legítimo de Santa Cruz, arroja, sin embargo, una sombra sobre el papel de la elite dominante de la región, puesta que ésta, ni antes ni ahora, en 1915 se manifestó en hechos concretos de tipo empresarial que coadyuven, faciliten o favorezcan la concreción de este anhelo general del pueblo cruceño. Al parecer persistió en la mentalidad de los "herederos de los conquistadores y pobladores hispanos" de que así como antaño la Corona de España les proveía de todo, sin dar a cambio nada más que su condición de pobladores y defensores de una de las fronteras del Reino, ahora, en la era republicana, creían también que el Estado estaba en la obligación de proveerles todo sin poner de su parte ni siquiera iniciativas constructivas para el bien común, y peor aún, sin ni siquiera pagar los debidos impuestos a las diversas instancias del Estado como eran las municipalidades de sus ciudades, sus autoridades departamentales y el Tesoro General de la Nación.

Producto de estos movimientos o no, el Estado boliviano por Ley del 26 de septiembre de 1917 destina recursos para los estudios del trazo de un ferrocarril que una Cochabamba con Santa Cruz, y aunque fueron necesarias otras leyes más, por fin por otra última que fue la del 3 de abril de 1922 fija el trazo de entre las 3 o 5 alternativas resultantes de los estudios y se autoriza al Poder Ejecutivo llamar a propuestas para la construcción del ferrocarril y su consiguiente explotación; aun más, por Ley del 24 de mayo de 1922 ya se destina parte de un empréstito (en la fuente consultada no se indica cual) para dicha construcción; antes, en febrero de 1919 el Supremo Gobierno encarga a un ingeniero apellidado Harding un estudio de reconocimiento del posible trazo, este ingeniero habiendo llegado hasta Vallegrande en su cometido, dejó de existir en dicha población.

En cumplimiento de esta Ley, el 6 de agosto de 1922 el Supremo Gobierno publicó el llamamiento a propuestas con ofrecimientos que se dice eran muy atractivas para la época, concretamente, destinar parte de los ingresos por las importaciones de Oruro, Cochabamba y Santa Cruz, parte de los impuestos sobre el alcohol producido en Cochabamba, Santa Cruz y el Beni, 40% sobre el rendimiento del estanco de tabacos, 30% sobre la importación de vinos y licores y los intereses sobre 2.977 acciones del Estado en el Banco de la Nación Boliviana y los ingresos futuros de la consolidación de estradas gomeras, de la adjudicación de tierras baldías, de la participación del Estado boliviano en la explotación del petróleo y el 30% de los ingresos previstos a favor del gobierno

de parte de la Bolivia Railway Company; asimismo, el gobierno boliviano pagaba y garantizaba el 8% de interés anual sobre la inversión en la construcción durante 25 años, además, debiendo emplearse las entradas de la explotación del ferrocarril para el cumplimiento de esta obligación, pero, desgraciadamente, a pesar de todas estas ventajas no se presentó interesado alguno, posponiendo así la concreción de este viejo anhelo de los pueblos orientales y en especial de Santa Cruz. Según Hans Grether, Ingeniero Jefe de los Estudios, más conocido en la historia boliviana por sus intensas exploraciones del oriente, la falta de interés económico de los capitalistas de la época obedeció principalmente a la incertidumbre sobre los “ingresos futuros” por el estado de la economía en el oriente boliviano, extraña conclusión a la que llegaron los analistas financieros de los potenciales inversionistas, y digo extraña, dado el grado de desarrollo a que había llegado la ganadería cruceña hasta posibilitar su exportación al Brasil y la Argentina y la ya existente, aunque incipiente, agro industria cruceña, salvo que estos analistas financieros se hubiesen basado más en las estadísticas y cifras oficiales, que como ya sabemos, estaban totalmente minimizadas y alejadas de la realidad, caso en el que las amañadas cifras habrían actuado como un bumerang en contra de los propios intereses de sus autores, la elite terrateniente cruceña, y desgraciadamente del resto del país.

El informe presentado por el Ingeniero Grethe, como resultado de los trabajos realizados, comprende 215 páginas que se refieren a la metodología de los estudios, especificaciones del proyecto, costos, impacto socio-económico en la región, etc. y habiéndose estudiado 5 posibles rutas se optó por la llamada Ruta Central que es la que se puso en ejecución años después; el tratamiento de cada uno de los detalles del proyecto es minucioso, especialmente la parte referente a los costos y financiamiento⁵³.

Aunque esta vez por los aires, hubo otro notable esfuerzo por vincular Santa Cruz y todo el oriente boliviano con el resto de la República y fue mediante el Lloyd Aéreo Boliviano (LAB) que se fundó oficialmente el 15 de septiembre de 1925 en base a la donación de un avión que hizo la colonia alemana en Bolivia, producto de las inquietudes de aquel ingeniero Hans Grether, autor también, como ya vimos, de los estudios definitivos para el ferrocarril Cochabamba-Santa Cruz; el avión armado en Cochabamba ya hizo sus primeros vuelos de experimentación a partir del 27 de Julio sobre las ciudades de Sucre, Potosí, Oruro y Santa Cruz. El capital autorizado de la empresa fue de Bs. 1.000.000, pero de inmediato se

⁵³ Memoria del Ministerio de Fomento y Comunicaciones, 1923-1924.

requería un capital pagado de Bs. 400.000 de los que fueron suscritos Bs. 185.000 en las siguientes proporciones:

Departamento	Bs
La Paz	75.000
Santa Cruz	50.000
Oruro	20.000
Cochabamba	20.000
Sucre	20.000

Y aquí tampoco se ve el espíritu cruceñista, como se llamaría después, de la clase detentadora del poder económico en Santa Cruz, y fueron necesarios el primer aterrizaje del avión en la precaria pista de El Trompillo, las palabras exhortatorias del Obispo Monseñor Daniel Rivero y en una asamblea del “Palace Theatre” las del señor Felipe Schweitzer, a nombre de los residentes alemanes, para que los cruceños aumentaran sus contribuciones hasta llegar ese mismo día a la suma de Bs. 60.000 para suscribir acciones del LAB destinados a la compra de más aviones. Es anecdótico este primer viaje de Cochabamba a Santa Cruz, pues, con anterioridad el Ministerio de Fomento y Comunicaciones había encomendado al ingeniero boliviano Raúl Però para un reconocimiento por tierra del trayecto en compañía del señor Walter Jastram, técnico de la fábrica alemana de aviones Junker y futuro primer gerente general del LAB; la ruta se dividió en tres secciones más o menos equidistantes: la primera de Cochabamba a Aiquile, la segunda de Aiquile a El Palo y la última de El Palo a Santa Cruz; en determinados puntos intermedios las autoridades debían encargarse de la construcción de campos de aterrizaje de 300 x 300 metros para casos de emergencia, con señales visibles desde el avión, en Cochabamba y Santa Cruz se debía mantener además una columna de humo para indicar la dirección de los vientos; el ingeniero Però en su informe indica que el señor Jastram no pudo hacer el viaje a caballo y que lo acompañó solo hasta Aiquile, trayecto de 150 kms. que recorrió en su automóvil en 3 días, de ahí prosiguió solo hasta la ciudad de Santa Cruz. El gobierno le prestó una importante ayuda económica al LAB, pues, mediante Ley del 13 de octubre de 1925 dispuso consignar en el Presupuesto General de la Nación, durante 5 años, Bs. 100.000 para subvencionar el servicio de correos y pasajeros entre las ciudades de Cochabamba, Santa Cruz y Trinidad, asimismo, en la misma fecha se promulgó otra Ley que destinaba Bs. 30.000 también para subvencionar el servicio de correo y pasajeros entre las poblaciones de Trinidad, Ríberalta, Santa

Ana, Exaltación, Nuevo Berlín, Guayaramerín, Villa Bella y Cachuela Esperanza que se ejecutaría recién 3 años más tarde, en 1928⁵⁴.

Resta por decir que, tanto por el lado del occidente, especialmente desde Cochabamba y La Paz, como del oriente, se hicieron notables esfuerzos para vincular ambas regiones; se destacan los esfuerzos desplegados por los simples ciudadanos cruceños desde la mitad del siglo XIX y hasta bien entrado el siglo XX para emprender con sus propios recursos o con los del fisco, sendas y riesgosas aventuras, aun con pérdidas de vidas humanas para llegar a las “tierras altas”, en especial desde las poblaciones del norte de Santa Cruz para ingresar vía el Ichilo a las regiones de Cochabamba; los paceños lo hacían por las regiones de los Yungas y de los trópicos de Sorata; ambas corrientes de vinculación han sido hechas siempre bajo el entendido de que las tierras bajas del oriente boliviano eran geográficamente las faldas o partes bajas del macizo andino, y en consecuencia, también política y administrativamente, y así lo hicieron estos pioneros mirando en ese sentido sus respectivos horizontes geográficos; es otra cuestión que por los avatares de la vida republicana del país se tuviera que esperar hasta la segunda mitad del siglo pasado para el logro de las comunicaciones plenas entre el oriente y el occidente bolivianos.

A este respecto, es interesante tomar nota de la interpretación que le da a estos intentos la investigadora española Marta Iruruzqui, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas CSIC y del Centro de Estudios Regionales Andinos “Bartolomé de las Casas”: “De otro lado, el interés de los conservadores por agilizar la comunicación entre el altiplano y las tierras del oriente en los últimos años de su mandato puede interpretarse como parte de un proyecto de supervivencia de una fracción de la elite de Chuquisaca, que se veía progresivamente desbancada por otra, la paceña”⁵⁵. Esta interpretación de los hechos históricos puede ser certera, y es innegable que la economía de la minería, pese a todos sus aspectos negativos, permitió la sobrevivencia de la República, y posteriormente, apoyó el desarrollo económico de Santa Cruz.

Esta misma investigadora nos dice que las elecciones presidenciales de 1884 arrojaron los siguientes resultados:

Gregorio Pacheco	Partido Demócrata	11.760 votos
Aniceto Arce	Partido Constitucional	10.263 “
Eliodoro Camacho	Partido Liberal	8.202 “
TOTAL		30.225 votos

54 Carrasco Solís, Mario. *Historia del Lloyd Aéreo Boliviano, 1925-1985*, pág. 37 y siguientes.

55 Iruruzqui, Marta: *La Armonía de las desigualdades, elites y conflictos de poder en Bolivia*, 1985, pág. 99.

Señala, además, que la población de Bolivia en 1882 era de 1.178.136 habitantes⁵⁶, o sea que una ínfima minoría del 2,6% gobernaba y definía los destinos del restante 97,4% de la población, constituida por hombres y mujeres en general, especialmente estas últimas que no tenían derecho al voto, aun sean unas lumbreras intelectuales, y de los campesinos indios que eran la mayoría del país, y de los estratos medios y pobres de las ciudades, que bajo el sistema del voto calificado constituyó el “non plus ultra” del cinismo de aquellos pregoneros, o mejor, vocingleros callejeros de la democracia.

2.8 OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES.

Hemos dicho que en las primeras décadas de vida republicana y propiamente hasta fines del siglo XIX, las obras públicas emprendidas por el gobierno mayormente se limitaban a meras reparaciones de la infraestructura física ya existente desde épocas de la colonia o la ejecución de otras obras civiles de menor cuantía, que se reflejan en las partidas de gastos de los presupuestos anuales de la República. Es recién desde el siglo XX que se empieza a ejecutar alguna obra pública de cierta importancia, así por ejemplo en lo que corresponde al Departamento de Santa Cruz, la construcción del puente sobre el Río Grande o Guapay en 1889 con recursos del Presupuesto General de la Nación y el material metálico obsequiado por el Presidente de la República Aniceto Arce y que fue concluido en 1891; destaca también el contrato suscrito por el Supremo Gobierno con el señor José Cronembold el 20 de febrero de 1924 para la provisión de agua potable del río Piraí a la ciudad de Santa Cruz conforme a los estudios y planes realizados por el ingeniero Pablo Engel, que preveía la captación subterránea del agua y su conducción y distribución mediante cañerías, obra que también fue financiada con fondos del Tesoro General de la Nación.

En nuestra búsqueda de mayores datos de sustentación, encontramos información sobre el comportamiento de dos de los servicios esenciales que son provistos por el Estado nacional en el siglo XIX, cual son el de correos y el de telégrafos. En el **Anexo N° 8** vemos que en 1886, Chuquisaca y La Paz son los únicos servicios departamentales de correos que no solamente cubren sus costos sino que arrojan superávit, y en mayor cuantía La Paz que tiene un excedente económico del 23.65% sobre sus egresos. Todos los demás departamentos son deficitarios, unos más que otros, el mayor resulta ser Santa Cruz con el 71.15%. Once años después, o sea en 1897, y en términos absolutos, el déficit de Bs. 12.933 de los correos de Santa Cruz vuelve a ser el segundo más alto del país; este año, La Paz es el único Departamento cuyos servicios departamentales de correos arrojan un superávit de Bs. 1.618; la situación deficitaria de los correos

56 Ibidem., págs. 203, 215.

de Santa Cruz parece persistir hasta bien entrado el siglo XX, y es así que el Informe de la Prefectura y Comandancia del Departamento de Santa Cruz de 1911 dice que los ingresos en 1910 fueron de Bs. 11.823 mientras que los Gastos de Bs. 49.690; asimismo, el Ministerio de Fomento y Comunicaciones en su Memoria por los años 1923-1924, o sea a casi 100 años de la República, expone los ingresos y egresos de las diferentes Administraciones de Correos del país, y el Departamento de Santa Cruz sigue estando entre los primeros deficitarios con el 72.67% de pérdidas en el rendimiento de este servicio, naturalmente, como en todos los casos los déficit departamentales eran cubiertos por el Tesoro General de la Nación.

En lo que respecta a los telégrafos del Estado, los datos obtenidos son escasos, sin embargo, ya en 1902 se informaba que la línea telegráfica a Santa Cruz tenía una extensión de 630 kms., partiendo de Cochabamba y siguiendo por Tarata -Arani-Vacas-Comarapa-Vallegrande-Samaipata -Santa Cruz⁵⁷, y en 1915 en la Memoria del Ministerio de Gobierno y Fomento se informa que las principales oficinas de telégrafos ocupan el siguiente orden conforme a su rendimiento:

Oficinas Telégrafos	Bs
Oruro	81.276
La Paz	26.931
Potosí	27.060
Cochabamba	25.281
Sucre	20.467
Santa Cruz	12.785
Uyuni	12.641
Tupiza	10.237
Tarija	9.207
Y otras menores.	25.286

Fuente: Memoria del Ministerio de Gobierno y Fomento 1915. Biblioteca y Archivo Histórico del Congreso Nacional, La Paz.

⁵⁷ Oficina Nacional de Inmigración, Estadística y Propaganda Geográfica: *Sinopsis Estadística y Geográfica de Bolivia*, Tomos II y III, 1903. La Paz, pág. 132.

2.9 EL PROYECTO DEL PRESUPUESTO DEPARTAMENTAL DE SANTA CRUZ PARA 1924.

En 1924, o sea en vísperas de los primeros 100 años de existencia de la República, la Representación Parlamentaria de Santa Cruz, conformada por los ciudadanos Napoleón Gómez, J. Cronembold, Héctor Suárez R., M.E. Saucedo Sevilla, Alfredo Flores, Alejandro Ramírez, Adolfo Flores H. y Feliciano Lijerón presenta el proyecto del "Presupuesto de Santa Cruz Gestión 1924", en el que, en su parte introductiva y de antecedentes se hace un valiente análisis, puntual y fundamentado, de la realidad económica-social y especialmente impositiva del Departamento de Santa Cruz. Es fundamental transcribir lo expresado en su párrafo segundo: "Es preciosa la ocasión por cuanto siempre apareció Santa Cruz recibiendo los favores de ayuda del Erario Nacional y ahora con clara visión y a la vez que con plena y desnuda observación del pasado, presentamos un presupuesto propio en sus recursos y de equidad en las erogaciones; libre de subvenciones y equilibrado en sus cálculos"⁵⁸.

En efecto, el análisis de la economía fiscal del siglo XIX que se hace en capítulos anteriores, demuestra que desde los inicios de la República de Bolivia el Departamento de Santa Cruz no ha logrado equilibrar sus presupuestos departamentales debiendo ser subsidiada permanentemente por el Tesoro General de la Nación y eventualmente por otros Departamentos para la cobertura de sus gastos, aunque es evidente que los subsidios votados en los Presupuestos Generales de la Nación no han sido cumplidos en su generalidad, tal cual lo demuestra el siguiente cuadro correspondiente al decenio 1914-1923 -existiendo incluso gestiones en las que el Tesoro General de la Nación no desembolsó nada de su aporte comprometido-, aunque existen otros años en que el grado de cumplimiento fue elevado, y por más que en el total del decenio tomado como referencia se llega tan sólo a un 31.15% de cumplimiento de los desembolsos por parte del Estado, la persistencia de los déficits presupuestarios demuestran un estado crónico de falencia de la economía de la región en aquella época.

⁵⁸ Representación Parlamentaria de Santa Cruz: *Presupuesto de Santa Cruz, Gestión 1924*, pág. 1.

SUBVENCIONES AL TESORO DEPARTAMENTAL DE SANTA CRUZ

Años	Presupuestados	Pagados	Saldos	% Pagado del Presupuesto
1914	49.062,08	3.797,00	45.265,08	7,74
1915	30.000,00		30.000,00	0,00
1916	8.227,00	5.982,00	2.245,00	72,71
1917	15.244,00	10.213,27	5.030,73	67,00
1918	28.194,00	28.124,42	69,58	99,75
1919	43.862,00	15.000,00	28.862,00	34,20
1920	32.391,00	8.097,15	24.293,85	25,00
1921	35.943,00		35.943,00	0,00
1922	61.148,00	35.000,00	26.148,00	57,24
1923	36.912,72		36.912,72	0,00
	340.983,80	106.213,84	234.769,96	31,15

Fuente: Presupuesto de Santa Cruz Gestión 1924, pág. 21

Y por ello mismo, y a objeto de poner fin a prácticas viciosas en el manejo de la economía fiscal del Departamento, la Representación Parlamentaria declara que “En el presupuesto de 1924 no se consigna subvención. Múltiples motivos han determinado este criterio en los Senadores y Diputados cruceños para borrar este ilusorio capítulo de recursos”⁵⁹. Es de suponer que los dineros presupuestados eran aplicados en otros fines, en un acto de flagrante malversación de fondos por parte de las autoridades de gobierno, o simplemente, el Estado carecía de recursos para la ejecución plena del Presupuesto. Además, al juzgar la política y la práctica fiscal en el Departamento, el documento de la Representación Parlamentaria dictamina que: “No hay coordinación en los cálculos con el desarrollo del Departamento. Alternativas injustificadas y revelación de falta de planes en la administración financiera, comenzando por la ausencia de buen criterio en las imposiciones y dejadez en la percepción”⁶⁰, por lo que los presupuestos departamentales de Santa Cruz han tenido siempre un carácter errático sin ningún criterio de sostenibilidad menos de crecimiento, aún bien entrado el siglo XX como se observa en el siguiente cuadro formulado por la Brigada:

59 Ibid., pág. 19.

60 Ibid., pág. 3.

PRESUPUESTOS DEPARTAMENTALES DE SANTA CRUZ

Año	Importe
1910	163.416,09
1911	190.142,00
1912	161.372,00
1913	150.004,00
1914	178.772,00
1915	291.709,92
1916	251.654,00
1917	317.571,00
1918	231.621,00
1919	234.789,00
1920	190.691,00
1922	175.498,00
1923	171.862,72

Fuente: Presupuesto de Santa Cruz Gestión 1924, pág. 2

En su análisis, y en sus propias palabras, la Brigada determina también que los presupuestos departamentales han sido “no solamente retardatarios sino retrógrados a otros presupuestos, hace 10 años Santa Cruz ocupaba el penúltimo lugar, y en 1923 desciende al último. Varios distritos duplican sus rentas y el que menos aumenta en un 40%, mientras que Santa Cruz en una década, apenas si crece en 21 mil bolivianos, no recaudables en su totalidad”, según se comprueba por la siguiente relación:

PRESUPUESTOS DEPARTAMENTALES DE LA REPÚBLICA

Departamento	Año 1918	Año 1923	Variación	
			%	Absoluta
Chuquisaca	198.644,00	273.864,24	37,87	75.220,24
La Paz	948.700,00	3.023.281,95	218,68	2.074.581,95
Cochabamba	207.000,00	508.750,00	145,77	301.750,00
Potosí	460.615,00	823.627,18	78,81	363.012,18
Oruro	158.310,54	233.485,89	47,49	75.175,35
Tarija	128.900,00	170.078,00	31,95	41.178,00
Beni	166.240,20	192.632,17	15,88	26.391,97
Santa Cruz	150.004,00	171.862,72	14,57	21.858,72

Fuente: Presupuesto de Santa Cruz Gestión 1924, pág. 3

Ampliando la información original con las variaciones porcentual y absoluta, se ve que efectivamente el presupuesto de Santa Cruz ha tenido en el periodo el menor crecimiento en relación a los otros Departamentos, tan sólo el 14.57% mientras que en el extremo el de La Paz creció en un 218.68%.

El análisis continúa con el examen de conceptos específicos del Capítulo de Ingresos del presupuesto, así, respecto al impuesto catastral es especialmente severo, y dice a la letra: "Revisando presupuestos anteriores hemos observado que en las cifras presentadas como renta calculada por esta fuente de ingreso, la más legítima como la más antigua, desde ya se abría camino a la dejadez funcionaria y a la omisión de empadronados y contribuyentes. Rectificando cada quinquenio el catastro en sus secciones provinciales, conforme al Decreto de 8 de marzo de 1888, se ve en cuadros comparativos y en los informes respectivos, que estas operaciones poco o nada se encuadran a la base legal y menos a su finalidad. Muy conocido el desarrollo agropecuario, y apreciadas las causas de sus transitorios trastornos o malestares, resultan injustificadas las bajas de rectificación o continuada igualdad acusada de estacionarismo. A esta circunstancia de suyo ya grave, se agrega que los colectores solo ocurren a cobrar donde son conocidos los buenos contribuyentes, y la pereza, como el carácter secundario que ven en sus funciones, hace que vivan satisfechos con cierto porcentaje de comisión, ganado con aquellos cobros".

"Hay que cortar el abuso, la dejadez y todo ese hábito que se va dejando formar, hasta estimularlo, de no pagar contribuciones. En primer término, que el presupuesto contemple el máximo de la posibilidad, para que así los recaudadores, y en especial los funcionarios sujetos a sueldos de carácter departamental, se vean obligados por el interés propio a llenar el deber de cobranza. Y, en segundo término, que el propietario o terrateniente, se encuentre presionado por su actitud para usufructuar de las valorizaciones de su propiedad y sobre este punto parece que hay dos omisiones fundamentales: los notarios no cumplen con el precepto contenido en el artículo 73 del Decreto de 8 de enero de 1888, y los fiscales no proveen a los embargos o inscripciones de ellos en el registro de hipotecas, procedimiento que debe ser complementado con la publicidad que el art. del Código Civil impone a los Prefectos. El cuadro que a continuación insertamos, comprueba el desastre reinante en cuanto a la percepción de la renta catastral. Para conjurar este mal que tiende a prolongarse es indispensable que el Supremo Gobierno, le preste atención estableciendo enérgicamente supervigilancia sobre los inferiores"⁶¹.

⁶¹ Ibid., págs. 4-6.

IMPUESTO CATASTRAL AÑO 1922

Provincias	Catastración	Calculado	Recaudado	% Recaud. de Catastro.
Cercado	6.495	6.000	1.278	19,68
Warnes	7.721	4.000	1.915	24,80
Cordillera	11.510	10.000	3.682	31,99
Vallegrande	19.041	20.000	12.765	67,04
Sara	8.398	5.000	3.400	40,49
Chiquitos	8.063	3.000	0	0,00
Velasco	5.826	4.000	2.827	48,52
Núfio de Chávez	9.554	3.000	1.565	16,38
Totales	76.608	55.000	27.432	35,81

Es sumamente importante hacer algunos comentarios sobre estas cifras correspondientes al año 1922, puesto que confirman las rigurosas conclusiones a que llegan los señores de la Representación Parlamentaria. En primer término, y a falta de mayores explicaciones en la fuente de información, habrá que entender que lo "calculado" se refiere a la probable recaudación del impuesto determinado en la "catastración", o sea que ya se prevé un bajo rendimiento de las recaudaciones, basado seguramente en la experiencia de años anteriores, de 76.608 a 55.000 bolivianos.

La primera conclusión que se obtiene es que la provincia de Cercado donde está la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, capital del Departamento, y por ende, donde están las propiedades urbanas más valiosas y posiblemente las propiedades rurales más rentables por su cercanía al mayor centro de consumo que es la ciudad capital, tienen, sin embargo, uno de los valores de catastración más bajos de todo el Departamento, sólo superior, y en muy poco, a la lejana provincia Velasco; en tanto que el valor de catastración de las propiedades de la provincia Vallegrande prácticamente triplican al de la provincia capital. Esta distorsión en el valor de la base impositiva, naturalmente que repercute en el cálculo del impuesto, además, habría que agregar que solamente la "conciencia impositiva" y el grado de probidad y eficiencia administrativa demostrados en las provincias, explican, por ejemplo, el caso de Vallegrande a la que, en un exceso de autoridad, se le ha asignado recaudar más del valor catastral fijado a sus propiedades. Pero es en el valor de las recaudaciones donde se encuentran las mayores perversiones de la costumbre de tributar este impuesto en el Departamento de Santa Cruz, así, mientras la provincia Chiquitos no ha recaudado un solo céntimo aun cuando se le ha calculado una recaudación de menos de la mitad del monto determinado por la

catastración de sus propiedades urbanas y rurales, la provincia Ñuflo de Chávez ha recaudado tan solamente el 16.38% y la provincia Cercado -que incluye la ciudad de Santa Cruz de la Sierra- sólo el 19.68%, siendo la provincia de Vallegrande la que mayor rendimiento obtuvo en la percepción de este impuesto con el 67.04%; en el total el importe recaudado alcanza apenas al 35.81% de los importes fijados por la catastración de bienes urbanos y rurales de todo el Departamento.

Otro de los impuestos importantes por su cuantía en los presupuestos del Departamento son los que gravan la internación de productos provenientes del interior de la República y del exterior, y a este respecto, después de mencionar que productos como la sal, el cacao, la harina de trigo y el “muku” -pasta de harina de maíz para elaborar la chicha- y otros que llegan de los demás Departamentos, los proyectistas declaran que: “[...] entiende la Representación que es necesario suprimirlos sobre todo aquellos artículos de producción nacional a los que quizá por última vez se les exige. En las finanzas departamentales como en las municipales, y en aquellas con menor razón, se gravan las industrias o productos nacionales, cuyo consumo se hace dentro de las fronteras de la patria. Necesario es un acuerdo de todas las representaciones a este respecto. Dejemos de constituir entidades tan separadas aunque sea bajo este aspecto, ya que no hay artículos iguales en dos o más distritos que pudieran suscitar competencia”⁶².

La Representación Parlamentaria de 1924 ha sido más que juiciosa en este asunto, pues, los gravámenes de “extracción” o exportaciones impuestos en un extremo y los de internación o importación gravados en el otro extremo, aplicados además con un sentido de competencia comercial en las transacciones comerciales al interior de la República, han perjudicado más que beneficiado al pueblo consumidor de Santa Cruz, pues, los llamados impuestos de internación aplicados a productos nobles o de primera necesidad, o sea de consumo masivo o popular, encarecían los productos además de rendir importes muy modestos; en cambio es certera la aplicación de mayores tasas a aquellos productos reputados como superfluos, tales la cerveza y licores del interior del país, que representan casi el 70% del total de recaudaciones por “importaciones” a Santa Cruz.

Merece un capítulo aparte la consideración de la deuda fiscal, o deuda por concepto de impuestos en el Departamento, que la Representación Parlamentaria juzga en estos términos: “Con relación a los párrafos impositivos que ha venido reconociendo la economía departamental cruceña tenemos que la deuda o renta rezagada es alarmantemente enorme. De 1908 a 1915, sumada por primera vez esa renta alcanzó a Bs. 176.000 y centavos; renta que no se arrastraba dentro del capítulo de Ingresos Eventuales o Imprevistos, y cuando ella se hacía efectiva,

⁶² Ibid., págs. 6 y 7.

quedaba como un recurso de libre disposición por parte de los Prefectos. Entonces, se dio paso a la ley de 20 de diciembre de 1916, fijando destino especial a los fondos que se recaudaren en lo sucesivo, provenientes de aquellas gestiones. El Hospital San Juan de Dios, locales escolares y Cementerio Público, son las obras contempladas para beneficiarse con ella. Justo es hacer notar que la indicada ley no se ha cumplido, como así se desprende de la pequeña suma recaudada en ocho años que corren hasta hoy, Bs. 10.000 y centavos, ya pagados al hospital, y que también por desgracia, la comuna de Santa Cruz de la Sierra, lejos de realizar obras, ha imputado a servicio ordinario que debía solventarse con recursos propios”. Y, la comuna como el tesoro fiscal, solo conocen ingresos que los espontáneamente se abonan por concepto de impuestos y patentes. Los requerimientos de pagos y eficacia de los juicios coactivos, -disposiciones que cursan en la Ley de Administración Política y de Administración Financiera, Ley Orgánica de Presupuestos y Ley de Juicios Coactivos, -constituyen inoficioso papel escrito. Los deudores son muchos y quizá casi los más acaudalados; y esta circunstancia antes de guiar a funcionarios encargados de la hacienda pública en su recaudación, determina su contemporización o temor. A la suma de Bs. 176.000 de la primera etapa (1908-1915) se agrega otra deuda, la de 1916 a 1922 que alcanza a 300 y tantos mil pesos, cantidad que hemos querido apreciar en el balance del pasado para hacerlo efectivo en el porvenir. La imposibilidad de cobrar la renta rezagada radica en la falta de concepto del deber, en ese contemplacionismo para con los capitalistas y terratenientes. El pueblo que trabaja y que es verdaderamente pobre, paga sus cuotas de imposición”⁶³. También se debe tener en consideración el párrafo en el que la Representación Parlamentaria se refiere al impuesto sobre las herencias, por cuanto se relaciona al derecho a la tenencia de tierras por la vía hereditaria, que sin lugar a dudas es un elemento más de los problemas sobre este tema que aún afloran con caracteres de drama y escándalo en pleno siglo XXI, manifestando: “Cuantioso sería el ingreso por concepto de este impuesto, y en su verdadero rol estaría considerado en el presupuesto [se refiere al Proyecto presentado por la Representación], sino mediara el conocimiento de las deficiencias funcionarias. De provincias no se tiene aviso de existencia de testamentarias. Los subprefectos y fiscales descuidan. Los notarios no cumplen con el deber de dar parte de las herencias abiertas. En la capital hay lenidad. La Prefectura de Santa Cruz debe proceder a la revisión notarial para formar el índice de testamentarias que adeudan el impuesto”⁶⁴. Valientes declaraciones de este grupo de ciudadanos que sin temores ni tapujos

⁶³ Ibid., págs. 14-15.

⁶⁴ Ibid., págs. 14 y 15.

se afrontaron a la élite que con sus actitudes era la rémora y hasta la causa del retraso de la región.

En capítulos anteriores nos referimos a la práctica curiosa de que se cobraba derecho de tránsito o peaje sobre uno de los caminos de Santa Cruz, y solamente sobre uno de ellos, y era el llamado “Peaje de la sierra”, sobre lo que el mencionado documento expresa: “El más transitado de los caminos, el que vincula Santa Cruz con estos centros de la República [los proyectistas firman su documento en La Paz], el de mayor intercambio comercial por dirigirse a Cochabamba y a la zona del Pacífico, -y el más malo como antiguo- es el de la sierra. Se cobra el peaje como derecho de construcción o de conservación de un camino, y ninguna de las dos características hay en el de la sierra, de data colonial y de ninguna atención. Este camino ha sido de recurso para mejorar economías de amigos o allegados políticos; y repetidas veces para defraudar rentas nacionales aprobando grandes propuestas, irrealizables. Por reconstituirse el país, y siempre que en la nación domine el criterio de incorporar Santa Cruz a la nacionalidad, en gestiones próximas es indispensable acometer un plan serio”⁶⁵.

A esta misma materia se refiere el llamado impuesto de “Prestación Vial”, al parecer de factura netamente boliviana, que consistía en que todos los pobladores varones del país mayores de 21 años debían contribuir a la construcción y conservación de caminos ya sea con el pago de un canon anual o con la prestación de mano de obra gratuita para trabajar en los caminos por cierto número de jornales. Naturalmente que los blancos o los que se reputaban como tales tanto del campo como de las ciudades consideraban este impuesto como denigrante de su condición social, y se avenían a pagar todos su canon monetario anual, si es que directamente no lo podían eludir, pero los alcaldes y corregidores de poblaciones pequeñas y del campo preferían enrolar a los indios adultos -que no tenían escapatoria- para formar cuadrillas de trabajo para la construcción o reparación de los caminos vecinales. Y de esta forma se responde tal vez a la pregunta que se hacen los miembros de la Representación Parlamentaria, sobre la escasa cuantía que se presupuestaba por este concepto en los presupuestos de Santa Cruz de gestiones anteriores, que se manifestaba, sin duda también, en la poca o nula construcción de caminos en el Departamento, y su mantenimiento: “Santa Cruz con una población superior al del Beni, Tarija, Chuquisaca, Oruro,

⁶⁵ Ibid., pág. 15.

y sin embargo, la población para los efectos del impuesto vial se la presenta inferior. Cabe agregar que, considerando su condición de ocupar el primer lugar como pueblo alfabeto dentro la República, el primer lugar en su raza blanca y un porcentaje del 50% de población masculina, nada explica la inferioridad en la suma del impuesto”⁶⁶.

En el rubro de Egresos, es sorprendente ver que después de mostrar tantas cualidades de verdaderos estadistas en la administración de la cosa pública, los miembros de la Representación persistan en mantener el elevado gasto público en el mantenimiento del culto religioso en Santa Cruz, que directamente ocupa el tercer lugar en importancia después de los servicios de gobierno y de hacienda, y como ya lo dijimos, en detrimento evidente de la atención de otras necesidades perentorias en la economía de la región. Y seguramente por ello la Representación Parlamentaria se justifica de este modo: “Y, por sobre otra consideración, satisfacer el espíritu religioso del pueblo representado, netamente católico, y las consideraciones que merecen los diocesanos y su cabildo. Examinando el presupuesto de Santa Cruz con relación a otros Departamentos, y a las necesidades de cada uno, es fácil distinguir la deferencia prestada a este servicio. Nuestro presupuesto con sus deficiencias y las tendencias anotadas, coloca en pie de distinción el servicio del culto”⁶⁷.

En base a estos antecedentes, los parlamentarios cruceños de 1924 presentaron el siguiente Presupuesto de Ingresos y Egresos que lo resumimos en sus títulos o párrafos, a continuación:

⁶⁶ Ibid., pág. 18.

⁶⁷ Ibid., pág. 24.

PROYECTO PRESUPUESTO DEPARTAMENTAL DE SANTA CRUZ, GESTIÓN DE 1924	
INGRESOS	
Impuesto Catastral	57.500
Impuesto sobre exportaciones	9.400
Impuesto sobre internaciones	23.050
Ingresos eventuales	5.800
Impuesto sobre vialidad	20.600
Impuestos especiales	16.100
Peaje de la sierra	3.000
Renta rezagada	90.000
TOTAL INGRESOS	225.450
EGRESOS	
Servicio de Gobierno	62.812
Servicio de Hacienda	27.046
Servicio de Culto	25.290
Subvenciones Especiales	6.800
Inversión del Impuesto Vial	18.600
Asignaciones Transitorias	13.000
Servicio de Sanidad Departamental	16.000
Reparación del Camino de la Sierra	3.000
Gastos Movibles	8.073
Rentas Rezagadas	26.900
Premio al Cobro de la Renta Rezada	17.929
TOTAL EGRESOS	225.450

Fuente: Presupuesto de Santa Cruz, Gestión de 1924.

Este proyecto de Presupuesto aparte de ser nivelado en sus Ingresos y Egresos, es superior en un 31% al del año anterior, o sea 1923, y muestra diferencias notables en algunos de sus rubros de gastos, por ejemplo, se destina al servicio de sanidad más del doble del año anterior; se “castiga” seguramente como incobrables las llamadas “Rentas Rezagadas” por la significativa suma de Bs. 26.900 que representa el 12% de todo el Presupuesto, a la vez que se establece un “premio” para la cobranza de las que se consideran aun cobrables, sin embargo, en algunos

rubros se mantiene la tradición presupuestaria de los anteriores, tal el caso del ítem del Culto comentado anteriormente, o el hecho de que la provincia de Vallegrande continúa pagando más impuestos catastrales que la misma provincia Cercado de la capital del Departamento de Santa Cruz, y en este caso del Proyecto para 1924, directamente más del doble, puesto que la primera aparece pagando Bs. 20.000 y Cercado solamente Bs. 8.000 y se sigue manteniendo el tan observado peaje del camino a la sierra que vincula a la región con el occidente del país. No podemos hacer una comparación del rubro de Ingresos, aun ligeramente como con los gastos, porque lamentablemente no disponemos del detalle de Ingresos correspondiente a 1923, sin embargo, respecto a los años pasados es de observar que desaparece totalmente la subvención del Tesoro General de la Nación, tal como lo pretendían los autores de este Proyecto de la Brigada Parlamentaria de Santa Cruz de 1924.

La conclusión que surge del análisis de estos primeros 100 años de vida republicana, es que Santa Cruz no ha sido siempre una región olvidada de la patria, como gente interesada nos lo quiere hacer creer, mas bien, ha recibido un mejor trato que los otros Departamentos del país en aspectos como la educación y la búsqueda permanente en el ámbito nacional e internacional de medios para su desarrollo a través de contratos y proyectos concretos, que promocionaba el gobierno central y que infelizmente no llegaron a concretarse por las diversas causas que se mencionan en el análisis; por el contrario, la élite cruceña, poseedora de suficientes recursos económicos especialmente durante el boom de la goma, hizo muy poco, o nada, para el desarrollo económico regional con sentido social y de cohesión o contacto con el resto del país; en los demás campos de la actividad pública o privada, Santa Cruz ha recibido el mismo trato, bueno o malo, que han recibido a su vez las otras regiones del país, y ha tenido que vivir también acorde con el resto todas las vicisitudes de la vida institucional, administrativa y política de Bolivia, pero con la diferencia grave, con la particularidad negativa, de que la clase poseedora de los mayores factores de la producción en Santa Cruz era predominantemente egoísta e individualista, y por tanto reacia, por ejemplo, a tributar a los poderes del Estado sean estos municipales, departamentales o nacionales, para el desarrollo de la comunidad; esta particularidad se suma a la persistencia de la relación colonial iglesia-estado, por la cual los recursos económicos eran preferentemente destinados al culto religioso antes que a la satisfacción de las premiosas necesidades materiales de la región, componentes negativos que se han potenciado por un innegable sentimiento racista de distanciamiento y de oposición de parte de la cúspide-élite cruceña a la vertiente occidental de hombres y su cultura, sentimiento que se ha infiltrado a través de los siglos en parte de la población subyacente a esta cúspide-

élite de la pirámide demográfica de Santa Cruz, a todo lo cual, se han sumado los grandes intereses económicos de la burguesía minera del occidente boliviano que no ha trepido en avasallar al Estado mismo y los intereses nacionales a sus propias conveniencias económicas de clase dominante; todos estos factores negativos en su conjunto han impedido el desarrollo endógeno de la economía regional de Santa Cruz, no solamente hasta la conclusión del primer centenario de la República sino hasta la segunda mitad del XX en que han podido ser superados sólo con la intervención masiva del Estado nacional.

Capítulo 2

Anexos

Anexo N° 1

DECRETO SUPREMO DEL 14 DE DICIEMBRE DE 1825

Simón Bolívar,

Libertador, Presidente de la República de Colombia, Libertador de la del Perú, y encargado del supremo mando de ella, &, &, &.

Considerando:

1° Que la agricultura, en el departamento de Santa Cruz, sufre atrasos progresivos, por el desprecio con que hasta ahora ha sido mirada por el gobierno español.

2° Que la feracidad de sus terrenos convida al hombre trabajador con las riquezas seguras que promete.

3° Que los naturales de aquel departamento, por falta de providencias que aseguren la propiedad, y protejan la conservación de ella, han abandonado en el todo este precioso ramo de industria: oída la diputación permanente.

Decreto.

1° Los derechos de propiedad adquirida en el departamento de Santa Cruz, por justos títulos y conforme a las leyes, serán protegidos por el gobierno.

2° Las tierras pertenecientes al Estado, se repartirán entre los naturales del país, bajo de mensura y amojonamiento, adjudicándoseles en propiedad.

3° Cada individuo, de cualquiera sexo o edad que sea, recibirá una fanegada de tierra en los lugares pingües y regados, y en los lugares privados de riego y estériles, recibirá dos.

4° Serán preferidos en este repartimiento, los indígenas y los que hayan acreditado mayor decisión por la causa de la independencia, o que hayan sido perjudicados por este principio.

5° Si al cabo del año, después de hecha la adjudicación y amojonamiento de las tierras, los beneficiados en ellas no hubiesen emprendido el trabajo que demanda la estación del tiempo, y no dan muestras de dedicación al trabajo, se les separará de la posesión y propiedad de dichas tierras y se adjudicarán a otros que las cultiven cual corresponde.

6° Los terrenos destinados a pacer los ganados, serán comunes a todos los individuos de las provincias o partidos a que correspondan los dichos terrenos, mientras que no sean repartidos como los demás.

7° La propiedad declarada a que se contrae el artículo 2°, se entenderá con la restricción de no poderse enajenar las tierras adjudicadas hasta el año 5° y jamás a favor de manos muertas, so pena de nulidad.

8° La mensura y repartición de tierras se ejecutará por personas de probidad e inteligencia, que se propongan en terna al presidente del departamento, por la municipalidad respectiva, que también deberá formar el arancel de las dietas y derechos que se han de pagar a los comisionados por sus trabajos.

9° La mensura y repartición de tierras, se hará con anuencia del director general de agricultura a su llegada al departamento, en la visita que debe hacer a él.

10° El presidente del departamento de Santa Cruz, cuidará de remitir al conocimiento del supremo gobierno, una razón exacta de las tierras sobrantes, y que se declaren de la propiedad del gobierno, y todas las observaciones y noticias que pueda adquirir, relativas al mejor desempeño y ejecución de los objetos comprendidos en este decreto.

11° El secretario general interino queda encargado de su cumplimiento.

Imprímase, publíquese y circúlese. Dado en palacio de gobierno en Chuquisaca a 14 de diciembre de 1825.- Simón Bolívar.- Por orden de S.E., Felipe Santiago Estenós.

Fuente: Anuario Histórico 1825 (Biblioteca de la Asamblea Legislativa Plurinacional, La Paz).

Anexo N° 2

RESUMEN DE PRESUPUESTOS NACIONALES DE GASTOS POR DEPARTAMENTOS.

	1826	1832	1860	1873-1874	1900*	1909**	1915	1923	%
Chuquisaca.	86.181	120.685	173.149	100,0	205.305	231.922	181.898	273.864	100,0
Culto (1)	26.046	68.177	51.280	29,6	14.915	3.420	0	0	0,0
Hospitales-Sanidad	5.682		13.675	7,9	33.686	6.700	0	0	0,0
Obras Públicas			10.056	5,8	4.713	9.920	15.460	33.540	13,0
Otros Items	54.453	52.508	98.138	56,7	6.500	9.400	57.304	108.500	39,6
Oruro.	29.235	27.910	105.233	100,0	178.682	240.877	160.931	129.824	100
Culto	6.652	4.210	1.000	0,9	2.896	380	266	380	0,1
Educación	2.036		4.632	4,4		10.000	91.652	57,0	0,0
Hospitales-Sanidad					43.400	22.200	6.940	12.396	1,8
Obras Públicas	20.547	23.700	100.101	94,7	110.086	208.297	62.073	594.627	84,6
Otros Items	140.614	110.037	216.778	100,0	292.678	504.979	461.561	823.627	100,0
Potosí.			4.680	2,2	6.920	9.210	0	0	0
Culto	30.551	21,7	4.754	2,2	38.522	3.500	26.900	52.806	6,4
Hospitales-Sanidad	13.651	8,76	16.000	7,4	32.400	60.700	129.900	226.080	27,4
Obras Públicas	96.412	101.161	191.344	88,3	214.836	57.100	98.800	343.174	41,7
Otros Items	73.857	52.525	39.835	20,8	36.900	374.469	205.961	201.567	24,5
Cochabamba.			1.700	0,9	15.976	18.670	16.822	25.090	3,3
Culto	30.874	41,8	21.100	11,0	9.500	0	0	300	0,0
Hospitales-Sanidad	11.184	15,1			41.183	40.000	52.000	110.940	14,6
Obras Públicas	31.799	43,1	128.756	67,3	164.757	274.949	302.778	606.577	80,4
Otros Items	122.703	139.726	306.642	100,0	604.597	894.470	1.012.600	3.023.282	100,0
La Paz.			38.970	12,7	29.292	31.076	36.696	40.720	1,3
Culto	33.349	27,2	4.500	1,47	71.688	17.900	39.460	35.360	1,2
Hospitales-Sanidad	12.760	10,4	18.600	6,07	30.520	19.900	44.500	112.660	3,7
Obras Públicas					219.300	362.945	446.900	250.000	8,3
Otros Items	76.594	91.073	244.572	79,76	253.897	462.589	445.044	428.992	14,2
Santa Cruz.	57.173	72.553	73.482	100,0	170.402	156.116	291.710	171.863	100,0
Culto	23.000	40,2	30.670	41,7	39.712	21.474	22.358	24.830	14,4
Educación	4.500	7,9	5.250	7,1	27.070	19.560	6.200	7.600	4,4
Hospitales-Sanidad	4.673	8,2	3.300	4,5		2.400	8.100	21.600	12,6
Otros Items	25.000	43,7	34.262	46,6	67.520	90.842	237.770	117.833	68,6

	1826	1832	1860	1873-1874	1900*	1909**	1915	1923	%
Litoral (Lamar)									
Culto	13.657	13.657	49.750	100,0	250.018	100,0	172.266	170.076	100
Educación			1.400	2,8	2.320	0,9	0	0	0,0
Hospitales-Sanidad			2.290	4,6			0	0	0,0
Obras Públicas			1.440	2,9			1.500	1.2	16,160
Otros Items							55.730	43,4	61,580
Tarija.									
Culto	13.657	13.657	49.750	100,0	250.018	100,0	172.266	170.076	100
Educación			1.400	2,8	2.320	0,9	0	0	0,0
Hospitales-Sanidad			2.290	4,6			1.500	1,2	16,160
Obras Públicas			1.440	2,9			55.730	43,4	61,580
Otros Items							71.036	55,4	86,936
Beni.									
Culto	13.657	13.657	49.750	100,0	250.018	100,0	172.266	170.076	100
Educación			1.400	2,8	2.320	0,9	0	0	0,0
Hospitales-Sanidad			2.290	4,6			1.500	1,2	16,160
Obras Públicas			1.440	2,9			55.730	43,4	61,580
Otros Items							71.036	55,4	86,936
Total Departamentos.	200.763	200.763	200.763	200,0	200.763	200,0	200.763	200,0	100,0
Total Gobierno Nacional.	1.840.000	1.042.332	1.163.906	3.494.448	1.375.076	2.900.026	2.758.921	6.312.384	37,559.655

(1) Según nota al Presupuesto en 1826 las iglesias tienen sus propios ingresos excepto en Santa Cruz que los provee el Estado; en 1832 Chuquisaca y La Paz presupuestan "Catedral con Hospital", Oruro "Diezmo, hospital", en Tarija se toma "Diezmos" y "Misiones".

(2) En 1860 el ítem de Educación figura como "Subvenciones a las Administraciones de Instrucción Pública".

* Estos gastos están subvencionados con fondos del Tesoro General de la Nación en los sgtes. Departamentos: Oruro Bs. 32.400; Santa Cruz Bs. 50.000; Tarija Bs. 30.000; Beni Bs. 115.278 y Cochabamba Bs. 47.000, según Nota al Presupuesto de 1900.

** En 1909 Santa Cruz recibe una subvención del Tesoro General de la Nación de Bs. 54.336 en 1915 de Bs. 30.080 y en 1923 de Bs. 36.913

FUENTES: ELABORACION PROPIA.

Archivo y Biblioteca Nacionales, Sucre, Colección de Documentos Bolivianos de Gabriel René Moreno.

Para 1826 del "Presupuesto General de los Gastos Ordinarios de la República Boliviana para 1826", Vol.62, para 1832 ídem vol.25; para 1873 y 1874 ídem Documento M523 V.

Archivo y Biblioteca Nacionales, Sucre:

Para 1860 "Presupuesto y Ley Financial de la República para el año 1860" Documento MH 15514; para 1900 "Presupuesto General de la República para 1900", Documento M 879 II.

Archivo y Biblioteca del Ministerio de Hacienda, La Paz:

Presupuesto General de la Nación 1909; Id 1915; Id 1923.

Anexo N° 3

CENSOS DE BOLIVIA POR DEPARTAMENTOS 1831 - 1992

	1831	1835	1845	1854	1900	1950	1976	1992
La Paz	348.142	335.400	412.900	471.200	430.600	948.500	1.465.000	1.900.700
Santa Cruz	43.775	43.100	78.600	120.400	189.600	286.100	710.700	1.364.300
Cochabamba	226.727	162.400	279.000	322.900	326.200	490.500	720.900	1.110.200
Potosí	192.155	222.800	243.300	250.700	325.600	534.400	657.700	645.800
Chuquisaca	112.590	87.200	156.000	189.500	196.400	383.000	358.500	453.700
Oruro	84.100	111.000	95.300	91.800	86.000	210.300	310.400	340.100
Tarija	36.215	16.600	63.800	60.000	77.900	126.700	187.200	291.400
Beni	41.228	8.600	48.400	33.400	26.100	119.800	168.300	276.100
Pando				4.400	16.900	19.800	34.400	38.000
Litoral	3.836	5.100	4.500	5.500	49.800			
Total	1.088.765	997.200	1.381.200	1.549.800	1.725.100	3.142.100	4.012.100	6.420.300

Fuente: INE para 1831; Historia de Bolivia, 4ª Edición, José de Mesa, Teresa Gisbert, Carlos D. Mesa para el resto.

Anexo N° 4

RESUMEN DE PRESUPUESTOS DE GASTOS DEL DEPARTAMENTO DE SANTA CRUZ.

Año	1928	1932	1937	1940	1945	1949	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005
Culto	23.000	40,2	23.000	31,7	30.670	41,7	29.248	50,4	39.712	23,3	21.474	13,8	22.358	7,7	24.830	14,4	
Educación (1)	4.500	7,9			5.250	7,1			27.070	15,9	19.560	12,5	6.200	2,1			
Hospitales(2)	4.673	8,2									2.400	1,5	8.100	2,8	7.600	4,4	
Catedral			25.100	34,6													
Gobierno (3)	11.100	19,4	22.353	30,8	33.824	46,0	9.834	16,9	21.262	12,5	60.530	38,8	39.824	13,7	62.272	36,2	
Tesorería (4)	13.900	24,3	2.100	2,9	3.738	5,1											
Hacienda																	
Justicia							3.576	6,2	13.880	8,1	28.312	18,1	21.746	7,5	27.506	16,0	
Gastos Extraor.							15.076	26,0	32.178	18,9	2.000	1,3					
Obras Públicas (5)							300	0,5									
Asignaciones Transitorias									36.300	21,3	21.840	14,0	17.282	5,9	21.600	12,6	
Subvenciones Especiales													40.000	13,7	13.000	7,6	
Fondo de Garantías para construcción de caminos													11.200	3,8	4.400	2,6	
Gastos móviles													125.000	42,9	10.655	6,2	

(1)+(2) en 1826 constituyen el ítem de Beneficiencia y Enseñanza por Bs.9,173; en (1) 1909 incluye ítem de "Asignación Especial" Bs.5,000 para reconstrucción Colegio Nacional.

Asignación Especial Bs.5.000 para reconstrucción Colegio Nacional.

(3) En 1826 comprende Prefectura, Juzgados y Policía; en 1832 comprende Prefectura, Gobernadores, Jueces resguardo, Gendarmes, Administración de Mojos, Administración de Chiquitos, en 1860 engloba Administración Político, Id de Justicia, Servicio de Policía Correos, Pensiones, Hacienda; en 1900 corresponde a "Administración Pública".

(4) En 1832 corresponde a Tesoro y Aduana.

(5) En 1909 comprende el Servicio de Caminos. Obras Públicas y Reparación de Caminos; en 1915 Obras Públicas, Reparación Camino de la Sierra por Bs.9.000

FUENTES: ELABORACION PROPIA.

FUENTES: ELABORACION PROPIA.
 Archivo y Biblioteca Nacionales, Sucre, Colección de Documentos Bolivianos de Gabriel René Moreno:

Archivo y Biblioteca Nacionales, Sucre, Colección de Documentos Bolivianos de Gabriel René Moreno.
Para 1826 del "Presupuesto General de los Gastos Ordinarios de la República Boliviana para 1826", Vol.62; para 1832 ídem vol.25; para 1873 y 1874 ídem Documento M523 V. Archivo y Biblioteca Nacionales, Sucre.

Archivo y Biblioteca Nacionales, Sucre;

Para 1860 "Presupuesto y Ley Financial de la República para el año 1860" Documento MH 1860 T 15514; para 1900 "Presupuesto General de la República para 1900" Documento M 879 II.

para 1900", Documento M 879 II.
 Archivo y Biblioteca del Ministerio de Hacienda y la Paz.

Archivo y Biblioteca del Ministerio de Hacienda, La Paz:
Presupuesto General de la Nación 1909; Id 1915; Id 1923,

Anexo N° 5

RESUMEN DE PRESUPUESTOS DEPARTAMENTALES DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA.
BIENIO 1847-1848

	Chiquiza	Potosí	La Paz	Cochiba	Oruro	S. Cruz	Tarija	Litoral	Bem	Tarata
INGRESOS										
Réditos de censos										
rústicos	3.837	2.092	4.146	5.485	197	13				
idem urbanos	1.289	2.125	1.580	381	165	3				
Arrendamientos y enfiteusis	672	1.972	10.000	1.702	1.138	71				
Derechos primicias	8.625		900	700	2.400	250				
Pensiones escolares	4.704		300	1.548						
Rentas del crédito público	3.410	6.680	583	11.664	2.903					
Contribución sobre harinas	6.000	17.060	10.840	15.000	5.313					
Derecho a la coca										
Ingresos por obervaciones						440				
Impuestos a tabacos										
Sobre Tesoro de Instrucción de La Paz										
Idem de Potosí										
Sobre Tesoro Público Nacional										
Idem de Cobija										
Idem otros Tesoros										
Otros ingresos	884	12.875	3.500	12.316	119					
Deuda activa	24.407	48.520	1.580.108	81.345	13.266	4.942				
EGRESOS										
Instrucción Superior	15.360		15.560	9.830						
Idem Secundaria	13.699	5.745	12.259	5.445	5.345	4.085				
Idem Primaria	6.640	9.940	14.290	7.090	4.990	1.120				
Casa de Huérfanas	2.780	5.416	2.400	7.445	760					
Bibliotecas	620	750		620						
Pensiones Fondo	748	2.400	1.399	1.515	500					
Instrucción Pública	1.973	2.665	2.342	2.009	630	264				
Gastos Administrat.										
Supervavit (-) o Déficit (+)	12.008	64.408	1.577.587	81.187	10.777	2.369	1.050	300	0	-9.384

Fuente: Elaboración propia. *Presupuesto General de Gastos del Departamento de Instrucción Pública para el Bienio 1847 y 1848* Colección de Documentos Bolivianos, Vol.25 Gabriel R. Moreno; Idem para el Bienio 1869 y 1870, Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia, Sucre.

Anexo N° 6

PRESUPUESTO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA POR CONCEPTOS Y DEPARTAMENTOS BIENIO 1847-1848

	Chqscs.	Potosí	Oruro	Cochba.	LaPaz	Sta. Cruz	Tarija	Litoral	Cobija	Total
Instrucción Superior	15.360			9.830	15.560					40.750
Instrucción Secundaria										
Profesores Filosofía e Historia	800	800	800	800	800	700				4.700
"Literatura y Religión	800	800	800	800	800	600				4.600
"Física, Historia Natural, y geografía.	700	700	700	700	700	500				4.000
Latinidad, Lengua Castellana y religión	700	700	700	700	700	500				4.000
"Matemáticas, Religión	600	600	600	600	600	400				3.400
"Rudimentos latinidad y castellano	600	600	600	600	600	400				3.400
"Lenguas Extranjeras	600	600	300	300	600	300				2.700
"Agregados	300	300	200	300	300	200				1.600
Gastos del local, material y admin.	725	645	645	645	725	485				3.870
Sub- total	5.825	5.745	5.345	5.445	5.825	4.085				32.270
Seminarios eclesiásticos	7.874				6.434					14.308
Total Instrucción Secundaria	13.699	5.745	5.345	5.445	12.259	4.085				46.578
Instrucción Primaria										
Escuelas Normales	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180	850				6.750
Escuelas Primarias Urbanas	660	660	660	660	660	270				3.570
Escuelas Primarias Cantonales	4.800	8.100	3.150	5.250	12.450		1.050	300		35.100
Total Instr. Primaria	6.640	9.940	4.990	7.090	14.290	1.120	1.050	300		45.420
Varios										
Casa de Huérfanas	2.780	5.416	760	7.445	2.400					18.801
Bibliotecas y Corporac. Científicas	620	750		620	1.120					3.110
Pensiones del Fondo de Inst. Publ.	748	2.400	500	1.515	1.399					6.562
Gastos de Recaudación y Administración	1.973	2.665	630	2.009	2.342	264				9.883
Total Ítems Varios	6.121	11.231	1.890	11.589	7.261	264	0	0		38.356
Totales	41.820	26.916	12.225	33.954	49.370	5.469	1.050	300		171.104

Fuente: "Presupuesto Jeneral de Gastos del Departamento de Instrucción Pública para el Bienio de 1847 y 1848", M 818 VII, Colección de Documentos Bolivianos, Vol.25, Gabriel René Moreno, Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia, Sucre. Resumen elaboración propia.

Anexo N° 7

ESTADÍSTICA ESCOLAR DE BOLIVIA 1922

	Instrucción Primaria			Instrucción Secundaria			Instrucción Superior No. de Asistentes		
	Inscritos	Asistentes	%	Inscritos	Asistentes	%	Derivado	Medicina y Anexos	Teología
La Paz	16.113	13.302	83	1.152	989	86	142	99	43
Cochabamba	15.255	12.987	85	701	620	88	70		8
Oruro	5.346	4.108	77	264	222	84			
Potosí	6.311	4.689	74	217	196	90	13		13
Santa Cruz	4.436	3.127	70	248	210	85	60		93
Tarija	2.472	1.724	70	86	77	90	25		25
Beni	2.617	1.878	72	92	90	98			
Chuquisaca	4.584	3.949	86	583	540	93	88	150	29
Totales	57.134	45.764	80	3.343	2.944	88	398	249	173

Fuente: Elaboración Propia. "Memoria Ministerio de Instrucción Pública y Agricultura, 1922", Biblioteca y Archivo Histórico de la Asamblea Legislativa Plurinacional, La Paz.

Anexo N° 8

MOVIMIENTO POSTAL ECONÓMICO DE 1886, 1891, 1897 y 1923
(en bolivianos de la época)

	Ingresos	Egresos	Superavit		Superavit Déficit (-) %
			Superavit	Déficit	
Año de 1886 (1).	46.539	58.794	4.044	16.299	
Sucre	10.053	9.102	951		10,45
La Paz	16.172	13.079	3.093		23,65
Cochabamba	6.850	7.036		186	-2,64
Potosí	5.419	8.980		3.561	-39,65
Oruro	4.265	10.159		5.894	-58,02
Santa Cruz	1.652	5.726		4.074	-71,15
Tarija	1.467	3.110		1.643	-52,83
Beni	661	1.602		941	-58,74
Año de 1891 (2).	77.601	119.574	-	41.973	
Sucre	12.582	14.657		2.075	-14,16
La Paz	28.051	28.771		720	-2,50
Cochabamba	7.737	11.410		3.673	-32,19
Potosí	11.109	19.005		7.896	-41,55
Oruro	8.084	17.295		9.211	-53,26
Santa Cruz	4.025	10.579		6.554	-61,95
Tarija	3.378	7.436		4.058	-54,57
Beni	1.156	3.617		2.461	-68,04
Uyuni	1.479	6.804		5.325	-78,26
Año de 1897 (3).	98.097	148.241	1.618	51.762	
Sucre	19.055	26.841		7.786	-29,01
La Paz	22.595	20.977	1.618		7,71
Cochabamba	11.573	15.482		3.909	-25,25
Potosí	16.227	23.351		7.124	-30,51
Oruro	15.858	17.287		1.429	-8,27
Santa Cruz	5.180	18.113		12.933	-71,40
Tarija	2.465	11.063		8.598	-77,72
Beni	1.056	8.042		6.986	-86,87
Uyuni	4.088	7.085		2.997	-42,30
Año de 1923 (4).	455.365	806.358	18.678	369.671	
Sucre	42.304	55.933		13.629	-24,37
La Paz	157.087	154.102	2.985		1,94
Cochabamba	48.790	85.680		36.890	-43,06
Potosí	44.207	92.377		48.170	-52,15
Oruro	87.184	71.491	15.693		21,95
Santa Cruz	19.132	69.991		50.859	-72,67
Tarija	17.318	64.568		47.250	-73,18
Beni	9.870	99.390		89.520	-90,07
Uyuni	17.166	30.109		12.943	-42,99
Tupiza	12.307	82.717		70.410	-85,12

Fuentes: (1) Informe Director General Correos 1886. Biblioteca y Archivo Nacionales de Bolivia, Sucre.
(2) Ministerio de Hacienda 1892, Guía Prelimina. Biblioteca y Archivo Nacionales de Bolivia.
(3) Informe del Director General de Correos 1897-1898. Biblioteca y Archivos Nacionales de Bolivia.
(4) Memoria del Ministerio de Fomento y Comunicaciones 1923-1924. Biblioteca y Archivo Histórico de la Asamblea Legislativa Plurinacional, La Paz.

Anexo N° 9

INGRESOS DEL PRESUPUESTO Y LEY FINANCIAL DE LA
REPÚBLICA PARA 1873-1874 Y 1900

	Chuquis.	La Paz	Potosí	Cochiba.	Oruro	Sa. Cruz	Tarija	Compa.	Bem.	Totales
AÑOS 1873 - 1874										
Total Ingresos Nacionales (1)										1.846.844
Ingresos Departamentales (2)										
Contribución indígenal	34.531	321.050	193.503	37.562	94.800			4862		686.308
Contribución sobre predios				10.178		1.176			1.322	12.676
Aduanas interiores		132.320	1.710						1.440	135.470
Diezmos y Primicias	56.528	18.579	4.000	42.900	217	32.110	21.044			175.378
Impuestos indirectos y eventuales	28.848		1.450	2.575		20.548		1000	1.500	55.921
Arrendamiento propiedades fiscales	120			146				2000	1.201	3.467
Impuestos sobre ganados	1.000					2.064	1.351			4.415
Contribución personal									7.994	7.994
Producto de Temporalidades									1.100	1.100
Totales año 1873 - 1874 (2)	121.027	471.949	200.663	50.261	95.017	56.800	22.395	7.863	14.557	1.002.729
Total Gral. año 1873 - 1874 (1+2)										2.929.573
AÑO 1900										
Total Ingresos Nacionales (1)										7.331.400
Ingresos Departamentales:										
Contribución territorial	125.352	239.959	173.748	145.417	91.388	45.000	42.716			863.580
Impuestos sobre ganado						2.600			5.000	7.600
Impuesto s/importación ganado	1.400									1.400
Impuesto s/exportación ganado							8.000			8.000
Impuesto sobre el tabaco y cigarrill	1.825	1.200	300	3.000			200			6.525
Diezmos y Primicias			64.000		1.294					65.294
Pensiones esc. y grad. universitarios	16.600	5.950	3.010	9.175	3.050	4.000	2.000			43.785
Impuesto sobre la sal					15.000		800			15.800
Arrendamiento propiedades fiscales				1.310	800					2.110
Herencias indirectas	5.000	2.000	1.000	5.000		1.000	1.000			15.000
Ingresos extraordinarios	3.200	4.000							400	7.600
Ingresos eventuales	22.000		500				1.150		322	23.972
Papel sellado y tintres	29.976	27.818	34.500	35.000	14.000	10.000	5.000		500	156.794
Impuesto sobre la coca		270.000		16.011						286.011
Deudores e intereses ganados			7.600	2.000		502				10.102
Asignación del Tesoro Nacional			5.600	47.000	32.400	50.000	30.000		150.278	315.278
Multas de la policía			2.420	2.000	3.750	1.000	1.200		300	10.670
Derecho de peaje		300				3.000	4.000			7.300
Impuesto sobre alcoholes		3.000		1.000						4.000
Exportación de goma elástica		36.000				9.000				45.000
Impuesto sobre corambre		4.000		1.000	2.000					7.000
Impuestos sobre exportación (4)						36.500			1.200	37.700
Impuestos sobre importación (4)						6.800	1.000			7.800
Patentes mineras		10.300		400	15.000	1.000	50			26.750
Totales año 1900 (3)	205.353	604.527	202.678	268.313	179.682	170.402	97.116		158.800	1.975.871
Total General año 1900 (1+3)										9.306.471

Nota 2: Los ingresos de Santa Cruz, incluyen Bs. 12.800 que percibe de Cliza y Mizque.

Nota 4: Se trata de impuestos sobre ventas y compras a los otros Departamentos del país.

Fuente: "Presupuesto y Ley Financiera de la República de Bolivia 1873 - 1874", Documento M523 V, Colección de Documentos Bolivianos, Gabriel René Moreno, Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia, Sucre. Resumen elaboración propia.

Anexo N° 10

PRESUPUESTOS MUNICIPALES DE SANTA CRUZ

1907, 1908, 1919, Y 1920

	1907	1908	1919	1920
INGRESOS				
Corambre y carneo de ganado vacuno	12.818	12.496	12.088	11.678
Mercado público	6.280	6.661	8.625	9.900
Ingresos eventuales	6.000	9.800	5.850	6.350
Patentes	6.253	7.961	52.728	34.474
Predio urbano	1.126	1.500		4.000
Asignaciones:				
Tesoro Departamental para el hospital	2.000	2.000	5.500	
Tesoro General de la Nación:				
Para el hospital	3.000	3.000		
Para el Lazareto	2.000	2.000		
Para luz eléctrica		20.000	30.000	20.000
Impuestos sobre licores y tabacos	1.415	1.720	8.000	7.000
Varios ingresos menores	5.908	9.978		
Total Ingresos	46.800	77.116	122.791	93.402
EGRESOS				
Servicio de Secretaría	1.920	2.020	4.020	4.320
Servicio de Hacienda	1.976	2.120	8.600	8.600
Servicio de Policía	10.079	11.459	12.090	12.090
Servicio de Beneficencia, hospital	10.392	10.928	33.992	35.195
Servicio de Instrucción	11.920	15.320		
Obras Públicas	4.100	9.430	13.200	
Energía eléctrica		20.000	30.000	20.000
Varios menores	6.413	5.839	20.889	13.197
Total Egresos	46.800	77.116	122.791	93.402

Fuente: "Presupuestos Municipales". Biblioteca y Museo de Historia de la Universidad Gabriel René Moreno, Santa Cruz.

Capítulo 3
La Construcción de la
Infraestructura
1925 - 1952

3.1 LOS PROLEGÓMENOS.

Entrada la República en la segunda centuria de su existencia, la actitud de los terratenientes y ganaderos cruceños, como el estamento socio-económico más pudiente y capaz para contribuir al desarrollo de la colectividad, no varió, no obstante de que las necesidades de sus centros urbanos y rurales en general se hacían cada vez más patentes y apremiantes; lo demuestra el informe del señor Antonio Velasco Franco, Administrador del Tesoro Departamental de Santa Cruz, por la gestión de 1926, que en su página 2 expresa lo siguiente: "Catastro.- Esta partida de ingresos se fijó en el presupuesto departamental de 1926 en la suma de Bs. 61.500, a pesar de que las listas cobratorias del catastro dieron rendimiento mayor de Bs. 65.377.51 y tan sólo se han recaudado Bs. 32.000.99. El déficit resultante de esta renta, la más importante del Tesoro, ha sido motivado por las circunstancias tantas veces indicadas en mis anteriores informes [...] los hacendados rehúyen el pago de la contribución catastral", actitud tan duramente criticada, como hemos visto, por la Representación Cruceña a las Cámaras Legislativas de 1924.

A este mismo respecto, la entonces llamada Compañía Recaudadora Nacional, que como lo dice su nombre, se encargaba de cobrar impuestos por cuenta del Gobierno, presenta un informe al Ministerio de Hacienda en junio de 1933 sobre la recaudación del "Impuesto del ½% sobre Ventas del Comercio y la Industria" por las gestiones de 1929, 1930, 1931 y 1932 en el que se observa que el Departamento de La Paz paga por sí solo, porcentualmente el 36% del total nacional y Oruro el 26%, mientras que los otros Departamentos muestran cifras muy menores como Santa Cruz que figura con sólo el 4.5%, no obstante de que para estos años era notorio el comercio de exportación de ganado a la Argentina y ya existía una naciente industria de base agropecuaria que comercializaba sus productos internamente o los exportaba, tal como lo mostramos en el **Anexo N° 12**.

Esta reluctancia a la tributación a las arcas fiscales, ya sean estas nacionales, departamentales o locales, de parte de los cruceños es, sin duda, un atavismo de la época colonial cuando Santa Cruz estaba exenta del pago de tributos a la Corona española, en premio a sus esfuerzos por preservar la frontera colonial hispana frente al imperio lusitano y a los propios aborígenes que amagaban permanentemente Charcas, y es sólo desde la Guerra de la Independencia que los cruceños se ven obligados a aportar ya sea a los combatientes patriotas o a los ejércitos del Rey; el impuesto como un instrumento de solidaridad y medio de cohesión social, opuesto al individualismo egoísta, y ante todo como un medio para el desarrollo de la comunidad era, pues, casi desconocido en esta región, particularmente en los estamentos de la élite dominante. Es patente la persistencia

de la mentalidad colonial de esta élite que seguía creyendo que como en aquellos tiempos de la Corona Española ella no tenía que contribuir o aportar con nada a los poderes del Estado, representativos de la sociedad, y que más bien éstos debían proveerle de todos los medios necesarios para su pervivencia.

El gobierno, por su parte, continúa con sus esfuerzos para lograr la intercomunicación entre el oriente y el occidente bolivianos y con el extranjero, así como va realizando las obras de desarrollo de la infraestructura urbana de Santa Cruz de la Sierra. El 6 de enero de 1922 se firma en La Paz un acuerdo entre el Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, Dr. Alberto Gutiérrez y el Ministro Plenipotenciario de la Argentina, Dr. Horacio Carrillo, para los estudios y la posterior construcción del ferrocarril Yacuiba-Santa Cruz de la Sierra⁶⁸, como prolongación natural del ferrocarril argentino Central Norte. Posteriormente, en 1925, el Presidente Bautista Saavedra promulga un decreto aprobando la construcción de una vía férrea a Santa Cruz, y en 1926 el nuevo Presidente Dr. Hernando Siles inicia las obras, aunque, dicen los historiadores, “lentamente”⁶⁹. El historiador del Hospital San Juan de Dios citado por el autor que anotamos al pie, dice que en este mismo año, es decir 1926, se inauguran las instalaciones eléctricas en la ciudad de Santa Cruz que ya existían en La Paz desde 1876; grueso error, porque la ciudad de Santa Cruz ya contaba con servicios de alumbrado eléctrico desde 1908 si nos atenemos a los presupuestos del Concejo Municipal de Santa Cruz, que ya los hemos presentado en nuestro **Anexo N° 10**. En cambio es más posible que las instalaciones de agua potable se hayan hecho también en 1926, puesto que a este respecto existe el testimonio del Informe del Prefecto y Comandante General de Santa Cruz del 20 de junio de 1926 (página 27), que a la letra dice: “Constituyó un verdadero problema la provisión de agua potable para la ciudad; por contrato del 27 de enero de 1925 se amplió la concesión de la R.S. de 20 de febrero de 1924 [...] como el trabajo ha empezado recién a principios de mayo, es pues seguro que las obras no se concluirán dentro el plazo fijado”.

Uno de los precedentes, importante para el desarrollo de la región, ha constituido, sin duda, la mejora del camino de herradura que unía Cochabamba a Santa Cruz para convertirlo en carretera, pues, y aunque los planos para este proyecto ya existían por los años 20⁷⁰, a raíz del cariz que adquiría el viejo pleito del Chaco con la República del Paraguay el gobierno de Hernando Siles vio, aunque muy tarde, la necesidad imperiosa de tales obras; los trabajos que se

68 Carrillo, Horacio: *Ferrocarril al Oriente boliviano desde Argentina*, 1922.

69 Ardaya Jiménez, Rosendo: Obra citada, págs. 79, 81.

70 Koster, Gerrit: Obra citada, pág. 39.

iniciaron en 1929 “e inauguradas el 29 de septiembre de 1932”⁷¹ ya cuando el país se encontraba en plena conflagración bélica; durante la campaña esta vía fue de gran importancia para la movilización de efectivos y transporte de suministros con destino al frente, asimismo, “Por los mismos meses, destacamentos de zapadores ensanchaban a toda prisa las estrechas sendas que unían a Santa Cruz con las fronteras del oriente y el sud, adaptándolas, mal que bien, para el tráfico de rodados a motor”⁷².

Nada más ilustrativo para referirse a la magnitud de esta obra, poco apreciada por los historiadores, que la *Memoria* presentada al H. Congreso Nacional Extraordinario de 1931 por el entonces Tte. Cnel. Bernardino Bilbao Rioja (uno de los preclaros conductores y héroe de la guerra del Chaco), miembro de la Junta Militar de Gobierno del General Blanco Galindo y Encargado del Ministerio de Fomento y Comunicaciones, que informa que en el año transcurrido se ha continuado con la construcción de las secciones de Aiquile (Departamento de Cochabamba) a Pampagrande (Provincia Florida del Departamento de Santa Cruz) y de ésta a Tarumá, con la aclaración de que el camino ya fue habilitado al tráfico a fines de septiembre de 1929, dice, que si bien en el tramo Aiquile-Pampagrande el ancho mínimo de la plataforma tenía 3.5 metros en las partes rocosas y en “faldeos” superiores a los 30 grados de inclinación, en terreno plano tenía un ancho mínimo de 5 metros, que se han construido 10 puentes “grandes” con luz total de 220 metros y otros 25 “chicos” con luz total de 93 metros, 630 alcantarillas con luz total de 378 metros, en resumen, la luz total de las obras de arte de los 198 kms. de camino construidos sería aproximadamente de 691 metros; el costo de esta obra ejecutada por el contratista Dr. Melean fue de Bs. 940.104.14, aparte, el gobierno mediante contrato del 20 de mayo de 1929 entregó la construcción del camino de Samaipata a Tarumá a la empresa Kennedy & Carey, contrato que en realidad fue impuesto por la empresa contratista “porque los fondos que se tomaban para la construcción del camino eran provenientes del segundo empréstito Dillon & Read para la construcción del ferrocarril a Santa Cruz, contratada con Kennedy & Carey”. Después, con resolución gubernamental del 20 de julio de 1929 se encomendó a la misma empresa la construcción del tramo Pampagrande-Samaipata, en vista de que los fondos propios no alcanzaban ya para el contratista original Dr. Melean, aun así, en enero de 1930 la empresa Kennedy & Carey paralizó sus trabajos por falta de fondos habiendo construido 20 Kms. entre Pampagrande y Samaipata y 24 kms. entre Samaipata y Tarumá a un costo de Bs. 771.388.76. Es pues interesante conocer estos detalles y otros,

71 Limpías Ortiz, Víctor Hugo: *Las ferrovías y la carretera que transformaron el oriente boliviano, 1938-1957*, 2009, pág. 51.

72 Sanabria Fernández, Hernando: Obra citada, pág. 30.

que infelizmente el objeto de este libro y su extensión no lo permiten, acerca de esta carretera diseñada y construida por bolivianos sobre la que años más tarde “se construiría” la carretera pavimentada Cochabamba-Santa Cruz que muchos tratadistas erróneamente la atribuyen exclusivamente a las recomendaciones de la Misión Bohan de los EE.UU. en 1942.

Prosiguiendo con la lectura de estos esfuerzos del gobierno nacional para vincular el oriente con el occidente del país, en esta *Memoria* del Tcnl. Bilbao Rioja se lee que el primer tramo del ferrocarril Cochabamba-Santa Cruz fue iniciado en mayo de 1928 con el financiamiento del empréstito Dillon & Read, habiendo sido adjudicada la obra a la firma americana Kennedy & Carey bajo un contrato que “comprendía la reconstrucción de la línea Cochabamba-Arani que fue comprada expresamente de la Empresa de Luz y Fuerza Eléctrica de Cochabamba, adaptándola a la trocha legal de 1 metro; la explotación de esta línea y la obra nueva de la ferrovía, partiendo de Cliza hasta Aiquile, pero limitando todas las obras a lo que alcanzase el monto de los fondos de \$ o.a. 6.000.000” (posiblemente se refiere a dólares americanos).

Continúa la *Memoria*: “[...] a principios del año 1929 el Gobierno resolvió la construcción del camino de Samaipata a Tarumá como vía auxiliar y de acceso al ferrocarril y gestionó de los banqueros y de la empresa la inversión en dicha obra de una parte de los recursos del ferrocarril, conviniéndose otro contrato con Kennedy & Carey”. Tal como hemos visto en el acápite anterior, pero en noviembre de 1929, se agotaron los fondos provistos y el gobierno para evitar la suspensión de obras, buscó la colaboración de la misma empresa contratista que accedió a conceder un adelanto de \$ o.a. 450.000 el 26 de diciembre de 1929, que permitiría, según cálculos, llegar con la enrielladura por lo menos hasta Vilavila, finalmente los trabajos fueron suspendidos definitivamente en febrero de 1930, ante el fracaso de todas las gestiones gubernamentales y aun de la propia empresa contratista para obtener nuevo financiamiento, ya en medio de la peor crisis mundial del sistema capitalista. Y así, como muchos bolivianos saben, el ferrocarril Cochabamba-Santa Cruz fue sacrificado en aras de la carretera pavimentada recomendada por la Misión Bohan.

En 1925 se instala la primera estación inalámbrica para las radiocomunicaciones, que complementan así las comunicaciones por línea telegráfica que ya había sido establecida por el gobierno en las últimas décadas del siglo XIX. A este respecto, la *Memoria* del Tcnl. Bilbao Rioja muestra que en el segundo semestre de 1930 todos los distritos telegráficos del país arrojaron pérdidas, siendo notable que

-exceptuando Achacachi en el altiplano de La Paz- Santa Cruz arroja el mayor déficit de entre todos los demás Distritos telegráficos del país, déficits que para el mantenimiento del servicio tienen que ser cubiertos naturalmente por el Tesoro General de la Nación. En cambio, en este mismo periodo el servicio de correos es altamente rentable en todas las capitales del occidente del país llegando al 244% en Oruro; en Santa Cruz se obtiene apenas una utilidad del 1%, que sin embargo, es significativo, dado que durante todos los años anteriores este servicio arrojó siempre pérdidas que también eran cubiertas por el Tesoro General de la Nación; es remarcable que poblaciones como Puerto Suárez y Riberalta llegan y superan al 70% de pérdida en este servicio (Anexo N° 11).

En lo pertinente al petróleo, pocos años antes se había establecido en Bolivia la Standard Oil Company en base principalmente a la compra de las adjudicaciones a la Richmond Levering y otras. A este respecto, en 1927 el parlamentario paceño Luis Iturralde, llamado después “el centinela del petróleo”, por su infatigable lucha en defensa de esta riqueza nacional, decía en una de sus intervenciones camarales: “El Presidente Saavedra y sus ministros han sido engañados, alucinados por esta compañía, que manifestaba [...] que Bolivia será un emporio de riquezas, que su erario tendría ingentes entradas [...] hemos llegado al año 1927, y no vemos un sólo litro de petróleo entregado al gobierno por concepto de la participación del 11% [...] y ahora esa compañía sólo paga patentes misérrimas de 2 y medio centavos [...]”⁷³. La historia demostraría después las funestas consecuencias de la explotación del petróleo por esta compañía en el Chaco boliviano.

Pese a todo, ya había en estos años un volumen de producción petrolera suficiente para registrarlo, que lo conocemos gracias al Instituto Nacional de Estadísticas INE. Para los fines relativos a este libro, sólo resulta interesante saber que la producción petrolera se inició en Tarija en 1925 y que en 1927 entró a producir Santa Cruz, que en 1929 se sumó Chuquisaca esporádicamente por 2 años y que la producción total el año anterior al conflicto bélico, o sea 1931, bajó a la cuarta parte de lo que fue en 1930, destacándose Santa Cruz que tuvo un bajón hasta la sexta parte de su producción, sin duda, gracias al sabotaje de la Standard Oil que cuidaba su inversión sabiendo de la guerra que iba a desatarse en la región.

Complementamos el análisis de este periodo previo a la guerra del Chaco, con los Presupuestos Nacional y Departamental por la gestión de 1930. En lo

⁷³ Canelas O., Amado: *Petróleo, Imperialismo y Nacionalismo*, 1963, pág. 18.

nacional es de destacar solamente el presupuesto del Ministerio de Fomento que prevé los siguientes ítems de obras públicas para Santa Cruz:

Sostenimiento del servicio de aguas potables en Santa Cruz (textual)	Bs.	3.000
Subvención servicio aéreo Cochabamba-Santa Cruz	"	70.000
Ídem Puerto Suárez-Santa Cruz	"	20.000
Ídem Santa Cruz-Yacuiba	"	30.000

Aun en aspectos como éste y muchos otros casos citados, y que se verán todavía en mayor magnitud, se demuestra la vieja tesis, en la que muchos creemos, de que nuestros países no pueden vencer el subdesarrollo sin la intervención directa del Estado y sus instituciones, pues, ¿en aquellos tiempos habrían sido posibles estos servicios sin que el Estado los establezca aún a pérdida?

En el Ministerio de Fomento se presupuestan para Santa Cruz los gastos relativos a la Universidad, Colegio Seminario, y toda la instrucción pública en la capital y provincias, incluyendo Jardín de Infantes, Escuela de Artes y Oficios y una Escuela Profesional de Señoritas en la ciudad capital y la Normal para Maestros Rurales de Portachuelo. La novedad en el Presupuesto Departamental es que, a diferencia de años anteriores, se muestra balanceado en sus Ingresos y Egresos, destacando como mayor concepto de ingresos el Impuesto sobre Aguadientes, que más que duplica los ingresos por el Impuesto Catastral Rústico y casi quintuplica el impuesto a las exportaciones, que indudablemente ratifica la poca cultura tributaria o falta de espíritu de cohesión social de la clase élite terrateniente o empresarial de Santa Cruz; en la parte de los gastos, y como en los 100 años precedentes de historia registrada, es impresionante que el Servicio del Culto significa el 12,7% del total, mientras que la parte destinada a las "Obras Públicas Departamentales", textual, representa apenas un misérrimo 1,3%; ¿es que en esta parte del planeta tierra la vida celestial o infernal, "post mortem", se prioriza a la satisfacción de las necesidades más básicas de la colectividad de seres humanos que la pueblan, y que también tienen derecho a ciertas expresiones de "felicidad" y mejor calidad de vida como tener agua potable, luz eléctrica, etc.? Felizmente, esta primera sensación es atenuada un tanto cuando vemos que el ítem de "Asistencia Pública", o sea servicios de salud, llena un 8,8% del Presupuesto (Anexo N° 13).

Esta visión vía presupuestaria no estaría completa si no nos referimos también a los presupuestos municipales de Santa Cruz de la Sierra, por lo tanto nos remitimos a los presupuestos adicionales de 1927, 1928 y 1933 que es lo único que pudimos encontrar y constituyen nuestra especie de muestra. En 1927 el H.

Concejo Municipal de Santa Cruz bajo la Presidencia de don Antonio Zabala Landívar lanza el siguiente presupuesto adicional:

Rentas.		
Sobranje del Presupuesto de Instrucción de la gestión de 1926	Bs.	379,40
Subvención del Tesoro General a favor de este presupuesto adicional	Bs.	120,60
Total		500,00

Gastos.		
Pago a los preceptores municipales C.Q.P., M.P. vda. de R. y N. de V. por sus servicios durante una quincena	Bs.	120,00
Gastos imprevistos y extraordinarios	Bs.	230,00
Para compra de material escolar y muebles	Bs.	150,00
Total		500,00

Mención importante de que el año anterior sobró plata del presupuesto de instrucción Pública.

En 1928 el Concejo Municipal, en la Presidencia del señor Eduardo Peña Landívar, lanzó otro presupuesto adicional, esta vez, por la subvención del Tesoro Nacional de Bs. 5.000 para el alumbrado público de la ciudad.

Finalmente, en 1933, en la Presidencia del señor Felipe Cordero, el Concejo aprueba un Presupuesto Adicional por Bs. 20.000 por la asignación del Tesoro General de la Nación "para las reparaciones en la captación de aguas potables de la ciudad". Y como se ve, el limitado brazo del Estado boliviano -limitado por los pocos recursos con que cuenta y por la débil estructura administrativa que lo sustenta- procura cumplir, y cumple a la medida de sus posibilidades, con sus deberes de cabeza de la Nación.

Para estos mismos años ya se había generado en las haciendas o propiedades rurales una industria de base agropecuaria, aparte de lo que llamaríamos la tradicional constituida esencialmente por el azúcar artesanal, los alcoholes y la curtiembre, siendo la mantequilla la de mayor producción, así lo dice a la letra el Informe Anual del Prefecto y Comandante General del Departamento de Santa Cruz de fecha 20 de junio de 1926: "Los Sres. Juan Elsner y Cía. en sus estancias de Izozog han principiado a elaborar mantequilla de excelente calidad. Su producción anual es de 200 arrobas [...] en Itaguazurenda el Sr. Manuel Jesús

Gutiérrez ha dado una producción de 100 arrobas de mantequilla [...]”. Para que el lector tenga una idea más clara al respecto, partiendo de que una arroba española tiene 25 libras y la libra 460 gramos y que actualmente un paquete grande de mantequilla “Pil” pesa 250 gramos, se tendría que en 1928 o antes, solamente ambos hacendados produjeron por lo menos 13.800 paquetes de 250 gramos por año, cantidad que es fácil suponer que ha sido derivada casi en su mayor parte a la exportación, cuyos impuestos, sin embargo, no se reflejan en la información oficial que se conoce.

En el mismo Informe el Prefecto del Departamento da a conocer que en ése año, 1928, las existencias de ganado vacuno en el Departamento eran las siguientes:

Provincia	Cabezas
Warnes	35.000
Del Sara	21.773
Ichilo	2.796
Vallegrande	15.000
Florida	59.000
Velasco	38.150
Ñuflo de Chávez	25.800
Chiquitos	20.000
Total	217.519

Que como vemos no toma en cuenta todas las provincias cruceñas que poseen abundante ganadería como la Provincia Cordillera, en consecuencia, la población real de ganado vacuno ha debido ser mucho mayor pero que no era declarada para evitar el pago de impuestos, al extremo que, como hemos visto, la Brigada Parlamentaria Cruceña de 1924 condena severamente esta práctica.

Evidentemente, la informalidad o mala fe con que se continúan manejando los datos numéricos sobre las existencias de ganado vacuno en el Departamento de Santa Cruz, llegan a confirmarse una vez más por el “Informe Anual de la Gestión 1926” del Tesorero Departamental Antonio Velasco Franco, que en su informe del 10 de abril de 1927 declara que la riqueza en ganado vacuno del Departamento alcanza a 309.000 cabezas, tomando en cuenta a las provincias Cercado y Cordillera, que se omiten en el detalle correspondiente a 1928. Ahora bien, si al Informe del Prefecto de Departamento se le suman las existencias no declaradas de 30.000 cabezas en la provincia Cercado y 128.000 en Cordillera (del Informe de Velasco Franco), llegamos a que en 1928 no habría menos de 375.519 cabezas y no las 217.519 que se declaran. Y decimos que no habría menos porque además

hay que tener en cuenta el incremento por reproducción natural en el transcurso de 1926 a 1928. Por otra parte, existen muchas diferencias en los datos por lo que se hace dudosa toda la información registrada; así, mientras el Prefecto declara que en 1928 existen en Warnes 35.000 vacunos, el Tesorero Departamental dice que en 1926 habían solo 12.000 cabezas, o el caso de la provincia Florida para la que el Prefecto consigna 59.000 cabezas de ganado vacuno en 1928 y el Tesorero Departamental dice haber tan solamente 12.000 en 1926.

3.2 SANTA CRUZ Y LA GUERRA DEL CHACO.

Aunque significa salirse del objeto específico de este libro, es esencial referirse al tema de la guerra del Chaco por su incidencia en la esfera de la historia económica de Santa Cruz. Y empezamos con que frente a las figuras ejemplares, arquetipos del valor y del deber cumplido, de Germán Busch, Carmelo Cuellar y tantos otros miles de combatientes cruceños como el Sgto. Carlos Vaca Rivera⁷⁴, cuyo “Diario de Campaña” recientemente publicado nos pinta el mundo de sacrificios, coraje y disciplina que tuvieron que vivir durante años los combatientes cambas honestos, que juntamente a los que venían de las cumbres y las planicies andinas y de los valles, defendieron y retuvieron el petróleo para bien de la patria y de las generaciones futuras de bolivianos. Frente a esta pléyade de combatientes se alzaron las voces de unos pocos vendidos al enemigo de entonces, que ahora, con la misma mentalidad venal, tratan de dividir el país con argumentos maniáticos producidos por delirios de grandeza y de ambición, pletóricos de un sentimiento racista absurdo; así, ya en pleno siglo XXI en que se supone que han sido superadas muchas supercherías y embustes de antaño, persiste un grupo autodenominado “Nación camba” que en su página web, que supuestamente pregona los fundamentos teóricos de esa organización, dice, en un documento adjudicado a Enrique de Gandia⁷⁵ que los cruceños fueron en todo momento y en toda ocasión contrarios a la guerra contra “sus hermanos de sangre”, citando pasajes como que “los pobladores de esta zona cruceña y de influencia cruceña ocupada por las tropas paraguayas, prestaron secretamente su ayuda a las tropas paraguayas en todas las oportunidades que se presentaron sirviendo de guías y en otras muchas formas”; o que, “la defensa de Santa Cruz tampoco se encomendó a ningún cruceño, sino al General Quintanilla, del altiplano, [...] porque el gobierno boliviano sabía perfectamente que ellos se unirán de inmediato a las fuerzas paraguayas y sus hermanos de sangre a efecto de proclamar la independencia cruceña”; aún más, “que los cruceños blancos de habla español vienen cooperando visiblemente en la obra paraguaya en el

⁷⁴ Padre del prestigioso muralista y destacado hombre público de Santa Cruz, Lorgio Vaca.

⁷⁵ Enrique de Gandia, *Historia de Santa Cruz de la Sierra una nueva república en Sud América*, <http://www.nacioncamba.net>

Departamento de Santa Cruz”, y que, posiblemente como producto de la citada cooperación “más de 4.000 campesinos del Izozog, al acercarse el ejército paraguayo al río Parapetí, se presentaron en masa a ofrecer sus servicios al coronel Rafael Franco, comandante del ala derecho paraguayo”; y prosiguiendo, “[...] en los primeros días del mes de mayo de 1935, 150 jefes y oficiales cruceños y 6.000 soldados de la misma nacionalidad, prisioneros en la Asunción, comenzaron los preparativos para jurar el día 21 de mayo [...] la nueva bandera de la República Cruceña. Al mismo tiempo proclamaron el nombre del Doctor Cástulo Chávez [...] como único candidato a ocupar la futura presidencia de la República de Santa Cruz [...]”; y sigue, “Después de la bendición de la bandera desfilaron los cruceños y pronunció un discurso el intelectual cruceño Doctor Añez, quien dijo, entre otras cosas, que la idea de la independencia cruceña no es de ahora, sino muy antigua, y añadió, ‘día llegará, tal vez no lejano, en que nuestro ideal se convertirá en realidad’ [...] luego se sirvió un almuerzo [...] las damas obsequiaron regalos a los cautivos”. Esta es la palabra clave -cautivos- para entender el párrafo precedente, pues, los mentores de la antipatria se valieron de esta situación para lograr que aquellos soldados, que combatieron a la par con sus compatriotas bolivianos en la sangrienta guerra del Chaco, acataran las órdenes de sus cancerberos para marchar en la prisión de Asunción del Paraguay el 21 de mayo de 1935, recordando tal vez con dolor a sus compañeros también cruceños que seguían combatiendo con tremendos sacrificios pero con denuedo en defensa de la patria.

Existe otro documento semejante al descrito de autoría del ciudadano cruceño Modesto Saavedra, que en la guerra alcanzó a obtener incluso el grado de Suboficial del ejército boliviano, que desertando de su último destino militar en Puerto Suárez se pasó al lado enemigo y organizó en Asunción conjuntamente un grupo de prisioneros cruceños un movimiento separatista de Santa Cruz, que patrocinados por el mismo Diputado paraguayo Dr. Benjamín Velilla (citado también por el historiador boliviano Roberto Querejazu Calvo) obtuvieron el apoyo personal y directo del presidente de entonces en aquel país, Dr. Eusebio Ayala, quien -según el folleto publicado por Saavedra- les habría manifestado que la nueva república “[...] mediterránea no lo será porque tendrá un puerto inmediatamente”, y prosigue el autor del folleto, “El movimiento a producirse se iría a desarrollar en pleno territorio cruceño y donde solamente existían tropas cruceñas, pero sí comandadas por jefes collas. Puestos de acuerdo con el gobierno paraguayo, me tocó a mí dirigirme a Puerto Suárez en compañía de un miembro del gobierno y de otro prisionero (Saucedo Roca), a fin de ponernos en contacto con los camaradas de allí y efectuar el golpe el 14 de mayo de 1935, según

habíamos dispuesto en Asunción”, sin embargo el ejército boliviano anoticiado por sus servicios de inteligencia hizo abortar el plan, aunque Saavedra logró huir a Corumbá para retornar a Asunción y retomar nuevamente sus acciones antibolivianas, pero, el destino o las fuerzas de la historia hicieron que la guerra concluya a las pocas semanas, el 15 de agosto de 1935, y el grupo de “independizadores”, como se autoproclamaron los disidentes cruceños, recibió del gobierno paraguayo pasaportes muy especiales firmados, sellados y visados por el Jefe del Estado Mayor del Ejército, por el Jefe de la Policía, por el Ministerio de Relaciones Exteriores del Paraguay y por el Cónsul de la Argentina. Y continúa diciendo: “Fue entonces que determinamos venir a Buenos Aires, Añez, Saucedo y Boland, mientras los otros buscarían ubicación en los demás territorios de la Argentina para desde allí continuar ardientemente las gestiones de la liberación”, y nuevamente el destino le jugó otra mala pasada a Saavedra porque fue informado que la mayor parte de los “independizadores” habían retornado a Bolivia. En Buenos Aires organizó un “Comité” para la independencia de Santa Cruz (o algo por el estilo) que estuvo presidido por un señor Alejandro Parada, Comité que después de una efímera y frustrada actividad acabó por disolverse o desaparecer en los primeros meses de 1936; sin embargo, en su folleto hay otro muy interesante párrafo que sin más comentarios lo transcribo: “Cruceños en otro país.- Ya le dije que en Chile Rafael Parada Suárez es uno de los mejores elementos separatistas; ahora está Ibis Antelo, escribales, son muchachos de nervio [...]”⁷⁶, le dice en una carta escrita a uno de sus contactos.

Es posible que alguien piense que en la historia de Bolivia el pasarse al bando del enemigo no es una novedad, pues, varios de los presidentes o líderes de la naciente república boliviana han militado primero en los ejércitos del Rey de España para luego convertirse en enemigos de la Corona, pero, la gran diferencia es que éstos tomaron sus decisiones siguiendo la filosofía continental, sino universal y de todos los tiempos, de liberarse del Imperio, que como tal, es generalmente de dominio mundial y subyuga otros pueblos; lo demás es traición pura en pleno fragor del combate.

Por otra parte, no es de extrañar que, como en toda guerra y de parte de todo país beligerante, el Paraguay se haya esmerado en actuar también detrás de las líneas de fuego y bien adentro el territorio enemigo, ya sea desplegando la guerra psicológica para minar la moral del enemigo o directamente en acciones de sabotaje y semejantes, incluso, en los campos de prisioneros de guerra tal cual lo atestiguan muchos testimonios escritos y filmes de la II Guerra Mundial, y es evidente que en la guerra del Chaco los prisioneros cruceños recibieron

⁷⁶ Saavedra, Modesto: *Por qué fui a la guerra (La independencia de Santa Cruz de la Sierra)*, 1937.

un trato especial como lo atestigua el historiador boliviano más reconocido de esta contienda: “Los cruceños y benianos actualmente están concentrados en el Botánico para que gocen de un régimen de distinción (comparado con el de los demás prisioneros), efectuando trabajos de jardinería, con mejor alimentación, campo de fútbol y reciben algunas visitas. El diputado doctor Velilla los dirige y apadrina, eligiendo e instruyendo a los que dan conferencias por radio y escriben artículos en los diarios locales. Es el padre espiritual de los futuros líderes de la República de Beni y Santa Cruz. Los conferencistas y articulistas que se distinguen en su campaña separatista se alojan en el Estado Mayor e Intendencia de Guerra, asistiendo a los cines y teatros vestidos con uniformes paraguayos [...]”⁷⁷. Pero, los actos de guerra son esencialmente diferentes a los que se despliegan en tiempos de paz, y ahora, ya transcurridos cerca a 80 años de aquella guerra un grupúsculo de individuos toma como paradigma o como base ideológica o programática de un supuesto proyecto social, actos reñidos con la esencia de los seres racionales desde su condición más primitiva como ser la traición, ¿acaso en las hordas luchadoras de los hombres de las cavernas podría darse el caso de algún troglodita que se pasase a la horda enemiga en plena pelea?, pero, el sarcasmo o sea la burla sangrienta, la ironía mordaz -como lo define el diccionario- lanzada sobre los cadáveres de los 50.000 bolivianos de todos los confines de la patria muertos defendiendo el petróleo, es que todavía en el siglo XXI el grupúsculo que postula la división de la patria pretende apropiarse de esta riqueza, ni siquiera para beneficio del pueblo cruceño, sino, tal como ha sido siempre, para la élite, la casta privilegiada del oriente boliviano.

Y si las cosas han sido como las pregonaba la “Nación cambia”, el ejército del Chaco ha enfrentado a 3 enemigos juntos: el Paraguay; la Argentina que apoyaba a su Estado tributario que era el Paraguay de entonces con recursos materiales de todo género, el asesoramiento de su Estado Mayor de Guerra, servicio de inteligencia, y diplomáticamente en el campo internacional; y la “quinta columna” semejante a aquella famosa de la guerra civil española, que cuando le preguntaron al general franquista comandante de la Cuarta Columna encargada de la toma de Madrid, por qué él juzgaba que la capital española caería en los próximos 2 ó 3 días, respondió, ‘porque ya está tomada por mi Quinta Columna’, aduciendo a todos los enemigos de la República Española dentro de Madrid que cooperaban con los atacantes franquistas, pero, en nuestro caso, y pese a todo, en la práctica ganamos los bolivianos porque nos quedamos con el petróleo.

Al final de cuentas, quien ha obtenido los mayores beneficios de la guerra del Chaco es el Departamento de Santa Cruz. Excepción hecha de la ganadería

⁷⁷ Querejazu Calvo, Roberto: *Masamaclay, historia de la guerra del Chaco*, 1975, pág. 497.

de la provincia Cordillera que fue diezmada por las fuerzas combatientes tanto bolivianas como paraguayas, aunque hubieron ganaderos como los Elsner que pasada la guerra tuvieron la desfachatez de pedirle al Estado boliviano el resarcimiento por la pérdida de ganado en sus 15 estancias ganaderas, incluyendo la época en que estuvieron en manos paraguayas, estancias que sumadas tenían una extensión total de 80.855 hectáreas⁷⁸. El Departamento se benefició aparte de la percepción del 11% del valor de la producción, con el efecto multiplicador de la arrolladora industria petrolera, con la construcción de la carretera desde Cochabamba concluida en 1932, que además de las necesidades bélicas dinamizó la actividad mercantil entre oriente y occidente, y después del bloqueo argentino a la compra de vituallas para el ejército, el agro cruceño suplió esa falta y se abrió en la ciudad una oficina de abastecimientos para el ejército, que compraba toda clase de productos alimenticios y daba adelantos a los agricultores para continuar e intensificar la producción. Hasta fines de 1934 la producción agropecuaria había llegado a acrecentarse de tal modo que cubría un 55% de las necesidades del ejército, “según lo informaba en enero de 1935 el ministro de aprovisionamiento don Ernesto Sanjinés. La producción de 1935 fue mayor todavía, tanto que al tiempo de suspenderse las hostilidades, en junio de aquel año, los almacenes de abastecimiento hallábanse abarrotados”⁷⁹; la población se incrementó notablemente no sólo con los servicios de apoyo logístico al esfuerzo bélico establecidos en la ciudad, sino también con una naciente inmigración proveniente del occidente del país.

Y antes de ingresar a otros aspectos de mayor trascendencia para la economía regional de Santa Cruz, es necesario referirse al tema de la goma boliviana durante la II Guerra Mundial. Declarada ésta, los EE.UU. aún antes de su entrada al conflicto declaró que el caucho y su producto natural, la goma, era un material estratégico para sus fines bélicos, consecuentemente, y tal como ocurrió con el estaño, obligó a Bolivia a aceptar el monopolio de su comercialización por una entidad dependiente del gobierno americano que era la Rubber Development Corporation, estableciendo oficinas en Cochabamba con el nombre de “Compañía de Reserva de la Goma”. En 1942 se prohibió la exportación de goma a la Argentina que supuestamente la re-exportaba a los países del “Eje” fascista, pero ante el colapso inminente de la principal empresa argentina del caucho que era precisamente la Goodyear de capitales norteamericanos, se levantó dicha prohibición mediante Decreto del gobierno boliviano del 22 de julio de 1943, a cambio de una exportación limitada y controlada por el gobierno de Bolivia. Pero

⁷⁸ Roca, José Luis: Obra citada, pág. 416.

⁷⁹ Sanabria Fernández, Hernando: Obra citada, pág. 30.

la medida sirvió más bien para incentivar el contrabando masivo e incontrolable de goma, dada la enorme diferencia del precio de 10 a 1, pues, mientras en Bolivia costaba 7 dólares el kilogramo, en la Argentina valía 70 dólares; sin embargo, esta situación sirvió para liquidar los stocks considerables que habían quedado abarrotados en los depósitos del Beni y Santa Cruz a raíz de la gran crisis de la goma en la década de los 20, activando inusitadamente el comercio. Y en este punto copio textualmente lo escrito por el historiador cruceño más serio, José Luís Roca: “Lo más granado de la élite del oriente participó en esa exportación sui géneris pero, debido a su carácter, no puede ser cuantificado ni parece pertinente citar nombres que todos conocen y hoy mismo relatan, con orgullo y gracia, sus aventuras comerciales de esa época. Lo cierto es que alrededor de ese nuevo y efímero auge se originaron varias fortunas individuales. Pero, debido a la falta de oportunidades de inversión, y a lo espectacular y muchas veces inesperado de las ganancias, el dinero se despilfarraba en francachelas y otros gastos dispendiosos en la capital argentina. El caso más conocido es el de uno de esos prósperos empresarios que solía ufanarse en ordenar el cierre del *Tabarís*, la más famosa boite porteña de aquellos tiempos, a fin de que el personal se ocupara únicamente de él y de sus amigos. Otros, compraban automóviles de lujo y pasaban largas temporadas en hoteles de Buenos Aires con frecuentes visitas a los casinos de Punta del Este. Localmente, y a la misma usanza, en Santa Cruz prosperó el ‘Continental’, que se jactaba de traer a esa ciudad las mejores orquestas y los más afamados artistas internacionales de canto y baile para deleite de sus adinerados y pródigos hábitos. Hubo algunos previsores que invirtieron sus excedentes en fábricas de hielo y bebidas gaseosas, amén de algún ingenio azucarero y otro alcohólico”⁸⁰.

Entonces, como allá en 1900, en la época de oro de la economía de la goma, la élite cruceña y sus adláteres, imbuidos del más secante individualismo, se limitaron a derrochar a más no poder sus recursos monetarios en una esplendorosa vida, sin importarles siquiera cuán efímera pudiera ser ésta, y que es parte de la racionalidad del ser humano prever el futuro propio y de los suyos, no sólo en términos de individualidad sino también de solidaridad con el terruño y sus necesidades, total, ellos siempre pensaron que el Estado es el encargado de ocuparse de lo último. Y no es evidente que no habían oportunidades de inversión, lo demuestran aquellos que, con lo que les sobró de tan esplendorosa vida, instalaron varias industrias, casaron a las hijas con gringos del nuevo y viejo continente, se volvieron banqueros, se sumaron a la élite, y hoy constituyen la nueva y potenciada burguesía cruceña enfrentada al Estado que dicen “no hizo

80 Roca, José Luís: Obra citada, pág. 422.

nada para sacarlos de su aislamiento ni tampoco para lograr la prosperidad de su tierra”. Y como feliz conclusión de esta nueva aventura de la goma, cabe señalar que por Ley del 23 de diciembre de 1944 el gobierno del Cnl. Gualberto Villarroel dispuso que el saldo a favor de Bolivia de \$us. 212.500 del contrato de monopolio con la Rubber Development Corp. sea destinado a la realización de obras públicas de Santa Cruz, según el Boletín Oficial de la Prefectura del Departamento de Santa Cruz N° 168 del 15 de enero de 1945.

Existe un sorprendente testimonio sobre este tema que nos lo da el siguiente párrafo extraído de Internet en inglés (traducción libre): “Para evitar que estos valiosos recursos [refiriéndose al estaño y la goma] terminen en manos del enemigo, Washington envió a Bolivia primero un contingente de 200 US marines para parar el flujo de goma a la Argentina [...] unas pocas familias en Santa Cruz y el Beni amasaron pequeñas fortunas [yo diría grandes para Bolivia] contrabandeando goma a la Argentina”⁸¹.

Y como casi todos los hombres de negocios, hacendados, etc. de la región oriental del país estaban absorbidos por el negocio de la goma, nada tuvieron que ver con las vicisitudes de la industria petrolera en este periodo, pero, cabe anotar que, como sabemos, en la guerra del Chaco esta industria en manos de las trasnacionales jugó un papel desastroso, para decir lo menos; aparte de la declaratoria de neutralidad de la Standard Oil Company lo que por sí mismo es una felonía ya que la compañía le debía a Bolivia el haberle concedido inmensas extensiones de tierras, y de que envió a la Argentina petróleo a través de un oleoducto clandestino, se comportó en la práctica como una enemiga más al negarse a producir gasolina para la escasa aviación militar en campaña y al adoptar actitudes de franco sabotaje a las fuerzas militares bolivianas. A este respecto, Rafael Ulises Peláez, señala: “En una ocasión se plantó una columna de camiones en el camino de Currurenda a Ballivián [...] los esfuerzos para arrancarlos de los lodazales adhesivos resultaban inútiles [...] resolvieron los jefes de Comando nombrar una comisión de 2 personas [...] a objeto de entrevistar al Superintendente de la Standard Oil en la localidad de Senillosa (en el lado argentino de la frontera) y pedirle prestado un tractor [...] el hombre no aceptó de ningún modo conceder el favor [...] en un arranque de indignación [...] uno de los comisionados le espetó: ‘llegará el día señor, Superintendente, en que se arrepienta de su falta de sensibilidad ante los sufrimientos de mi pueblo’ [...]”

81 Internet: www.Boliviabella.com: “To prevent this valuable resource from ending in the hands of the enemy, Washington sent to Bolivia for the first time a contingency of 200 US marines to stop the flood of rubber to Argentina [...]. A few families in Santa Cruz and Beni amassed small fortunes smuggling rubber to Argentina”.

sonreía el americano con suficiencia al responder —Es Ud. muy joven amigo. La Compañía es más poderosa que su país [...] ¡Tómelo en cuenta!”⁸².

Es también conocida la renuencia de la Standard Oil a producir petróleo durante los años de la guerra del Chaco, unos lo interpretan como un acto de sabotaje, que es lo más probable dada su actitud siempre negativa con el país, y otros, a que esta transnacional había empezado a explotar sus pozos petrolíferos en Venezuela, que le eran más convenientes por razones de proximidad a los grandes mercados de consumo, con todo, “la presión del gobierno boliviano obligó a la compañía norteamericana a elevar la producción de crudo de 13.586 barriles en el año anterior a la guerra del Chaco a 163.540 barriles en 1935”⁸³.

3.3 LA POST GUERRA HASTA LA REVOLUCIÓN NACIONAL DE 1952.

“Concluida la campaña y desmovilizado el ejército [...] la situación de la economía cruceña hubo de encontrarse en situación favorable [...] la producción rápidamente incrementada siguió su curso, pues contaba para su colocación en los mercados occidentales con la carretera abierta por previsión bélica, cuya función pasó a ser en adelante de intercambio entre montaña y llanura. Empezó así a forjarse, dentro del complejo económico del país, una creciente interdependencia de intereses, que, como lo hace ver la experiencia, es la única fuerza capaz de forjar los entramamientos sociales y políticos que estructuran y consolidan las nacionalidades”⁸⁴. Sabia conclusión de este notable escritor cruceño, que contrasta abismalmente con aquellas corrientes de pensamiento y acción que constituyeron la quinta columna en la guerra del Chaco.

82 Peláez, Rafael Ulises: Obra citada, págs. 216-217.

83 Almaraz, Sergio: *Petróleo en Bolivia*, 1969, pág. 170.

84 Sanabria Fernández, Hernando: Obra citada, pág. 31.

En nuestra búsqueda documentaria, obtuvimos el Presupuesto General de la Nación para 1937 cuyos Egresos en sus grandes acápites es el siguiente:

Poder Legislativo	Bs.	Bs.	1.000.000
Poder Judicial	“	“	3.104.211
Poder Ejecutivo:			
Servicio de Gobierno	“	10.802.760	
“ Relaciones Exteriores	“	5.500.000	
“ Hacienda	“	6.090.240	
“ Fomento	“	7.702.120	
“ Comunicaciones	“	6.600.000	
“ Educación	“	13.610.820	
“ Salubridad	“	10.131.538	
“ Culto	“	141.620	
“ Defensa Nacional	“	60.000.000	
“ Trabajo	“	231.860	
“ Agricultura y Colonización	“	3.372.746	
“ Comercio e Industria	“	784.544	
“ Minas y Petróleos	“	800.000	
“ Contraloría	“	2.095.740	
“ Obligaciones del Estado	“	68.098.677	195.962.665
Total Presupuesto de Egresos		Bs.	200.066.876

Como nota curiosa muestra que los gastos del Poder Ejecutivo destinados a la Defensa Nacional absorben nada menos que el 30% del presupuesto general, mientras que el Servicio de Educación, el más alto después del de Defensa, apenas el 7%, el Comercio y la Industria casi un imperceptible 0.4%, el Servicio de Agricultura y Colonización, que posiblemente haya beneficiado más a la región oriental, un escaso 2% y de modo semejante los demás gastos del Poder Ejecutivo, y están aparte, las nominadas “Obligaciones del Estado” con un descomunal 34%. Efectivamente, la economía de guerra por la defensa del petróleo, que en esta gestión posiblemente significó la desmovilización de efectivos humanos y medios materiales, así como el pago de obligaciones financieras y deudas por la

adquisición de armamentos, caló hondo en la economía nacional hasta muchos años después.

En el interior de este presupuesto de 1937 encontramos diversas asignaciones que benefician al Departamento de Santa Cruz, y entre los más significativos, el Ministerio de Fomento destina Bs. 100.000 para el alcantarillado de la ciudad, y el doble, Bs. 200.000, para los caminos de Vallegrande a Villa Serrano, Lagunillas y Mataral; el Ministerio de Industria y Comercio establece oficinas en las capitales de Departamento incluyendo en la ciudad de Santa Cruz; el Ministerio de Educación abre escuelas en los diferentes Departamentos para la educación indígenal como la Escuela de San Antonio (Parapetí-Santa Cruz) con 1 Director, 2 profesores y 5 maestros de taller, así como presupuesta recursos para una Escuela Elemental de Comercio en la ciudad; el Ministerio o Servicio de Colonización abre una granja experimental en Santa Cruz, habilita una planta desmotadora de algodón en El Palmar, organiza el servicio de sanidad pecuaria en la capital y provincias y, extrañamente, presupuesta para las Misiones Apostólicas Franciscanas en todo el Departamento, aunque es de suponer que con destino a las Misiones chiquitanas administradas por esta Orden religiosa; el Servicio de Higiene y Salubridad destina Bs.70.000 para subvencionar al Hospital San Juan de Dios y de las provincias; aparte de que se destinan Bs. 220.000 para el servicio departamental de salud, se presupuestan recursos específicos para la lucha antipalúdica y la tuberculosis en el Departamento y se asignan cerca a Bs. 80.000 para el Patronato de Huérfanos de Guerra en Santa Cruz que alberga a 120 niños (en La Paz este patronato cuenta con 350 niños); el Servicio de Minas y Petróleos establece en Santa Cruz la “Superintendencia de Minas y Petróleos” y servicios técnicos.

Tal parece que la Santa Cruz de post guerra es un hervidero de actividad económica y social, tal cual lo veremos también en su Presupuesto departamental, sin embargo, éste, a pesar de ocupar por su cuantía el penúltimo lugar entre los diferentes del país, está equilibrado en sus Ingresos y Egresos, al igual que los demás, con lo que finalmente se habría logrado después de muchos años el sueño de la Brigada Parlamentaria cruceña de 1924, que lo comentamos anteriormente.

PRESUPUESTOS DEPARTAMENTALES PARA LA GESTIÓN 1937

Chuquisaca	Bs.	571.000
La Paz	“	6.026.037
Cochabamba	“	2.897.063
Potosí	“	678.000
Oruro	“	1.321.500
Santa Cruz	“	454.313
Tarija	“	457.801
Beni	“	319.700

Estos Presupuestos departamentales, que han sido elaborados aparte del Presupuesto General, llevan la firma del Oficial Mayor del Ministerio de Hacienda Dr. Víctor Paz Estenssoro y han sido aprobados también por otro Decreto de la Junta de Gobierno del Cnl. David Toro.

En el **Anexo N° 14** presentamos el Presupuesto del Departamento de Santa Cruz para 1937, conservando su terminología y distribución de partidas, excepto una mejor reclasificación en obras públicas y sanidad para su exposición. Su análisis es interesante porque la partida de Ingresos departamentales de mayor cuantía, o sea el 26,2% del total, se refiere sorprendentemente a la parte que le corresponde a Santa Cruz de las regalías petroleras que percibía el Estado boliviano allá por los años 1930 a 1935, y más sorprendente todavía que la participación petrolera por sólo el año 1937 iba a ascender al 10.5% del presupuesto. O sea, que el argumento tan trillado que ha dado lugar a que se derrame mucha tinta en libros, folletos, revistas, artículos de prensa, etc. o que ha provocado encendidos discursos, arengas, conferencias, etc. incluyendo manifestaciones de masas en marchas, concentraciones, etc., etc., de que la percepción de regalías por los departamentos productores de petróleo se ha originado recién en 1938 con un Decreto del gobierno del General Germán Busch, incumplido por los gobiernos posteriores, no es completamente veraz puesto que Santa Cruz ha percibido, si bien no la totalidad, el 30% del 11% de la explotación de los primerísimos pozos petrolíferos en Camiri.

En efecto, la glosa de este Ítem del presupuesto departamental redactado, sin duda, por funcionarios cruceños, o tal vez no, de la Prefectura, se refiere a la Ley del 31 de diciembre de 1929 que, efectivamente, fue dictada en el gobierno constitucional del Dr. Hernando Siles y cuyo artículo 1° dice textualmente: “Del once por ciento bruto que fija al Estado la Ley de Petróleos de la República y la Resolución Suprema de 25 de Julio de 1922, como participación en la

explotación de este hidrocarburo, sus similares y derivados, se destina el treinta por ciento como renta de carácter departamental a favor de los tesoros de las circunscripciones productoras de petróleos”. Y el Artículo 2°: “Los fondos provenientes de este treinta por ciento se depositarán directamente en el Tesoro de cada Departamento, trimestral o semestralmente por las compañías explotadoras, bajo su inmediata responsabilidad”. Vale decir que más de 15 años antes al Decreto de Busch -computando desde la R.S. del 25 de julio de 1922- el Estado boliviano había reconocido la participación departamental en las regalías petroleras, y es así que en la misma glosa del mencionado Ítem presupuestario se lee también que los Bs. 119.165 consignados, corresponden a la deuda del Estado desde 1930 a 1935 según liquidación practicada por la propia Contraloría General de la República y comunicado -seguramente a la Prefectura de Santa Cruz- con telegrama numerado con el 20/11/28 el 16 de noviembre de 1936, y es probable que las liquidaciones correspondientes a los años anteriores y posteriormente hasta 1938 hubiesen sido pagadas.

Lo evidente es que con el Decreto del Tcnl. Germán Busch no se crearon las regalías, puesto que simplemente modifica 2 artículos de la Ley de 31 de diciembre de 1929. En efecto, el artículo 1° de la Ley de 15 de julio de 1938 de Busch dice textualmente: “Modifícase los artículos primero y segundo de la Ley de 31 de diciembre de 1929 en la siguiente forma: Artículo 2°: Fíjese el once por ciento de la producción bruta de petróleo de cada Departamento, como renta a favor de los tesoros de las circunscripciones productoras de dicho hidrocarburo. Artículo 3°: Los fondos provenientes de este porcentaje, se depositarán en los tesoros departamentales semestralmente por las compañías o entidades fiscales explotadoras, y bajo su inmediata responsabilidad”. La novedad es que si antes el 70% de las regalías del 11% iban al Tesoro General de la Nación y el 30% al Tesoro Departamental, ahora, el 100% de tal regalía del 11% de la producción bruta se iban al Tesoro Departamental del Departamento productor, no quedando nada para las arcas del gobierno nacional, lo cual no parece equitativo desde todo punto de vista, puesto que, aparte de sus obligaciones con el resto de los Departamentos, o sea aquellos no productores de petróleo, el gobierno tuvo que afrontar el costo de la guerra en defensa del petróleo con desastrosas consecuencias económicas hasta muchos años después, y aún hasta hoy, más de 70 años después de concluida aquella, sigue pagando pensiones a excombatientes, inválidos y viudas de guerra. La Ley del Tcnl. Germán Busch fue posteriormente derogada conjuntamente otras normas sobre petróleos por el famoso Código del Petróleo dictado por el gobierno de Víctor Paz Estenssoro en octubre de

1955, llamado también Código Davenport por haberlo redactado una consultora norteamericana de ese nombre, que permitió, dicen los expertos, el ingreso de las transnacionales del petróleo a Bolivia. Y como el artículo 104 del mencionado Código disponía simple y llanamente que la regalía del 11% era un impuesto de carácter nacional, entonces, fue necesario que el Congreso Nacional dicte una Ley el 21 de diciembre de 1959 aclarando el Artículo 104 del Código del siguiente modo: “La regalía a que se refiere el Código a favor del Estado, corresponde a los departamentos productores en cumplimiento de lo dispuesto por la Ley de 15 de julio de 1938”; los ingresos al Estado nacional fueron compensados hasta cierto punto en el mismo Decreto Ley en sus articulados sobre patentes y otros. Una historia tortuosa distinta al slogan tan ampliamente difundido y explotado por intereses definidos, o simplemente repetido por rutina, de que las regalías del 11% habían sido creadas por el gobierno del Tcnl. Germán Busch y que los gobiernos posteriores simplemente no quisieron cumplirla.

También es interesante observar que los impuestos sobre alcoholes, aguardientes e internación de cervezas sobrepasan en mucho a los que se cobran por conceptos como el catastral rústico (el impuesto sobre la propiedad rural), exportaciones de cueros, etc.; y, finalmente, como novedad y seguramente por primera vez, se declara un Superávit de la gestión anterior de 1936, que marca un quiebre en la tendencia ancestral de la historia de las finanzas del Departamento de Santa Cruz, pero, el Ítem de “Reajuste del Régimen Tributario Departamental” que significa el 8.5% del Presupuesto de Ingresos, condiciona por lo menos en parte la nivelación de ingresos y egresos alcanzado, por lo que a futuro su incumplimiento podría hacer peligrar este logro alcanzado.

En la parte de los Egresos, y después del indicado reordenamiento de algunas partidas, se puede decir que existe un verdadero “cambio de mentalidad” en la administración de la cosa pública, puesto que los Servicios de Obras Públicas, y los Servicios de Sanidad superan esta vez a los Servicios del Culto; es así que las obras públicas más que triplican el importe destinado al último, sin embargo, cabe la comparación de que, mientras en el Presupuesto General de la Nación de este gobierno “socialista” del Coronel Toro, el Servicio del Culto absorbe un ínfimo 0.07% (menos del 1 por mil), en el presupuesto de Santa Cruz es del 5.6% del total; otra nota negativa es que la mayor parte del presupuesto corresponde al Ítem de “Servicios Especiales” con Bs. 85.100 (el 18,7% del total), que contiene un importante gasto de Bs. 32.000 por la compra de un automóvil y repuestos “para el servicio prefectural”, en tanto que no existe ninguna partida presupuestaria para al menos aliviar los servicios de agua potable y luz eléctrica

para la ciudad capital, cuyas deficiencias han sido la preocupación permanente de sus habitantes y de reclamos al Estado Nacional. Y es así que los gastos en obras públicas cubren solamente lo siguiente:

Estadio Santa Cruz prohiada por el Ejército	Bs.	20.000
Ensanche avenida que conduce al río Pirai	"	10.000
Arreglo camino Santa Cruz-Cotoca	"	7.000
Limpieza y cercado cabeceras arroyo El Palmar	"	4.000
Arreglo avenidas Velarde y Velasco	"	7.000
Arreglo camino Santa Cruz-Terebinto	"	4.000
Ensanche camino Cotoca-Puerto Pailas	"	4.000
Arreglo camino Montero-General Saavedra	"	3.500
Ramal camino La Morita-Pedro Diez	"	1.156
Haberes Ingeniero, ayudante y mecánico	"	18.600
Total Servicio de Obras Públicas	Bs.	79.256

Y aún a nivel municipal se continúa percibiendo el apoyo del Estado Nacional a la economía regional, así, en otro "hallazgo" de documentos se obtuvo el Presupuesto Municipal de la ciudad de Santa Cruz para la gestión de 1937, que consigna una partida de Bs. 25.000 como subvención, textualmente, "para aislar enfermos contagiosos y ejecutar obras y construcciones para tal fin".

A partir de este punto, dado que los presupuestos nacionales y departamentales adquieren mayor envergadura por su quantum y especificidad de conceptos de ingresos y gastos, que hacen difícil y hasta incierto su resumen para fines ilustrativos y de exposición en un libro; los temas serán tratados en puntos específicos sin sujeción precisamente a los presupuestarios nacionales y departamentales que correspondan a determinados periodos calendario.

3.3.1 EL POBLAMIENTO DE SANTA CRUZ.

El poblamiento del Departamento de Santa Cruz se inició en la misma guerra del Chaco o más propiamente después de la desmovilización, cuando en forma espontánea muchos excombatientes provenientes de otras regiones del país decidieron echar raíces en la campiña cercana a la ciudad capital o en el mismo radio urbano, atraídos por las bondades de la tierra, las oportunidades para la actividad comercial u otras razones personales.

La inmigración, que podríamos llamarla masiva, se inició en 1937 con los primeros asentamientos colectivos llamadas colonias, siendo posiblemente la más antigua la que iniciaron 40 excombatientes en su mayoría benianos en la zona de Yapacaní, que a los pocos años, en 1940, ya eran 200 familias las que conformaron la colonia que adoptó ya el nombre de Germán Busch, "los colonizadores vendían sus productos al campamento militar establecido en el lugar hasta 1945; su retirada causó una fuerte emigración (éxodo poblacional), en 1950 sólo existían 22 familias"⁸⁵. Luego, en la misma década de 1940 comenzó a establecerse la Colonia Berlín sobre el Río Grande cerca a la colonia japonesa de Okinawa, con excombatientes de la guerra del Chaco principalmente chiquitanos que trabajaban en los aserraderos que producían durmientes para los ferrocarriles en construcción, que se acrecentó con la llegada de nuevos migrantes en busca de mejores tierras"⁸⁶, además de zafreros de la caña.

Asimismo, en los años 40 y posteriores, destacamentos militares especializados se asientan en Guabirá, Santa Rosa, Yapacaní y Saipina y "unidades de producción" se establecen en Camiri y Santa Cruz⁸⁷.

Es remarcable que en estos primeros intentos y en los muchos que seguramente hubieron en la post guerra para poblar el Departamento y ampliar la base productiva, la clase terrateniente o la élite dirigente de Santa Cruz no tomó ninguna acción positiva para alentar de ese modo el desarrollo del Departamento, aunque es reconocerlo tampoco negativa pues es de suponer que los asentamientos no afectaban sus tierras; como anécdota sólo se menciona el caso de un señor Ángel Roda que viviendo solo donó tierras en 1940 a un grupo de campesinos que vivían en Montero, y se dice que éstos aún tenían que sostener peleas con los selvícolas que les robaban sus herramientas⁸⁸.

3.3.2 LAS COMUNICACIONES.

Habiendo fracasado desde el siglo pasado todos los intentos para lograr la construcción de un ferrocarril mediante alguna empresa nacional o internacional, que por lo menos una el río Paraguay con Santa Cruz de la Sierra, el gobierno boliviano decide hacerlo a través de convenios internacionales de gobierno a gobierno con la República Federativa del Brasil, que a su vez tiene una larga y tortuosa historia. En efecto, estamos ya en 1925 y el Ministro Plenipotenciario de Bolivia en aquella nación, Don Eduardo Diez de Medina, uno de los diplomáticos

⁸⁵ Graham, Thiele, 1990 citado por Carlos Agustín Soria Martínez, *Esperanzas y realidades, Colonización en Santa Cruz*, 1996, pág. 32.

⁸⁶ Chávez, Rafael; Romero, José L.; Soria, Carlos: CIPCA-CMSJ: *Los nuevos campos del agro cruceño*, 1995, pág. 21.

⁸⁷ Arrieta, Mario; Abrego, Guadalupe; Castillo, Abel; De La Fuente, Manuel: *Obra citada*, pág. 182.

⁸⁸ Soria Martínez, Carlos Agustín: *Esperanzas y Realidades, Colonización en Santa Cruz*, 1996, pág. 43.

más eficientes que tuvo el país, propuso definir la construcción del ferrocarril Corumbá-Santa Cruz con el millón de libras esterlinas que se previó para la construcción de un puente en el Tratado de Petrópolis que resolvió la cuestión del Acre, pero la contrapropuesta brasileña no fue aceptada en parte por Bolivia⁸⁹. Por otra parte, en el Brasil se suscitó una intensa campaña periodística en contra de las conversaciones alegando que las proposiciones bolivianas afectaban la integridad del territorio brasileño⁹⁰. Continúa el investigador consultado Víctor H. Limpías, diciendo que 3 años después, o sea el 25 de diciembre de 1928 se firmó el Tratado de Natal por el Plenipotenciario boliviano Fabián Vaca Chávez que habría de definir el destino del dinero obtenido por el Acre, designación diplomática acertada, puesto que Vaca Chávez era beniano y pocos como él podrían evaluar las realidades nacionales e internacionales para el uso de esos dineros; sin embargo las Notas Reversales se firmaron recién el 30 de agosto de 1929, y como colofón, la guerra del Chaco postergó las negociaciones.

En el gobierno “socialista” del General David Toro, su Ministro de Relaciones Exteriores Don Enrique Finot, cruceño, destacado intelectual y diplomático, firma un Protocolo en Río de Janeiro en noviembre de 1936 para la formación de una Comisión Mixta de técnicos que estudie la factibilidad de la conexión ferroviaria Boliviano-Brasileño. Finalmente, el 25 de febrero de 1938 los cancilleres de Bolivia y el Brasil convienen la construcción del ferrocarril Corumbá-Santa Cruz; en mayo se conforma la Comisión Mixta Ferroviaria Boliviano-Brasileña a cargo del ingeniero brasileño Luis Alberto Whately, como presidente, y del Ing. Juan Rivero Tórrez, un buen profesional cochabambino graduado en universidades de Alemania y Suiza, como Delegado boliviano conforme a lo estipulado en el Convenio, y el 21 de septiembre de 1938 se inician finalmente los trabajos de campo; el primer presupuesto estimaba un costo total de 2.532.469,00 libras esterlinas oro, por lo que el millón de libras provisto cubriría casi el 40% del costo previsto para la obra⁹¹.

Una obra de esta magnitud habría naturalmente que levantar controversias y disensiones diversas, y es así que en 1948 la H. Cámara de Diputados conformó una Comisión Investigadora tanto de las obras de este ferrocarril como del de Yacuiba-Santa Cruz; el Informe presentado en 1949 en lo referente al ferrocarril de Corumbá, aparte de las acostumbradas acusaciones de mala administración y otras, destaca que el personal en un 80% es de nacionalidad brasileña y ocupa principalmente cargos técnicos y administrativos, y que los haberes que perciben son excesivamente altos y se pagan en libras esterlinas y en moneda brasileña,

89 Limpías Ortiz, Víctor H.: Obra citada, pág. 22.

90 Díez de Medina, Eduardo: De un siglo a otro, 1955, págs. 264-266.

91 Limpías Ortiz, Víctor H.: Obra citada, págs. 23-25.

además, dice el Informe, que en 1949 habían en todos los campamentos un total de 2.607 hombres, de los cuales sólo 518 eran bolivianos y 2.089 brasileños, por otra parte, la Comisión le hizo el cargo al Ing. Rivero Tórrez de haber permitido que el Ingeniero Jefe (brasileño) “[...] no consultaba los principales asuntos con el Delegado boliviano, sino que hasta ignoraba su existencia, puesto que éste, la mayor parte del tiempo lo pasaba fuera de la sede de la Comisión Mixta y aun de los trabajos [...]”; en lo económico, infelizmente y por instrucciones del propio gobierno brasileño, a la Comisión Parlamentaria boliviana no le fue permitido la revisión de los libros de contabilidad.

Por esta misma época, en junio de 1948 se preguntó en la Sala de Sesiones de la H. Cámara de Diputados del Brasil, cuál era la suma exacta ya invertida por el gobierno brasileño en la construcción de la ferrovía, y en la respuesta del 10 de julio de 1948 el Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil informa que, según el Ingeniero Presidente de la Comisión Mixta, la construcción de la ferrovía hasta aquella fecha 10 de julio de 1948 asciende al total de CR\$. 339.026.529.80 que al cambio de CR\$.18.33 por dólar tomado en el mismo informe camaral significan US\$. 21.496.082,00,⁹² suma importante para deducir el costo de esta ferrovía una vez que fuese concluida, pero, la parte ilustrativa de este asunto es la réplica presentada por el Ing. Juan Rivero Tórrez que dice: “Todos los esfuerzos de la Comisión y de los contratistas para conseguir obreros bolivianos en cantidad suficiente fueron infructuosos. Varios re enganchadores que fueron a Santa Cruz y sus proximidades para contratar peones, tuvieron que regresar sin cumplir su propósito, porque la gente reunida con tesón y esfuerzo fue obligada a regresar del río Grande por orden de las autoridades y a pedido de los agricultores y estancieros que, basados en disposiciones legales dictadas por el gobierno Tejada Sorzano, obtuvieron su regreso [...] los pocos trabajadores que se consiguen regresan periódicamente a sus labores agrícolas y muchas veces son impedidos de volver a los trabajos ferroviarios por los corregidores [...] a esta misma fecha sólo hay en todos los campamentos 2.607 hombres, de los cuales 518 son bolivianos y 2.089 brasileños”⁹³. Es decir, que incluso entre la mano de obra el 80% de los trabajadores eran brasileños y tan sólo un 20% bolivianos, luego el Ing. Tórrez expresa: “[...] la Comisión ha comprado lo que podía encontrar de productos agrícolas o ganaderos en la zona [...] si no ha hecho más adquisiciones es porque no había más productos. Desgraciadamente, la zona no produce mucho, menos

92 H. Cámara de Diputados: “Informe de la Comisión Parlamentaria Investigadora de los ferrocarriles Yacuiba-Santa Cruz, Sucre-Boyubie, Corumbá – Santa Cruz y Carretera Bermejo-Tarija-Potosí. 1949, págs. 18, 21.

93 Rivero Torres, Juan: Réplica al Informe de la Comisión Parlamentaria sobre la Comisión Mixta Ferroviaria Boliviano-Brasileña, 1940, págs. 30-33.

aún de lo que se calculó o creyó [...] habiendo tenido un momento de gravedad [...] que tuvo que salvarse enviando abastecimientos urgentes por vía aérea”.

Esta es otra demostración más de la apatía o del “nomeimportismo”, para decir lo menos, con que la clases terrateniente y gobernantes de Santa Cruz han visto y tratado las obras públicas del Estado, aun cuando éstas redunden en su propio beneficio, pues, con el individualismo más egoísta no dudaron en perjudicar las obras del ferrocarril, cuando, para sus fines particulares, podían contratar braceros agrícolas de otras regiones del país donde, sin duda, abundaban y con mayores conocimientos de la agricultura; y aún más, tampoco se esforzaron por abastecer de productos alimenticios a los constructores del ferrocarril en su condición de hacendados y ganaderos o de coadyuvar a hacerlo a los pequeños agricultores, tal vez todos esperaban que el gobierno nacional les otorgue anticipos y otras granjerías, así sea sólo para plantar rabanitos.

En lo que respecta al ferrocarril Yacuiba-Santa Cruz, habiendo fracasado el intento de la República Argentina de hacerse del petróleo boliviano mediante su protegido el Paraguay en la guerra del Chaco, y ante el avance que significaba la construcción del ferrocarril de Corumbá por parte del Brasil, supuestamente con miras a los mismos objetivos, decide aprovechar esta vez por medios pacíficos el petróleo boliviano para su pujante industria, y así, su Canciller Carlos Saavedra Lamas, el mismo que se constituyó en el enemigo más acérrimo de Bolivia durante la contienda del Chaco, hasta el punto de obligarnos a firmar la paz so pena de entrar en el conflicto a favor del Paraguay, ahora nos envía a su Ministro Plenipotenciario Carrillo para lograr un acuerdo con Bolivia para la provisión de petróleo. Es entonces que el 17 de septiembre de 1937 se firma la “Convención Preliminar Ferroviaria” que dispuso los estudios para prolongar el ferrocarril del norte argentino hasta la frontera boliviana y desde ahí hasta la ciudad capital de Santa Cruz de la Sierra, pero recién el 10 de febrero de 1941 se firmó el Tratado de Vinculación Ferroviaria que crea la Comisión Mixta Ferroviaria Argentino-Boliviana, Comisión que fue oficialmente constituida en fecha 22 de noviembre de 1943; los trabajos se iniciaron más tarde el 30 de mayo de 1944⁹⁴, siendo lo notable de estos acuerdos que Bolivia debía pagar el costo de la construcción de este ferrocarril en petróleo crudo como alternativa de hacerlo en divisas extranjeras.

Ha quedado flotando la pregunta de cuánto ha costado esta importante obra que luego habría de pagarse con petróleo boliviano, dato que no se lo encuentra en la bibliografía respectiva, sin embargo, el periódico *El Deber* en su edición del 21 de agosto de 1957 reporta que “abordado el Secretario General del Ministerio

⁹⁴ Comisión Mixta Ferroviaria Argentino-Boliviana: Informe de la Gestión 1974-1975, pág. 41.

de Comunicaciones de Argentina, expresó que el costo de obra ascenderá a más de 300 millones de pesos argentinos, o sea, aproximadamente 17 millones de dólares al tipo de cambio de 18 pesos de entonces, aunque una crónica del diario *Presencia* de La Paz del 15 de marzo de 1996 fija el costo de este Ferrocarril en 45.000.000 de dólares.

Estamos en 1942 y la Misión Económica de los EE.UU. presidida por el Sr. Marwin L. Bohan presenta su Informe puntualizando la necesidad de la vinculación del oriente y occidente bolivianos, desarrollar industrias básicas ya iniciadas como la del azúcar, y en general, proceder a la diversificación económica del país monoprodutor de minerales; ese mismo año el gobierno creó la Corporación Boliviana de Fomento CBF, creó el Banco Agrícola de Bolivia como institución estatal de fomento al sector agropecuario y, fundamentalmente, se mejora en forma sustancial y se pavimenta la carretera Cochabamba-Santa Cruz, proyecto que se inició en diciembre de 1942 cuando aún se encontraba en el gobierno el General Enrique Peñaranda con un crédito de US\$.10.320.000 concedido por el Banco de Exportaciones e Importaciones (Eximbank), pero, las “obras de la primera carretera pavimentada del país, [...] se inician en febrero de 1944, durante el gobierno de Gualberto Villarroel”⁹⁵.

El consenso general es que el Plan Bohan y la financiación de los proyectos por los organismos internacionales, ha sido una especie de compensación de los EE.UU. a Bolivia por las pérdidas que ésta ha sufrido por su contribución a la causa de los aliados -excepto la URSS- en la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), con la entrega del estaño que servía para la fabricación de armamento a precios de regalo y el control del comercio y los precios de la goma boliviana, pero, también se debe tomar en cuenta la opinión de quienes creen que dada la filosofía de la política exterior de los EE.UU. de “no tener amigos ni enemigos sino la defensa de sus intereses”, la actitud de aquel país con el nuestro obedecía a objetivos más precisos y materiales que la “mera devolución de un favor”, para decirlo en forma más gráfica. En efecto, la primera señal es que si los EE.UU. empezó a preocuparse por la provisión de un material esencial para la fabricación de municiones como era el estaño desde antes de su entrada en la guerra, descontando claro está la provisión antelada a sus aliados como Inglaterra, es porque tomaba sus previsiones para eventos previsibles a corto plazo, por tanto, y en cuanto los japoneses mostraban su pujanza y su poderío en el Asia y posteriormente la emprendían exitosamente con los norteamericanos, además de que Hitler se paseaba triunfante en Europa, es también previsible que sus estrategias pensaran que los EE.UU. podrían verse forzados a requerir

⁹⁵ Llampias Ortiz, Víctor Hugo : Obra citada, pág. 57.

de Sur América no solamente materiales estratégicos como los mencionados, sino hasta alimentos y otros productos en gran escala, por tanto, era de urgente necesidad contar en Sur América con vías de comunicación suficientes, y más, si vinculan las costas del Atlántico con las del Pacífico, y acorde con esta tesis está la pregunta de ¿por qué EE.UU. comisionó a dos ingenieros militares para que estudien “in situ” e informen sobre la conveniencia de construir o propiamente asfaltar la carretera Cochabamba-Santa Cruz o proseguir con el ferrocarril en vías de construcción, y no designó a otros ingenieros civiles o mejor aún dentro de su filosofía política a una empresa privada especializada para que haga tal evaluación?; sin duda, otros son los criterios para la construcción de una vía de comunicaciones destinada a fines bélicos que para fines pacíficos, aparte de que en general es más barato y más rápido construir una carretera que tender las líneas de un ferrocarril y echar a andar locomotoras y vagones, los daños en una carretera ocasionados por el fuego enemigo son más fáciles de subsanar que los sufridos en una línea férrea, sus equipos e instalaciones, lo ha demostrado la célebre carretera de Birmania en la II Guerra Mundial; por otra parte, en una situación de guerra no se podría esperar que uno de los combatientes distraiga recursos estratégicos como son el acero y el hierro para construir un ferrocarril como auxilio a la economía de otro país “aliado” no combatiente. Las debilidades que podría tener esta tesis bélica refuerzan la otra, digámoslo así, pacifista, que consistiría en admitir que los americanos se interesaron en la construcción rápida y barata de la carretera para promover y facilitar el transporte de materias primas, incluyendo las “provisiones de boca”, esenciales en un conflicto bélico, y nada más; seguramente otras muchas más razones han pesado para que la comisión designada por el gobierno y la Sociedad de Ingenieros de Bolivia para estudiar el Informe de los dos ingenieros militares americanos intentara, aunque infructuosamente, debatir sus conclusiones.

La política caminera emprendida por los gobiernos de post guerra en el Departamento de Santa Cruz prosiguió aun antes de que se concluya la carretera Cochabamba-Santa Cruz, se manifiesta en la Ley N° 319 del 14 de noviembre de 1950 en el gobierno constitucional del Dr. Mamerto Urriolagoitia que crea y destina recursos para la carretera pavimentada de Santa Cruz-Montero-Ichilo, con el impuesto de un boliviano por dólar americano sobre venta de divisas para todas las importaciones que se realicen en el país exceptuando las hechas por el Gobierno; al respecto, con el Decreto Supremo N° 2924 emitido por la Junta Militar del General Hugo Ballivián el 9 de enero de 1952, se autoriza al Banco Central de Bolivia le anticipe 60 millones de bolivianos a la Corporación Boliviana de Fomento para sus pagos a la empresa constructora Bartos y Cía. con cargo a las futuras recaudaciones de este impuesto, y así, también por medio de

este impuesto todos los habitantes y estantes del país, aquellos del norte, del sur y de este a oeste, incluyendo los cruceños, todos que de algún modo consumen cualquier tipo de productos importados, han financiado con sus propias economías familiares la construcción de otra de las principales carreteras para el desarrollo de Santa Cruz. Y al parecer como un último intento para la prosecución de las obras de construcción del ferrocarril Cochabamba-Santa Cruz, el gobierno del General Peñaranda con la Ley del 15 de septiembre de 1941 autoriza negociar en los EE.UU. financiamiento para la construcción del ferrocarril con “preferencia a cualquier otra”⁹⁶.

En este punto no se podría dejar de citar al Lloyd Aéreo Boliviano en su función de vincular a alejadas poblaciones del oriente boliviano con el resto del país, no rentables económicamente, pero de interés nacional, para lo que, antes y después de su nacionalización en mayo de 1941, recibía importantes subsidios del Estado nacional.

3.3.3 OBRAS PÚBLICAS.

Concluida la guerra del Chaco los gobiernos, al parecer, se ocuparon con más interés en ejecutar obras públicas en el Departamento de Santa Cruz, así, el gobierno del Gral. Peñaranda dictó la Ley de 23 de noviembre de 1943 creando recursos para obras públicas en el Departamento; el gobierno aportaría Bs. 2.000.000 cada año para tales obras, durante 6 años⁹⁷ pero, como este gobierno fue derrocado un mes después, pudo no haberse cumplido con esta disposición.

Años después el Gral. Hugo Ballivián, Presidente de la Junta Militar de Gobierno, emite su Decreto Supremo N° 02645 del 25 de julio de 1951 que en su artículo 1° dispone fijar en el Presupuesto de Divisas el importe de US\$. 300.000 para inversión del Comité de Obras Públicas de Santa Cruz en la dotación de agua, luz, pavimento y alcantarillado; asimismo, este gobierno con el Decreto Supremo N° 02647 de la misma fecha que el precedente, autoriza al Banco Central de Bolivia conceder al Comité de Obras Públicas de Santa Cruz, un empréstito para la realización de las obras públicas en esa ciudad hasta la suma de Bs. 80.000.000⁹⁸.

3.3.4 GANADERÍA Y AGRICULTURA.

Un estudioso de la problemática del oriente boliviano nos dice en 1939 que la ganadería en Santa Cruz ha sufrido los mayores contratiempos en la post guerra, pues, “[...] los ricos campos del Isosog fueron desmantelados de sus 200.000

⁹⁶ Boletín Oficial de la Prefectura del Departamento de Santa Cruz N° 89 del 1° oct. 1941.

⁹⁷ Boletín Oficial Prefectura del Departamento de Santa Cruz N° 143 del 1° ene. 1944.

⁹⁸ Tte. Gral. Víctor Serrano, Prefecto del Departamento: “Solución de los problemas de Santa Cruz”, 1951.

cabezas de vacunos que pasaron a poder del Paraguay. La riqueza ganadera de la Provincia de Cordillera antes de la guerra ascendía a cerca del medio millón de semovientes”, dato que contrasta notablemente con los presentados en un punto anterior, y que demuestra que los ganaderos cruceños y en general del oriente boliviano al parecer nunca declaraban sus existencias reales de ganado, lo que le induce a expresar a nuestro estudioso que “el detalle oficial estadístico de la situación de la ganadería en el Departamento, presenta hoy cifras pequeñísimas. Es porque los industriales cruceños, ante la expectativa de que estas estadísticas se tomen para cobrarles impuestos, declaran cantidades exiguas de su producción”⁹⁹. El pauperismo campestre del oriente boliviano que reflejan las estadísticas oficiales -hechas a base de falacias como queda demostrado- ha sido, sin duda, y tal como ya lo expresamos, una de las causas para que los grandes banqueros e inversionistas extranjeros hayan declarado tácitamente la no factibilidad económica del ferrocarril Cochabamba-Santa Cruz al no interesarse por la ejecución de este proyecto, en cuyo financiamiento el gobierno se empeñaba, pues, como es sabido, los inversionistas extranjeros hacen sus estudios de factibilidad en base principalmente a las estadísticas que pueden recabar de los consulados en el exterior y otras fuentes de estadísticas y datos oficiales, que supuestamente son las más confiables. A este respecto, no es de olvidar, claro está, salvando las magnitudes, que sólo con el transporte de ganado en pie han operado legendarios ferrocarriles del Far West como el de Dallas, cuya estación ferroviaria-ganadera de Fort Worth era el centro de acopio y embarque del ganado del “lejano oeste” al resto de los EE.UU., llamada por ello mismo “cowtown” (la ciudad del ganado), conservada hasta hoy como museo y que Hollywood ha recreado con tantos filmes de vaqueros. También es de notar en la obra del señor Pérez Velasco se cita que en la Feria Ganadera cumplida a principios de septiembre de 1938, “el gobierno donó como premios en este certamen, varios ejemplares de ganado de inmejorable calidad importado de los criaderos argentinos”; por su parte, la Hacienda Pairumani de Cochabamba -como se sabe de propiedad del potentado minero Simón I. Patiño- ha contribuido también con sementales de raza “para incrementar las haciendas de esta gran región”, así pues, estos serían los primeros inicios de la intervención del Estado y el sector privado de occidente en la mejora y expansión de la ganadería del oriente boliviano.

En octubre de 1940 el Dr. René Gutiérrez Guerra, Secretario General de la Asociación de Industriales Mineros de Bolivia, en un análisis de la economía boliviana¹⁰⁰ mostraba que del valor de las exportaciones de 1939 el 94% correspondía a los minerales, el 5% a productos agropecuarios y el 1% a artículos

⁹⁹ Pérez Velasco, Daniel: *El Oriente*, 1939, págs. 101, 102.

¹⁰⁰ Gutiérrez Guerra, René: *Situación Económica y Financiera de Bolivia*, 1940, págs. 4-10.

manufacturados y diversos, pero lo más deplorable es que, según las estadísticas oficiales, la exportación de ganado vacuno representa sólo un misérrimo 0,6% (menos del 1%) aproximadamente; sin embargo, y según el mismo análisis, las importaciones de ganado vacuno en ese año representaron el 14% del valor de las importaciones del país, y como el consumo interno se reducía al consumo doméstico, puesto que por la distancia, la provisión del mercado andino de las minas casi no existía, queda una paradoja cuya única explicación es que los productores orientales de ganado vacuno exportaban clandestinamente o sea de contrabando miles de cabezas de ganado al Brasil, a la Argentina y a través de ésta a Chile, y las grandes empresas mineras del occidente boliviano tenían que importar ganado para cubrir sus necesidades de la misma Argentina. Y lo más deplorable aún, es que este contrabando le hurtaba impuestos a la región, y el Departamento y los municipios estaban crónicamente escasos de recursos, tal como lo hemos visto por el análisis de varios presupuestos departamentales y municipales de Santa Cruz.

En este periodo la agricultura recibe también incentivos por parte del gobierno, citamos la Ley que fomenta la producción tabacalera en Vallegrande¹⁰¹; el Decreto Supremo que dispone que el Banco Agrícola compre todos los excedentes de la producción de arroz¹⁰²; el Decreto Supremo N° 1011 de 7 de enero de 1948 que da facilidades a la Empresa Algodonera Boliviana S.A. para la importación de maquinaria y otros cuando se perfilaba la integración de las industrias textiles de La Paz con la provisión de materia prima proveniente de Santa Cruz¹⁰³ o la concesión de divisas (\$us. 90.000) con el mismo objeto a la Algodonera Boliviana Bagliette y Cía. S. en C. (Sociedad en Comandita) de Santa Cruz según Resolución Suprema N° 35595¹⁰⁴, y con una cobertura mucho más amplia el Decreto Supremo N° 2150 del 11 de agosto de 1950 complementado con otro Decreto del 23 de octubre de 1950 concediendo divisas para repuestos e implementos agrícolas para una provisión de 5 años a todo importador de maquinaria agrícola¹⁰⁵. Corresponde la aclaración de que cuando el país se encontraba en régimen de control de cambios por la escasez de reservas internacionales, el Estado autorizaba a los particulares la compra de divisas del Banco Central al tipo de cambio oficial, cuando en el mercado libre las divisas se transaban a precios que multiplicaban varias veces el precio oficial, lo que también dio lugar a verdaderas operaciones de fraude, pues los beneficiados con las divisas las comerciaban en el llamado mercado negro.

¹⁰¹ Boletín Oficial de la Prefectura del Departamento N° 296 del 15.dic.1950

¹⁰² Idem. N° 304 del 15 de abril de 1951.

¹⁰³ Idem. N° 319 del 1°.dic.1951.

¹⁰⁴ Idem. N° 273 del 29.nov.1949.

¹⁰⁵ Idem. N° 293 del 1°.nov.1950.

3.3.5 INDUSTRIA Y COMERCIO.

Es pertinente empezar el desarrollo de este punto con lo manifestado al respecto por el historiador cruceño Rosendo Ardaya Jiménez en su obra *Historia del Desarrollo Socioeconómico de Santa Cruz hasta 1952*, que dice: “Después de la guerra comenzó a mejorar la agroindustria cruceña, en aquello que podía competir con la importada. La casa Zeller instaló la primera fábrica de alcohol, luego le siguieron otras [...] en la zona de Charagua se hicieron intentos de modernizar la industria azucarera para poder competir con la azúcar importada. Durante dos años, 1937-1938, en San Ignacio de Velasco, la firma Jiménez-Uriarte y Mercado desmotó algodón para la fábrica de tejidos de la Said en La Paz [...] en 1944 se instaló el primer ingenio azucarero moderno: el Ingenio La Esperanza al noreste de Montero [...] comenzó sus operaciones en 1949 con una producción de 5.420 quintales [...] se instalaron modernas desgranadoras de maíz y peladoras de arroz. La producción de alcohol crece a la tasa del 5% anual, y la madera comienza a aserrarse con máquinas [...] con el crecimiento de la ciudad, las curtiembres quedaron dentro del radio urbano (algunas dentro del primer anillo) ...la municipalidad ordenó su traslado por el mal olor que despedían [...]”¹⁰⁶

El Boletín Informativo del Ministerio de Economía Nacional de 1944, número 6, informa que tras numerosas dificultades y especialmente “la tenaz resistencia de las industrias” se logró esbozar una estadística de las industrias existentes en el país, en base al Registro Nacional de Industrias creado por Decreto Supremo del 24 de diciembre de 1940, que arroja el siguiente cuadro:

	Inscritas	En trámite	No se presentaron	Total
La Paz	528	129	-	657
Cochabamba	15	105	49	169
Oruro	20	16	3	39
Tarija	-	6	2	8
Potosí	4	23	-	27
Santa Cruz	5	14	30	49
Chuquisaca	2	26	35	63
Pando	-	3	-	3
Totales	574	322	119	1.015

¹⁰⁶ Ardaya Jiménez, Rosendo: Obra citada, págs. 84-85.

Aun con el cuadro de una pujante explosión de la actividad industrial pintado anteriormente en forma oficial, el sector industrial de Santa Cruz está muy lejos de sus similares de La Paz y Cochabamba, según las estadísticas del Ministerio de Industria y Comercio, sin embargo, también es muy probable que muchas más de las 30 empresas reportadas no se inscribieron en el Registro Nacional de industrias para evadir el pago de impuestos fiscales tal como lo hicieron las haciendas ganaderas y las empresas agropecuarias.

El gobierno nacional, siempre en su afán de desarrollar la región oriental de Bolivia, dictó durante el gobierno del Dr. Enrique Hertzog la Ley del 4 de diciembre de 1947, liberando de impuestos nacionales, departamentales y municipales a toda industria nueva que se establezca en el Departamento de Santa Cruz, excepto las de bebidas alcohólicas; no se ha logrado obtener alguna información sobre los resultados prácticos de esta disposición¹⁰⁷.

3.3.6 EL PETRÓLEO.

Concluida la guerra del Chaco el gobierno de Tejada Sorzano ordenó a principios de 1936 el enjuiciamiento de la Standard Oil Co. por defraudación de impuestos al Estado y acto de contrabando de petróleo a la Argentina. Sobre lo primero, pesó la oferta hecha por la compañía un año antes para pagar el 11% de impuesto sobre las producciones de 1925 y 1926, es decir, desdiciéndose de todo lo afirmado en el periodo de pre-guerra y durante la guerra misma, ahora, viendo peligrada su situación ofrecía pagar espontáneamente el impuesto denegado, más de 10 años después de haberse generado el mismo, entonces, no fue siempre el gobierno central que retenía estos impuestos y no los transfería a la regiones productoras. En cuanto al contrabando, si bien admitía la entrega del petróleo a la Argentina, aducía haberlo hecho bajo autorización del comandante de uno de los Fortines bolivianos del Chaco. El 21 de diciembre de 1936 se creó Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos y el 13 de marzo de 1937, ya en el gobierno del Gral. David Toro, se revirtieron al Estado todos los derechos concedidos a la Compañía petrolera, sus bienes y propiedades pasan bajo control de YPPB, y es cuando se advierte la participación cruceña en la solución de la problemática del petróleo.

Según el autor de *Los Betunes del Padre Barba*, un grupo de idealistas que no se habían mezclado a la política del país se reunían para discutir acerca de lo que entonces se llamaba “la conciencia petrolera de la nacionalidad” -nótese bien que se habla de idealistas y no de comerciantes, de terratenientes o de ganaderos-, aquel grupo conformado por Dionisio Foianini, un reconocido técnico cruceño;

¹⁰⁷ Boletín Oficial Prefectura del Departamento de Santa Cruz N° 234 del 1° de mayo de 1948.

Jorge Muñoz Reyes, Director General de Minas y Petróleos; Humberto Vázquez Machicado, un intelectual cruceño que por muchos años y hasta su muerte fue Director de la Biblioteca de la Universidad Mayor de Andrés de La Paz, a quien los estudiantes cariñosamente le llamábamos “tumbita” por su parecido al personaje así nominado en una tira cómica argentina; José Lavadenz, Oficial Mayor de Minas y Petróleos y Guillermo Mariaca, ingeniero petrolero. Estos personajes constituyeron el primer directorio de YPFB con el Ing. Foianini como Presidente, el Ing. Jorge Muñoz Reyes como Gerente General y el Sr. Humberto Vázquez Machicado como Secretario General, los demás conformaron las Vocalías; además, otro intelectual cruceño, don Enrique Finot desde su puesto de Ministro Plenipotenciario de Bolivia ante los EE.UU. favorecía con sus gestiones la política del estado boliviano sobre el petróleo.

Es notable observar que durante este periodo de post-guerra la actividad entre los sectores de la intelectualidad y de la política boliviana para crear y difundir esa “conciencia petrolera” fue amplia, es así que “[...] la UNIÓN DEFENSORA DEL PETRÓLEO, la práctica totalidad de cuyos miembros constituyeron poco después el Movimiento Nacionalista Revolucionario [...] en efecto, el Manifiesto respectivo se halla suscrito por Víctor Paz Estenssoro, Carlos Montenegro, Hernán Siles Zuazo, Augusto Céspedes, Armando Arce, Rafael Otazo, Germán Monroy Block, Jorge Lavadenz, Alberto Mendoza López, Carlos Salamanca Figueroa, Eufonio Hinojosa y otros personajes [...] declara como ‘postulados incommovibles’: 1) El petróleo nacional, riqueza de la patria, debe ser exclusivamente aprovechado por Bolivia, 2) Si la explotación petrolífera requiere capitales, esos capitales pueden ser provistos por el Estado hasta que la industria cuente con rentas suficientes para sostenerse y producir rendimientos, 3) La política petrolera de Bolivia, tanto en lo internacional como en lo interno, debe servir a los fines del engrandecimiento patrio atendiendo las necesidades de la defensa económica y política de la nación, 4) El petróleo bajo el dominio absoluto del Estado boliviano, debe tender como materia prima industrial y comercial la base de la economía nacional, fuente de la renta sustantiva de la república, factor de redención del país contra la dependencia económica y financiera internacional [...] rechazar toda intervención que no sea fiscal en la explotación del petróleo boliviano, porque las intervenciones extrañas encubren y encubrirán siempre intereses antinacionales, que buscan la apropiación del combustible nacional con fines de lucro o de predominio político”¹⁰⁸. Pero, años después, con el Movimiento Nacionalista Revolucionario en el gobierno, casi todos los que declararon los “postulados incommovibles”, obraron de manera diametralmente opuesta en muchos de sus “postulados”.

¹⁰⁸ Canelas O.; Amado: Obra citada, págs. 29, 30.

La estatización de la explotación del petróleo con Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos YPFB, constituyó un salto en los índices de producción petrolera, y es así que mientras en 1936 se producía en total 105.015 barriles, en 1949 se llegó a 678.235, o sea un altísimo crecimiento del 546% siendo la producción del Departamento de Santa Cruz la que creció mayormente en un espectacular 901% de 46.903 barriles a 516.279 en el mismo lapso de tiempo, a la vez, la construcción del oleoducto Camiri-Cochabamba y su ramal de Lamboy a Sucre, que remataron con la instalación de las respectivas refinerías en Cochabamba y Sucre, y que fueron concluidas respectivamente en 1949 y 1950, significaron algo así como la “tabla de salvación” para la economía del país que empezaba a sufrir las consecuencias del empobrecimiento de las vetas mineras.

El alza consiguiente de toda la logística de apoyo a la producción petrolera significó también una mayor actividad del comercio, de las industrias básicas y de base manufacturera, de los transportes, de los servicios, como la provisión de alimentos, vivienda, médicos y salubridad a los campamentos petroleros, actividades todas que mayormente se llevaban a cabo en, o desde, la ciudad de Santa Cruz en una intensidad o grado como nunca antes se había visto, aparte del transporte de los productos acabados como la gasolina, a los centros de consumo masivo del occidente del país, actividades que sugestivamente no se presentaron en el caso de Tarija que, en un intento de interpretación del fenómeno, atribuyó a que las necesidades de la explotación petrolera fueron satisfechas más bien por las provincias argentinas colindantes con Tarija. Pero, volviendo al caso cruceño, aquellas actividades eran mayormente emprendimientos de la pequeña y -en algunos casos-hasta mediana empresa, los grandes capitales aún no hicieron su aparición y en realidad todavía se estaban incubando en la región o no habían sido repatriados de las provincias norteañas de la Argentina, refugio natural e histórico de los terratenientes y futura burguesía de Santa Cruz.

En lo referente a las regalías petroleras, ya anotamos que en el Presupuesto Departamental de Santa Cruz para 1937 se consigna como ingreso el 30% del 11% de regalías sobre la producción de petróleo en sujeción a una Ley del 31 de diciembre de 1929, y el INE a su vez nos presenta las regalías pagadas a Santa Cruz desde 1938 hasta 1952, año de quiebre de este Capítulo de nuestro análisis; el primer año tales regalías suman \$us. 8.100 y en 1952 se multiplican hasta \$us. 29.600 o sea un espectacular crecimiento del 265%, que benefició directamente al Tesoro Departamental de Santa Cruz, entonces, es evidente que desde que se inició la explotación industrial del petróleo el Estado les reconoció y les pagó a los Departamentos productores su participación conforme a la leyes existentes,

de donde, no parece ser justa la vocinglería desatada hasta el día de hoy de que el gobierno había rehuído estos pagos hasta el año de 1957 en que “se impuso la acción del pueblo de Santa Cruz”.

Para concluir el análisis de este periodo, nos remitiremos específicamente al **Anexo N° 15a** que es un resumen de los Presupuestos Departamentales del país por la gestión 1951.

En el capítulo de Ingresos, la situación ha mejorado sustancialmente para Santa Cruz en 1951 si la comparamos con los ingresos de 1937 en que apenas representaron el 8,2% de los de 1951, aunque, la inflación en el periodo atenúa naturalmente en mucho esta gran diferencia. El factor determinante es la participación en el impuesto a la producción de petróleo -el renombrado 11%- que con Bs. 2.200.000 significa directamente el 40% del presupuesto departamental; además de Tarija que también recibe esta participación por igual importe, ningún otro Departamento de la República se beneficiaba directamente con los impuestos a la explotación petrolífera. No se puede dejar de mencionar que el Tesoro General de la Nación subvenciona casi en su integridad los presupuestos departamentales del Beni y Pando.

En la parte de los Egresos de Santa Cruz, observamos que se sigue manteniendo la política que llega ya a los 125 años, de asignar porcentualmente altas proporciones de sus recursos al servicio del culto religioso, tanto en pago de sueldos a la clerecía como en gastos que demandan las iglesias, habida cuenta que nunca en toda la vida republicana destinó fondos para los templos de las Misiones jesuíticas de la Chiquitanía de su jurisdicción; es así que estos ítems, incluidos los gastos de representación de la jerarquía, suman un total de Bs. 503.520 que significa el 10% del total de su presupuesto departamental, mientras que los demás Departamentos de la República o bien no asignan nada para tales fines como son los Departamentos de Chuquisaca, La Paz y aun el Beni o lo hacen en mínima proporción como Potosí el 0,6%. Es en obras públicas, según este presupuesto de mitad del siglo XX, que recién la administración departamental de Santa Cruz va adquiriendo conciencia de sus verdaderas funciones -o que el Estado va sentando presencia- presupuestando el 34,2% de sus recursos a la ejecución de todo tipo de obras públicas, que es un notable incremento si lo comparamos con el 17,4% en 1937 y el escaso 1,3% en 1930 comentados en acápite anteriores; en el otro extremo está Potosí que presupuestó nada menos que el 70,3% de sus recursos a obras públicas en su Departamento y un casi imperceptible 0,6% al credo religioso. Otro dato interesante en esta parte de los egresos del presupuesto nacional de 1951, es que los Departamentos de Chuquisaca, La Paz y Cochabamba presupuestan partidas por Bs. 18.000, 22.500

y 2.500 respectivamente para el servicio de un empréstito destinado a la ejecución de obras públicas en el Departamento de Tarija; el presupuesto no explica si estas acciones respondían a una medida de gobierno o mas bien a una gestión de las autoridades tarijeñas; en este último caso el hecho es doblemente meritorio porque denota un deseo real de progresar en base a sus propios esfuerzos.

En el Presupuesto Departamental de Santa Cruz de 1951 aprobado por Decreto Supremo N° 2476 del 5 de abril del mismo año en la presidencia del Dr. Mamerto Urriolagoitia, que lo presentamos en el **Anexo N° 15**, se muestran con mayor detalle los conceptos de su conformación. En la parte de Ingresos es notorio que el Impuesto Catastral Rústico es el mayor con un 9,6% del total de los ingresos, que contrasta notablemente con el 4,1% de 1937, sin embargo, el hecho de que sumados los impuestos a la internación de cerveza y el de los alcoholes superan al indicado impuesto catastral rústico, hace suponer que el rendimiento de esa importante fuente de recursos fiscales aún no es el óptimo; no cabe otro razonamiento si consideramos el enorme patrimonio en tierras y activos conexos que posee la clase terrateniente en Santa Cruz, como tampoco parece razonable que el impuesto a la chicha por Bs. 13.400 -que se engloba con otros de 5 cifras o menos en “Otros Impuestos Directos e Indirectos”- sea mayor al “Impuesto sobre internación y extracción de ganado vacuno” de apenas Bs. 8.900 que se refiere al mercado interno y a las exportaciones e importaciones de ganado.

En el grupo de Egresos observamos que siguiendo la tendencia general a nivel nacional la mayor parte de los recursos se destinan al pago de haberes del personal de la administración pública y del clero en el caso de Santa Cruz, que conjuntamente absorben el 53,2% del presupuesto de gastos, además el Culto dispone también de importantes recursos en el rubro de los así llamados “Gastos de Consumo”, de donde, la atención del culto religioso le cuesta al Tesoro Departamental de Santa Cruz el 9,11% del Presupuesto del Departamento, como ya lo dijimos anteriormente.

En el ítem de “Obligaciones del Tesoro - De consumo” se engloban varias obligaciones del Tesoro Departamental, entre ellas, el pago de comisiones del 10% a los cobradores de impuestos; cabe el comentario de que no hemos encontrado ningún otro caso semejante en éste u otros años anteriores, siendo Santa Cruz el único Departamento que desde muchos años atrás paga comisiones a sus propios funcionarios públicos por cobrarles los impuestos de Ley a los ciudadanos o entes obligados a pagarlos. También es curioso que en el grupo de “Obligaciones del Tesoro -capitalización” (tal cual dice el Presupuesto Departamental) se consigna una partida de Bs. 47.300 para la Sociedad Rural de Santa Cruz conjuntamente otras erogaciones para obras públicas.

Es significativo que el 34,2% del Presupuesto, o sea Bs. 1.886.812, sea destinado a obras públicas, incluyendo un aporte de Bs. 100.000 a la prosecución de los trabajos de la carretera a Cochabamba, lo que evidentemente demuestra una mayor presencia del Estado Nacional y el ansia generalizada de progreso en esta región del país, pero, la clave, el quid, estaba en que excepto la compra de muebles y útiles, todas estas erogaciones por inversiones debían ser hechas con el producto de impuestos que explícitamente fueron creados a favor del Departamento de Santa Cruz, y si la administración departamental no recaudó o cobró lo necesario, o sea que si no hubo un esfuerzo local, naturalmente que muchas de estas obras y gastos posiblemente no han podido ser ejecutados.

Capítulo 3

Anexos

Anexo N° 11

INGRESOS Y EGRESOS DISTRITOS POSTALES DE LA REPUBLICA
SEGUNDO SEMESTRE DE 1930.

	Ingresos	Egresos	Ganancia + Pérdida -	%
Chuquisaca	37.893,89	20.167,78	17.726,11	88
La Paz	326.864,3	98.574,66	228.289,64	232
Cochabamba	95.537,22	28.069,15	67.468,07	240
Potosí	53.216,62	20.863,67	32.352,95	155
Oruro	102.096,04	29.659,55	72.436,49	244
Tarija	22.041,95	23.861,08	-1.819,13	-8
Santa Cruz	26.412,09	26.121,84	290,25	1
Uyuni	11.845,48	9.631,4	2.214,08	23
Trinidad	8.614,49	17.191,5	-8.577,01	-50
Tupiza	3.748,82	9.854,8	-6.105,98	-62
Riberalta	3.991,29	15.957,32	-11.966,03	-75
Puerto Suarez	2.010,04	6.609,82	-4.599,78	-70
Villazón		7.483,32	-7.483,32	
Bagajes		71.499,96	-71.499,96	

INGRESOS Y EGRESOS DISTRITOS TELEGRAFICOS DE LA REPUBLICA
SEGUNDO SEMESTRE DE 1930.

	Ingresos	Egresos	Ganancia + Pérdida -	%
Chuquisaca	20.644,02	35.504,72	-14.860,7	-42
La Paz	60.552,07	91.981,66	-31.429,59	-34
Cochabamba	28.035,29	48.491,49	-20.456,2	-42
Potosí	17.610,7	27.659,71	-10.049,01	-36
Oruro	47.498,96	84.740,7	-37.241,74	-44
Tarija	12.921,45	26.419,91	-13.498,46	-51
Santa Cruz	12.141,87	38.993,17	-26.851,3	-69
Tupiza	20.920,91	44.143,41	-23.222,5	-53
Achacachi	5.607,4	21.643,7	-16.036,3	-74

Fuente: Elaboración propia, Memoria al H. Congreso Nacional 1931 por el Tcnl. Bernardino Bilbao Rioja, Encargado del Ministerio de Fomento y Comunicaciones, 1931.

Anexo N° 12

**RECAUDACION DEL IMPUESTO DEL 1/2%
SOBRE VENTAS DEL COMERCIO Y LA INDUSTRIA.
Gestiones 1929, 1930, 1931 y 1932.**

	1929	1930	1931	1932	Totales	%
La Paz	306.872	244.203	149.264	170.549	870.888	36,0
Oruro	234.884	179.724	105.480	103.186	623.274	25,7
Sucre	31.426	29.669	21.197	19.551	101.843	4,2
Cochabamba	87.720	72.780	48.744	50.344	259.588	10,7
Potosí	96.222	77.553	46.412	49.344	269.531	11,1
Santa Cruz	33.757	32.885	20.808	22.343	109.793	4,5
Tarija	19.471	18.937	14.518	16.842	69.768	2,9
Beni	33.845	29.088	18.876	19.316	101.125	4,2
Terrt.Colonias	7.788	4.148	1.600	1.812	15.348	0,6
					2.421.158	100

Fuente: Elaboración propia.- Compañía Recaudadora Nacional, Informe al Ministerio de Hacienda 1931. Biblioteca Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, La Paz

Anexo N° 13

**PRESUPUESTO DEPARTAMENTAL DE SANTA CRUZ
GESTION 1930.**

INGRESOS		Bs.	%
Venta de tierras fiscales		2.816	1,7
Servicios Departamentales		988	0,6
Impuestos directos e indirectos:		137.902	85,0
Impuesto Catastral Rústico	27.956		
Impuesto Alcoholes y aguardientes	64.814		
Impuesto a las exportaciones	14.000		
Otros 16 impuestos menores	31.132		
Ingresos Varios:		20.613	12,7
Rentas rezagadas	10.583		
Ingresos eventuales	7.488		
Deudores	2.542		
Total		162.319	100

EGRESOS			
Administración Prefectura	24.352	15,0	
Id Subprefectura	35.760	22,0	
Tesoro Departamental	26.196	16,1	
Notarias	4.560	2,8	
Asistencia Publica	14.260	8,8	
Servicio del Culto	20.640	12,7	
Obligaciones del Tesoro	13.420	8,3	
Gastos complementarios	10.223	6,3	
Contribuciones generales	10.850	6,7	
Obras Publicas Departamentales	2.058	1,3	
Total	162.319	100	

Fuente: Elaboración propia. Ministerio de Hacienda Presupuesto General para 1930. Biblioteca Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, La Paz.

Anexo N° 14

PRESUPUESTO DEPARTAMENTAL DE SANTA CRUZ PARA 1937.

INGRESOS		%
Venta de tierras baldías	3.500	0,8
Certificados del Tesoro	300	0,1
Impuestos Directos e Indirectos:	189.970	
Catastral rústico	18.500	4,1
Extracción suelas	9.000	2,0
Herencias indirectas	6.800	1,5
Alcoholes y aguardientes	60.000	13,2
Prestación vial	14.000	3,1
Participación sobre petroleos, 30% del 11% explotación Camiri	47.500	10,5
Exportación cueros secos	8.000	1,8
Internación de cerveza	14.000	3,1
Otros (8) Items menores de Bs.5.000	12.170	2,7
Ingresos varios:	221.823	
Deudores	12.500	2,8
Eventuales	500	0,1
Deuda desde 1930 a 1935 por la participación departamental de la regalia que corresponde al Estado en la explotación de hidrocarburos Ley de 31.12.1929, según liquidación de la Contraloría General en telegrama 20/11/28 del 16 de Noviembre de 1936.	119.165	26,2
Superávit gestión 1936	89.658	19,7
Reajuste del Régimen Tributario Departamental	38.720	8,5
Total ingresos	454.313	100,0
EGRESOS		
Prefectura	46.940	10,3
Subprefecturas	56.200	12,4
Tesoro Departamental	52.500	11,6
Notarias	6.600	1,5
Servicio del Culto	25.420	5,6
Gastos complementarios	15.300	3,4
Servicio de Contraloría y varios	53.975	11,9
Servicio de sanidad	30.880	6,8
Contribuciones generales	1.500	0,3
Obligaciones del Tesoro	642	0,1
Servicios Especiales	85.100	18,7
Servicio de obras públicas	79.256	17,4
Total egresos	454.313	100,0

Fuente: Elaboración propia. Publicaciones de la Contraloría General, Departamento de Presupuestos, La Paz, 1937.

Anexo N° 15

PRESUPUESTO DEPARTAMENTAL de SANTA CRUZ PARA 1951.

(en bolivianos)

INGRESOS		%
Servicios Departamentales		
Certificados q' expide el Tesoro	300	0,0
Impuestos Directos é Indirectos.		
Impuesto Catastral Rústico	530.300	9,6
Impuesto internación de cerveza	127.200	2,3
Impuesto extracción de callapos	100.000	1,8
Prestación vial	365.700	6,6
Recargo Universitario	220.020	4,0
Otros impuestos Dir.é Indirectos	264.900	4,8
Ingresos varios.		
Participación impuesto alcoholes	493.000	8,9
Participación producción petróleo	2.200.000	39,8
Superavit gestiones anteriores	900.000	16,3
Otros Ingresos Varios	322.420	5,8
TOTAL	5.523.840	100,0
EGRESOS.		
Haberes.		
Prefectura	757.380	13,7
Sub-Prefectura	1.101.204	19,9
Tesoro Departamental	528.840	9,6
Notarias	117.000	2,1
Culto	432.120	7,8
Gastos de Consumo		
Prefectura	85.332	1,5
Sub-Prefectura	57.600	1,0
Tesoro Departamental	49.400	0,9
Notarias	3.000	0,1
Culto	71.400	1,3
Gastos Complementarios	85.000	1,5
Obligaciones del Tesoro:		
De consumo	284.452	5,1
Gastos de Capitalización		
Prefectura	4.000	0,1
Tesoro Departamental	3.000	0,1
Obras públicas	1.886.812	34,2
Obligaciones del Tesoro:		
De capitalización	57.300	1,0
TOTAL	5.523.840	100,0

Fuente: Elaboración propia en base a "Publicaciones de la Contraloría General", Departamento de Presupuestos, La Paz, 1937.

PRESUPUESTOS DEPARTAMENTALES, GESTION 1951

	Chuquisaca	La Paz	Cbba.	Potosí	Oruro	Santa Cruz	Tarija	Beni	Pando
INGRESOS									
Bienes Departamentales		300.000		2.300	136.800			10.000	82.440
Servicios Departamentales	252.300	8.000	2.600		554.100	300	126.000	260	320.700
Impuestos Dir. e Indirectos	18.315.212	43.437.000	13.179.431	17.095.160	13.539.800	1.608.120	4.836.860	506.580	51.060
Ingresos Varios. *	594.486	39.855.747	3.350.326	18.636.272	5.515.029	3.915.420	6.919.772	181.679	171.641
Subvencion Tesoro Nacional								3.500.000	3.100.000
Total Ingresos	19.161.998	83.600.747	16.532.357	35.733.732	19.745.729	5.523.840	11.882.632	4.198.519	3.725.841
EGRESOS									
Total Servicios Departamentales	2.467.140	10.718.220	3.575.520	3.665.220	3.340.140	2.936.544	2.649.660	2.418.780	2.293.200
Servicio de Cultos	0	0	347.000	212.940	177.060	432.120	258.180	0	124.800
Otros Servicios Deptal	2.467.140	10.718.220	3.228.520	3.452.280	3.163.080	2.504.424	2.391.480	2.418.780	2.168.400
Total Gastos Departamentales	16.694.858	72.882.527	12.956.837	32.068.512	16.405.589	2.587.296	9.232.972	1.779.739	1.432.641
Gastos Generales	894.927	5.819.442	1.486.626	4.538.801	4.274.420	287.332	491.064	930.076	1.390.681
Obras Publicas	8.873.404	53.996.632	7.171.232	25.140.044	12.125.169	1.886.812	6.979.701	523.975	36.300
Inversiones		2.086.378							
Obligaciones Tesoro Deptal. * *	6.926.527	10.980.075	4.293.979	2.389.667		341.752	1.732.207	325.688	5.660
Servicio de Culto			5.000		6.000	71.400	30.000		
Total Egresos	19.161.998	83.600.747	16.532.357	35.733.732	19.745.729	5.523.840	11.882.632	4.198.519	3.725.841

* Incluye ingresos de Bs. 2.200.000 por "Participacion en la produccion de petroleo" en cada uno de los Deptos. De Santa Cruz y Tarija.

** Incluye empréstitos de Bs. 18.000, de Bs. 22.500 y de Bs. 2.500 de los Deptos de Chuquisaca, La Pazy Cochabamba respectivamente para obras publicas del Departamento de Tarija.

Fuente: Elaboracion propia en base a Ministerio de Hacienda, Direccion General del Presupuesto, para 1951

Capítulo 4

El desarrollo de Santa Cruz desde 1952 hasta el año 2000

El advenimiento de la Revolución Nacional de 1952 marca un hito trascendental en la historia de Bolivia especialmente por su impacto en los campos social y económico; nos circunscribiremos a ese impacto en el desarrollo del Departamento de Santa Cruz.

En lo referente a las obras de la infraestructura caminera y ferroviaria realizadas en el Departamento de Santa Cruz, o que le han beneficiado directamente, hasta el cierre del periodo que cubre este libro, se ha hecho primeramente una somera descripción de antecedentes o referencias de cada obra en particular para luego ocuparnos de su financiamiento y del costo; en lo posible, se ha seguido el mismo criterio en los puntos referentes a la política demográfica y la política agropecuaria.

4.1 LA PRIMERA CARRETERA ASFALTADA COCHABAMBA – SANTA CRUZ.

Esta carretera, construida y pavimentada sobre la base de la de tierra ya existente, fue diseñada por técnicos nacionales y construida con recursos del Tesoro General de la Nación en los prolegómenos de la guerra del Chaco, a cuyo respecto, el historiador Gerrit Koster sostiene que “[...]los planos para este Proyecto se remontan a los años 20 de este siglo y encontraron una primera realización en 1932 [...]”¹⁰⁹, ha sido inaugurada oficialmente por el Dr. Víctor Paz Estenssoro el 26 de septiembre de 1954, aun antes de que concluyera el asfaltado, y todavía más, la obra ha sido entregada recién en 1957 durante el gobierno del Dr. Hernán Siles. Está escrito que el Dr. Paz Estenssoro y Alfonso Gumucio Reyes, uno de los mentores de la “Marcha al oriente”, resolvieron dar por inaugurada oficialmente la carretera para anticiparse a la entrega del ferrocarril Corumbá-Santa Cruz y así apresurar su conclusión para coartar el afán separatista de Santa Cruz, según algunos, y según otros de anexarse al Brasil. Esta obra ha sido la primigenia carretera pavimentada interdepartamental con que contaba el país, y por otra parte, fue algo así como el embrión de vida para el Departamento de Santa Cruz no sólo por su efecto económico sino también demográfico, dos factores que además de algún otro constituyen la columna vertebral del desarrollo de los pueblos.

Basta decir que faltando aún por concluir el asfaltado ya circulaban 500 vehículos por mes y cuando en 1965 estuvo totalmente terminada el tráfico era de 5.000 coches mensualmente; unas estadísticas levantadas por el investigador Gerrit Koster muestran que en términos de volúmenes en 1953 se transportaron 47.000 toneladas, en 1972 más que se cuadruplicó alcanzando a 210.000 toneladas, pero lo interesante es que mientras el transporte Cochabamba-Santa Cruz en

¹⁰⁹ Koster, Gerrit: Obra citada, pág. 39.

ambas direcciones era más o menos equilibrado en 1953, en 1972 la carga que salía de Santa Cruz se triplicó¹¹⁰, lo que significa el crecimiento mayúsculo que había logrado la producción cruceña que se dirigía a sus mercados naturales casi cautivos de occidente del país, y también el incremento desmesurado del comercio de importación en su mayor parte irregular o sea de contrabando que se practicaba gracias a las vías ferroviarias con el Brasil y la Argentina, cuyas mercancías se esparcían luego en el resto del país; la naturaleza y el número de personas transportadas por esta vías férreas, será analizado en punto ex profeso.

Esta carretera asfaltada, la primera de su envergadura que se construía en el país, despertó enorme expectativa entre las personas interesadas en este tipo de trabajos y su tecnología -más aún tratándose de empresas americanas que iban a realizarla-. Y así tenemos el testimonio personal del Ing. Enrique Benavides que estando de estudiante de los cursos medios de ingeniería civil en la UMSA de La Paz, se presentó al llamamiento que hizo la empresa constructora para contratar topógrafos, por el alto sueldo que ofrecían y que duplicaba el de un ingeniero titulado, vigente en La Paz; relata que después de un breve entrenamiento que les dieron los gringos fue destinado conjuntamente otro colega de apellido Cuadros Quiroga a la ciudad de Santa Cruz para organizar y realizar desde allí los trabajos de topografía con facultades para contratar más profesionales topógrafos y personal subalterno. No tuvieron otra referencia que el Comité de Obras Públicas ya existente en aquella época, se dirigieron allá y se presentaron 6 profesionales, o supuestamente tales, interesados en la oferta de trabajo, entonces, ya en obra el topógrafo Benavides y el otro comisionado les asignaron las tareas respectivas a desarrollarse en horario continuo hasta las 4 de la tarde conforme al Reglamento de la Empresa, pero, después de la primera semana de trabajo los 6 contratados retornaron a la ciudad para sus días libres, quedándose allá y no retornaron más. En las oficinas del Comité, donde los comisionados los buscaron, recibieron simple y llanamente la explicación de que no podían cumplir con las tareas en el horario y plazo asignados porque, como toda la gente del lugar, no podían trabajar en las horas de la siesta; no obstante este percance, se prosiguió con el trabajo hasta llegar a las inmediaciones de Samaipata, pero, por las presiones de su familia, el joven Benavides tuvo que retornar a La Paz y a la Universidad para proseguir sus estudios de ingeniería; según su testimonio las relaciones con el Comité fueron siempre muy cordiales hasta el punto que muchas veces obtuvieron herramientas y otros elementos en préstamo; lamentablemente no se ha podido encontrar mayores referencias de cómo y cuánto ha sido la participación de los cruceños en la construcción de esta carretera que en parte habría de cambiar su destino.

¹¹⁰ Koster, Gerrit: Obra citada, pág. 165

La cada vez mayor necesidad de transportar carga, y porque era técnicamente factible la construcción de otra carretera que acortaba notablemente el tiempo de viaje Cochabamba-Santa Cruz con los consiguientes ahorros en los costos de transporte, hizo que esta "vieja" carretera que había abierto nuevos horizontes a tanta gente y transformado toda una región, pasase en la actualidad a un segundo plano, convirtiéndose prácticamente en una vía secundaria para fines de emergencia y hasta solamente en una ruta interprovincial entre Santa Cruz y Cochabamba.

4.1.1 SU FINANCIAMIENTO.

Los autores de obras sobre temas socio-económicos que tocan este asunto difieren en las cifras del costo de construcción de esta carretera, así, van desde los 34,5 millones de dólares hasta los 50 millones pasando por otras cifras de 45 y 47 millones de dólares, explicable por la información confusa en las mismas fuentes y por la dificultad de acceder a la documentación oficial de primera mano, fenómeno propio de las oficinas públicas de nuestro país. Observamos que aparte de ser parciales, en algunas de aquellas cifras se toman en cuenta sólo los créditos del Banco de Exportaciones e Importaciones EXIMBANK o los del BID desconociendo los aportes directos del gobierno boliviano o los desembolsos del Tesoro General de la Nación por intermedio de la Corporación Boliviana de Fomento CBF. En efecto, ya para la obtención del préstamo de \$us. 10.320.000 del Eximbank, que originalmente fue de \$us. 10.314.000, Bolivia se obligaba a aportar \$us. 1.500.000 de sus propios recursos según el "Convenio Tripartito" suscrito el 29 de diciembre de 1942 durante el gobierno del Gral. Enrique Peñaranda -llamado así seguramente porque intervinieron el gobierno de Bolivia, el Eximbank y la Corporación Boliviana de Fomento- Este préstamo original o primario del Eximbank fue seguido, o ampliado, con otros en los gobiernos siguientes a Peñaranda, tanto los obtenidos de los organismos financieros internacionales como los de crédito interno; cabe destacar algunos de los mismos por sus características especiales.

El gobierno del Dr. Enrique Hertzog con su Decreto Supremo N° 986 del 20 de diciembre de 1947 dispone que el Banco Central le otorgue un préstamo de \$us. 2.000.000 a la Corporación Boliviana de Fomento para evitar la paralización de los trabajos, creando para el servicio de la deuda impuestos de peaje por el tránsito del camino existente, un impuesto sobre la gasolina consumida en los Departamentos de Cochabamba y Santa Cruz y el "Impuesto de 20 centavos sobre botella de chicha que se consuma en el Departamento de Cochabamba" (sic), así, los mal vistos y combatidos bebedores de chicha "colla" también contribuyeron con sus modestos sorbos a la ejecución de esta magna obra. Posteriormente,

el 6 de enero de 1949 con el Decreto Supremo N° 1454 este mismo gobierno crea el impuesto de un centavo de dólar sobre libra fina de estaño exportado con destino a la carretera Cochabamba-Santa Cruz, o sea, que también la minería del occidente boliviano fue obligada por Ley a aportar a la ejecución de este proyecto; el siguiente gobierno o sea el de Mamerto Urriolagoitia H. ordena con el Decreto Supremo N° 1930 del 16 de febrero de 1950 “la entrega inmediata por el Tesoro General de la Nación a la Corporación Boliviana de Fomento” (sic) del equivalente de \$us.101.190.48 para cubrir los gastos de construcción de la carretera en los meses de febrero y marzo, “fecha en que se hará cargo de dicha obra una empresa constructora norteamericana con los recursos provenientes del empréstito del Eximbank”(sic); asimismo, el gobierno del Dr. Urriolagoitia en una eficiente gestión ante el Eximbank mejora sustancialmente el plazo y tasa de interés del préstamo obtenido en 1942, según lo confirma el Decreto Supremo N° 2337 del 11 de enero de 1951. Y tampoco estuvo ausente de esta serie de disposiciones de características especiales, el hecho de que el gobierno tenga que admitir, a su costa, el alza del costo de construcción de la carretera por el reajuste de salarios y beneficios sociales que hizo la empresa contratista Macco Panpacific a sus trabajadores, así lo expresa el Decreto Supremo N° 3154 del 22 de agosto de 1952 lanzado por el flamante gobierno del Dr. Víctor Paz Estenssoro que destina Bs. 100.000.000 para este efecto, aún más, el gobierno en su afán de concluir esta obra tuvo también que acudir al expediente de usar fondos de préstamos concedidos para otros fines, como el préstamo de \$us.8.500.000 otorgado para el desarrollo petrolero, según lo admite el Decreto Supremo del 30 de diciembre de 1954.

Estas particularidades, y las diversas gestiones de financiamiento internacional y uso del crédito interno que tuvieron que hacer los varios gobiernos que se sucedieron desde 1942, sin importar colores políticos y hasta de que si eran democráticamente elegidos o no, demuestran que en este proyecto sí hubo una estrategia y un objetivo nacional que cumplir, y al que contribuyeron además diversos sectores de la economía nacional; sin embargo, en la búsqueda de fundamentos para este libro no se ha podido encontrar nada referente a la participación de la clase terrateniente y ganadera de Santa Cruz, como podían haber sido mayores impuestos a la tenencia de la tierra, a la exportación de ganado que se hacía a la República Argentina y otros, no obstante, de que ella fue la clase social más aventajada y favorecida por una de las obras fundamentales de infraestructura que posibilitó su enriquecimiento y consiguiente paso histórico a su status de burguesía.

Para cerrar este acápite, nada más pertinente que transcribir un párrafo de la obra del historiador beniano José Luis Roca para significar la trascendencia de las

acciones de los gobiernos bolivianos de la época: “Con una visión retrospectiva, a casi medio siglo de haberse efectuado esas audaces inversiones estatales en obras urgentes de desarrollo, puede afirmarse que ellas fueron sabias y oportunas. Se llevaron a cabo pese a los déficits de tesorería, a las peligrosas emisiones inorgánicas de dinero, y a la falta absoluta de ‘disciplina fiscal’ que hoy exigen como artículo de fe los organismos internacionales de crédito encargados de regir la vida de países y sociedades indefensas. Lo que entonces se hizo fue memorable en lo que tiene de patriótico y ‘anti fondomonetarista’”¹¹¹.

4.2 EL FERROCARRIL CORUMBÁ – SANTA CRUZ.

Este ferrocarril, que es otra de las obras fundamentales para el desarrollo de la región, fue inaugurado después de sucesivas postergaciones el 5 de enero de 1955, por los presidentes en ejercicio Joao Café Filho, del Brasil, y Víctor Paz Estenssoro, de Bolivia, aunque para esa fecha faltaban aún importantes obras de ingeniería sobre el Río Grande y otras.

El puente sobre el Río Grande, la obra más monumental del sistema ferroviario boliviano, fue concluida recién en enero de 1960 y en su construcción participaron destacados ingenieros brasileños que, a decir del investigador Víctor H. Limpas Ortiz “[...] trabajaron al lado de ingenieros cruceños principalmente... permitiendo que esta obra se convierta en una suerte de escuela de ingeniería civil de elevada complejidad para los ingenieros locales, la mayor parte de ellos jóvenes recién graduados, y algunos, estudiantes de último año de ingeniería”¹¹², no obstante, uno de los cargos que la Comisión Investigadora de la Cámara de Diputados le hizo al Delegado boliviano Ing. Juan Rivero Tórrez es el haber permitido la mínima presencia de personal boliviano en la construcción del ferrocarril, según el Informe y su Réplica que hemos referido en un acápite anterior; esta limitación de personal boliviano fue mayor en la operación del ferrocarril en el transporte de pasajeros y carga, en los tramos que se iban concluyendo a lo largo de la construcción. Esta situación trajo posteriormente severas consecuencias cuando el ferrocarril pasó a poder boliviano; el testimonio personal de uno de los ex Presidentes Ejecutivos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE) es de que concluida la construcción los brasileños retiraron o propiamente se llevaron a todo su personal técnico y de operaciones, además, maestranzas, mantenimiento y toda su mano de obra especializada de construcción y de operaciones, en estas condiciones, ENFE tuvo que trasladar personal de sus redes del interior del país especialmente de Cochabamba, y aún más, se tuvo que establecer cursos de capacitación o entrenamiento incluso a nivel de obreros en Santa Cruz;

¹¹¹ Roca, José Luis: Obra citada, pág. 572.

¹¹² Limpas Ortiz, Víctor Hugo: Obra citada, pág. 34.

posteriormente, se abrió en Cochabamba un Centro de Capacitación para toda la ENFE a donde fueron becados personal cruceño de las diversas especialidades para la operación del ferrocarril Corumbá-Santa Cruz. Aunque en su Réplica el Ing. Rivero Tórrez trató de descargar todas las acusaciones en su contra, no escapa al simple sentido común, por qué, a falta de personal, especialmente obreros en la región oriental, no llevó gente del occidente con experiencia y especializada en la construcción, mantenimiento y operaciones de trenes dada la larga data de la existencia de la red occidental de ferrocarriles y sus conexiones con otros países.

Las condiciones poco favorables en que se recibió esta línea ferroviaria incluyeron también material e instalaciones, al respecto, el investigador comentado nos explica: “[...] urgente necesidad de reemplazar 260 mil durmientes deteriorados. La Red Oriental nació entonces con 25 locomotoras a vapor (alimentadas a leña) de las cuales sólo 2 estaban operacionales, un lote de 294 vagones de carga (sólo 151 se encontraban operacionales) y 16 vagones de pasajeros, todos deteriorados”¹¹³, parte de estas insuficiencias tuvieron que ser necesariamente salvadas por la Red Occidental de ENFE como se hizo con el traslado de 20 vagones de pasajeros y carga a la parte oriental. La trascendencia económico-social de este ferrocarril fue enorme como veremos después, aunque el investigador mencionado nos adelanta que ya en 1952, cuando la obra todavía no estaba concluida se transportaron cerca a 80 mil pasajeros y 1.052 toneladas de carga contratada por terceros.

4.2.1 SU FINANCIAMIENTO.

Uno de los slogans “que tiró a rodar” la elite cruceña -terratenientes y una naciente burguesía- para que “prendiera” en la conciencia popular es que este ferrocarril había sido construido íntegramente con recursos brasileños en compensación de la entrega del antiguo territorio boliviano del Acre, y que por tanto, el estado boliviano no había aportado con nada. Si bien la construcción fue pagada con aquellos recursos, no dejó de generar costos imputables directamente a Bolivia, o sea, que al parecer no entraban a lo permitido por el Tratado firmado con el Brasil en 1938 y cuyo reembolso reclamaba el Brasil que los había cubierto o pagado en su oportunidad; en efecto, la deuda para Bolivia que ascendía a US\$. 11.803.197.09¹¹⁴ fue reconocida por el Protocolo que suscribieron ambos países el 23 de junio de 1964 (gobierno de Paz Estenssoro) y las Notas Revérsales del 4 de abril de 1972 durante el gobierno dictatorial del Gral. Hugo Banzer Suárez, además, mediante Decreto Supremo N° 10713 del 1° de febrero de 1973 se

¹¹³ Idem., pág. 38.

¹¹⁴ Usaid-Bolivia: “Estadísticas Económicas: Deuda Pública Externa”, Marzo de 1968, *Boletín* N° 9, pág. 30.

establece su forma de pago incluyendo intereses, que sumados al capital hacen un total reembolsable de US\$. 20.554.830.75 ¹¹⁵ -casi el doble de la deuda original-, suma que habría de pagar en 40 cuotas el gobierno boliviano; este detalle parece armonizar con la publicación del diario *Presencia* del 15 de marzo de 1996 “que según información proporcionada por ENFE” fija en 45.154.325 dólares el costo del ferrocarril Corumbá-Santa Cruz y no los 21.496.082 de dólares determinados por el gobierno brasileño, según lo comentamos anteriormente.

De acuerdo a los instrumentos suscritos con el Brasil, los dineros que pague Bolivia conforme al D.S. 10713 iban a ser destinados a un “Fondo de Desarrollo” que beneficié a las zonas de influencia del Ferrocarril Corumbá-Santa Cruz. Y se da “el extraño caso” que en el gobierno del General Celso Torrelio se dicta el Decreto Supremo N° 18983 en fecha 11 de junio de 1982, que aprueba y homologa un convenio suscrito por el Ministerio de Finanzas y la Corporación de Desarrollo de Santa Cruz por el cual la Corporación le presta al Ministerio la suma de US\$. 770.897.79 al 4% de interés anual y por un plazo año, destinados exclusivamente al pago de las cuotas en mora que tenía el Gobierno de Bolivia con el “Fondo de Desarrollo” del Banco Central del Brasil; los 770 mil dólares y fracción iban a ser reembolsados por el Ministerio mediante Notas de Crédito, transferibles, para cubrir obligaciones en general de dicha Corporación y de empresas vinculadas a ella (sic), “el extraño caso” se torna insólito porque una entidad del sector público de menor jerarquía, y se supone de menor capacidad económica, le presta dineros al ente público que administra los recursos económicos de todo el Estado boliviano, a intereses y a un plazo fijo de un año, todo, porque según uno de los considerandos del Decreto existían más de 20 créditos aprobados por el “Fondo de Desarrollo” o sea por el Banco Central del Brasil por un valor superior a los US\$. 6.000.000 que, de tratarse del cumplimiento de los fines del indicado Fondo, eran proyectos que benefician las zonas de influencia del Ferrocarril Corumbá-Santa Cruz que, de principio a fin, recorre de este a oeste el Departamento de Santa Cruz y no toca ningún otro punto más del territorio boliviano; ¿cuáles fueron aquellos “más de 20 proyectos”, y cuáles otras y cómo?, las “empresas vinculadas” a la Corporación de Desarrollo de Santa Cruz que se beneficiaron con la operación, son aspectos que no corresponde indagar a los objetivos de este libro, lo sustancial, lo esencial, es que la “elite pensante” de Santa Cruz perdió tal vez la única oportunidad que tenía para demostrar que algo de dinero había “puesto” para otra de las obras más fundamentales para el desarrollo de la región, especialmente porque el Departamento ya percibía sumas importantes por concepto de regalías petroleras, y por tanto, podía aportar en alguna forma para complementar los efectos beneficiosos para la región, de

¹¹⁵ Cuadro de Amortización anexo al Decreto Supremo N° 10713 citado.

aquella mega obra que significó el Ferrocarril Corumbá-Santa Cruz; “el extraño caso” se torna sorprendente cuando lo comparamos con la actitud de La Paz que según el Presupuesto General de la República de 1923, subvencionó, o sea le regaló, al Tesoro General de la Nación Bs. 250.000 de sus propios ingresos departamentales para sostener seguramente obligaciones del Estado nacional con el resto del país.

El gobierno nacional siguió haciendo desembolsos importantes para el funcionamiento de este Ferrocarril, según lo demuestran, por lo menos en parte, la Resolución Suprema N° 116813 del 31 de octubre de 1962 por la que se otorga un préstamo de 300 millones de bolivianos a la Comisión Mixta Ferroviaria Brasileña-Boliviana y la Resolución Suprema N° 125174 del 21 de abril de 1964 que es más explícita al otorgar un préstamo de 900.000 pesos bolivianos a este Ferrocarril para sueldos de su personal y otros gastos, en una clara demostración de que esta línea ferroviaria no alcanzaba a cubrir ni siquiera sus gastos esenciales como es el pago de haberes a su personal, situación totalmente opuesta a los ferrocarriles del área andina que arrojaban ganancias, y más aún, el gobierno boliviano seguramente ante la imposibilidad de proporcionar más dineros para esta línea ferroviaria dispuso mediante la Resolución Suprema N° 123358 del 23 de diciembre de 1963, que los trabajadores de la Comixta Ferroviaria Brasileña-Boliviana importen libres de todo impuesto mercaderías hasta un monto equivalente al 100% de sus beneficios sociales.

En el mes de octubre de 1964 este Ferrocarril fue traspasado a la naciente Empresa Nacional de Ferrocarriles ENFE, que con el nombre de Red Oriental comprendería también al Ferrocarril Yacuiba-Santa Cruz, pero, incluso para este postrer acontecimiento, quedaban por concluir varias obras menores en especial puentes y algunas de las llamadas obras de arte.

Al final todo este esfuerzo hecho exclusivamente por los distintos gobiernos bolivianos no sirvió de mucho, porque con los llamados “decretos de capitalización de las empresas públicas” del gobierno neoliberal del oligarca minero Gonzalo Sánchez de Lozada, ENFE fue vendida a una empresa chilena (Cruz Blanca) a un precio irrisorio, además de que, estúpidamente o bajo el influjo de “dineros bajo cuerda”, el gobierno boliviano se hizo cargo del pago de la deuda externa contraída para el equipamiento y modernización de la Red Oriental de la Empresa Nacional de Ferrocarriles.

4.3 EL FERROCARRIL YACUIBA-SANTA CRUZ.

Refiriéndose a la inauguración de este Ferrocarril, años después la prensa escrita dice: “un 17 de agosto de 1957 por primera vez hizo su ingreso a Santa Cruz

una locomotora 107 con puntarrieles”¹¹⁶, y meses después, el 20 de diciembre de 1957 los presidentes de Bolivia Hernán Siles Zuazo y de Argentina Gral. Pedro Eugenio Aramburu dieron por inaugurado el Ferrocarril. En realidad era el inicio de un plan argentino más amplio, el de penetrar a la cuenca del Amazonas vía Bolivia, pero al parecer la diplomacia brasileña imbuida de su geopolítica lo impidió por considerarlo una intromisión en el área amazónica de su exclusiva influencia; de haberse ejecutado el proyecto argentino, el Ferrocarril debía prolongarse hasta Trinidad, capital del Beni, para lo cual incluso se firmaron los protocolos respectivos el 30 de noviembre de 1965, y el 1 de noviembre de 1967, y finalmente, “los gobiernos de Bolivia y Argentina decidieron, en oportunidad de la reunión presidencial llevada a cabo en Jujuy el 20 de noviembre de 1967, la realización del estudio para la prolongación del F.C. Santa Cruz-Mamoré hasta la ciudad de Trinidad [...]”¹¹⁷.

Este Ferrocarril también fue incorporado a la Red Oriental de la ENFE y fue notable el interés del supremo gobierno por potenciarla, es así que en el gobierno de facto del Gral. Hugo Banzer, específicamente entre los años 1975-1978, la Red, es decir los ferrocarriles Corumbá-Santa Cruz y Yacuiba-Santa Cruz, fue dotada de 17 locomotoras diesel eléctricas adquiridas del Brasil, así como de 250 carros de carga, 40 carros planos y 10 carros-tanque cisternas, además de 8 coches reacondicionados para el servicio de pasajeros comprados de los Ferrocarriles del Estado de Chile, aparte de otros 48 coches también para pasajeros adquiridos anteriormente; asimismo, en 1978 la Red Oriental fue dotada con 2 ferrobuses de procedencia alemana¹¹⁸, habiéndose justificado estas adquisiciones porque “[...] en la citada red cuyas líneas fueron entregadas a Bolivia sin la suficiente dotación por parte de las dos Comisiones Mixtas internacionales que tuvieron a su cargo la construcción de las respectivas obras”¹¹⁹. ENFE también fue favorecida con un crédito de 35 millones de dólares por el Banco Mundial para la ejecución de la llamada “Tercera Fase del Plan de Rehabilitación de los Ferrocarriles Bolivianos” conforme a contrato suscrito el 6 de junio de 1977, que sumada a las fases precedentes financiadas por el Banco Mundial y créditos de proveedores, favorecieron mayormente a la Red Oriental que al 31 de diciembre de 1991 contaba con un parque de:

18 locomotoras diesel eléctricas

2 Locomotoras diesel hidráulicas

¹¹⁶ El Deber, Santa Cruz, 10 de diciembre de 2005, pág. A5.

¹¹⁷ Comisión Mixta Ferroviaria Argentino Boliviana: “Construcción ferrocarril Santa Cruz-Trinidad”, Informe de la Gestión 1974-1975, págs., 41-42.

¹¹⁸ ENFE: Informe al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mayo de 1992.

¹¹⁹ Memoria Anual de la Empresa Nacional de Ferrocarriles 1977, págs. 52-53; D.S. N° 15728 del 18.08.1978 y D.S. N° 16376 del 19.04.1979.

6 ferrobuses
1 autocarril
40 coches para pasajeros
2 coches comedor
678 vagones de carga entre cerrados, de bordes altos y plataformas
38 vagones tanque¹²⁰.

Este énfasis en la optimización de equipamiento de operaciones y naturalmente en el de mantenimiento como el servicio de maestranzas, etc. que se le ha dado a la Red Oriental de ENFE, se ha traducido a la larga en su mayor rendimiento, o por lo menos en su mayor capacidad para responder a la demanda creciente de sus servicios, pero ha redundado en forma lamentable en la desatención de las necesidades de la Red Occidental que ha continuado operando en su mayor parte con el viejo equipamiento heredado de la Bolivian Railway de principios del siglo XX que, obviamente, ha provocado una caída permanente de su rendimiento hasta llegar a su destrucción paulatina y desaparición total, ya bajo propiedad de los capitales chilenos.

Las estadísticas de ENFE que las hemos resumido por quinquenios para no cansar al lector, **Anexo N° 16**, nos muestran diversos aspectos de la evolución ascendente de operaciones de la Red Oriental versus la decadencia también sostenida de la Red Andina.

De 1965 á 1970 viajaban en promedio 4,3 pasajeros por los ferrocarriles de Occidente y solamente 1 en los ferrocarriles de la Red Oriental, en los siguientes años esta diferencia va disminuyendo hasta que en 1990 prácticamente se equipara, puesto que solamente viajan 1,2 pasajeros en la Red Andina frente a 1 pasajero en los trenes del oriente boliviano, por otra parte, cada pasajero que utiliza los ferrocarriles de Corumbá y de Yacuiba va usando paulatinamente más kilómetros hasta subir de 159 en 1965 a 452 kilómetros en 1990 en el total de sus viajes durante el año, en cambio, si bien esta relación también sube en la Red Andina, el ascenso es más paulatino; en el servicio de transporte de equipaje y encomiendas la caída en el tonelaje transportado en los ferrocarriles de la Red Andina ha significado nada menos que el 78%, aunque se observan altibajos en el periodo que cubren las estadísticas de 1965 a 1990, en cambio, en la Red Oriental aunque se observan también altibajos en los volúmenes transportados, especialmente un alza desmesurado en 1980, se llega en 1990 a un crecimiento del 19% respecto a 1965, y también se observa que la gente propende a usar más el tren para el transporte de encomiendas, pero, es en el transporte de carga

¹²⁰ ENFE: Informe mencionado.

donde se observan las grandes diferencias puesto que de 893.914 toneladas transportadas en 1965 por los trenes occidentales, en 1990 se sufre una baja de casi el 25%, aunque también con altibajos durante el transcurso observado, por el contrario, el crecimiento de la carga en los trenes de la Red Oriental en el mismo periodo es espectacular, de 98.649 toneladas transportadas en 1965 se llega a 406.104 en 1990, vale decir, un crecimiento del 312% en este lapso de tiempo, sin olvidarnos, que los trenes de la región andina tienen posiblemente la mayor proporción de su carga en minerales por lo que el transporte de carga por particulares sería aún menor.

Merece consideración aparte la evolución numérica del personal en ambas redes de la ENFE, puesto que, mientras la Red Andina propendía a cumplir con los acuerdos que posibilitaron el financiamiento del Banco Mundial, consistentes en reducir radicalmente el número de trabajadores, la Red Oriental procedía en forma opuesta, tal como se observa en estas estadísticas¹²¹:

NÚMERO DE EMPLEADOS		
Año	Red Andina	Red Oriental
1965	5834	518
1970	5554	1344
1975	5023	1407
1980	4864	1954
1985	4643	2556
1991	4263	2115

En el Informe de ENFE se declara que el crecimiento desmesurado de personal en la Red Oriental respecto a las necesidades reales, se debió a causas políticas y de influencias personales.

4.3.1 SU FINANCIAMIENTO.

Es también bastante incierto determinar el costo final de este Ferrocarril, tanto por los diversos cambios de patrón monetario en la República Argentina y la variación consiguiente de los tipos de cambio en relación al dólar americano, es así que en ocasión de la llegada de la primera locomotora a Santa Cruz de la Sierra: "abordado el Secretario General del Ministerio de Comunicaciones de Argentina, expresó que el costo de la obra ascendería a más de los 300 millones de pesos argentinos"¹²², suma insuficiente si tomamos en cuenta que ya en 1955 en el "Protocolo Adicional sobre Vinculación Ferroviaria y Caminera" firmado

¹²¹ ENFE: Informe citado.

¹²² El Deber, Santa Cruz, 21 de agosto de 1957.

el 11 de febrero de 1955 entre los gobiernos de Bolivia y Argentina, se establece en 20.890.451,94 dólares estadounidenses la deuda de Bolivia por los gastos efectuados hasta esa fecha, a los que hay que agregar otros m\$N. 180.000.000 (pesos moneda nacional argentina) que se disponen para continuar la construcción del Ferrocarril de Yacuiba hasta Santa Cruz de la Sierra; estas cifras finales están más cerca a los 45.000.000 de dólares que ha costado la construcción de este Ferrocarril, según la crónica del diario *Presencia*, señalada anteriormente.

En este Protocolo se fijan las bases técnicas para la determinación del precio del petróleo con que Bolivia tiene que pagar el costo de construcción del ferrocarril, así como otras condiciones, tales, que Bolivia deberá destinar un tercio de la producción de Bermejo para el cumplimiento de esta obligación y que solamente, en casos excepcionales, podrá utilizarse el petróleo de los yacimientos de Camiri, y así, esta obra fundamental que habría de beneficiar esencialmente al Departamento de Santa Cruz ha sido también pagado en parte con recursos provenientes de otra región del país.

Y ya nos hemos referido a las condiciones deficitarias de material rodante y de estructura de mantenimiento de vías en que este Ferrocarril ha pasado a propiedad del Estado boliviano, deficiencias que el Tesoro General de la Nación tuvo que cubrir a cualquier costa, especialmente acudiendo a la deuda externa tanto pública como privada.

Es evidente que en la región oriental de Bolivia había una gran demanda insatisfecha de transporte de personas y de carga por medios modernos, -más rápidos y más cómodos- que en gran medida se ha satisfecho con las líneas ferroviarias que cruzan de este a oeste y de norte a sur la región, y que además ha permitido el comercio con el Brasil y la Argentina con miras a servir un mercado más amplio y mayor capacidad de pago que era el occidente y sus minas; por tanto, había una necesidad material para optimizar el servicio aun sea a costa del enorme endeudamiento interno y externo que ha significado, como lo veremos luego. También es evidente que la población del occidente ha optado mayoritariamente por el uso del transporte por carretera, tanto para trasladarse por las "flotas" como para enviar carga en camiones, pero esta preferencia, o tal vez más propiamente traslado, ha sido motivado primero por las deficiencias del sistema ferroviario y luego por la práctica desaparición del mismo; es una realidad que muchísima gente -por no decir solamente mucha- añora las comodidades y la "civilización" de un viaje por tren, por ejemplo de La Paz a Cochabamba, ante la otra realidad, vigente, de viajar encasillado casi inmovilizado en un incómodo asiento en buses que no cuentan ni siquiera con servicio higiénico y otras deficiencias y penurias, pero, el "modus operandi" adoptado en el manejo de la política ferroviaria de

darlo todo a uno y dejar que se muera el otro por inanición no ha sido justa, en absoluto.

En nuestra búsqueda de documentación, encontramos el "Balance Consolidado de Pérdidas y Ganancias Gestión 1977" de ENFE que nos vemos obligados a presentar en su integridad a nivel de capítulos en el **Anexo 17**, para sustentar la conclusión de que ha habido una completa irracionalidad en el gobierno neoliberal de entonces en cuanto al manejo de la política ferroviaria en el país, puesto que se observa que la Red Occidental o Andina ha arrojado en total en esa gestión una utilidad de 8.294.185,88 bolivianos mientras que la Red Oriental conformada por las líneas de Santa Cruz de la Sierra a Corumbá y Yacuiba respectivamente, ha arrojado una pérdida de 2.117.169,31 bolivianos. Entonces, ¿por qué esa política de asfixiar hasta el total aniquilamiento el ramal ferroviario que casi quintuplicaba los resultados del otro ramal de la empresa?; una política equitativa de buen gobierno hubiera sido fortalecer la empresa en ambos ramales, y naturalmente favoreciendo hasta niveles permitidos por una buena práctica administrativa y financiera, las necesidades del ramal oriental relativamente más reciente y naturalmente con menos experiencia operativa para afrontar una demanda en pasajeros y carga cada vez más creciente.

Y la política gubernamental empezó a arrojar sus frutos, pues, según el Estado de Resultados de ENFE¹²³ al 31 de diciembre de 1991 la situación de hace 14 años atrás varió radicalmente, pues la Red Oriental dio ganancias de 29.611.200 bolivianos en tanto que la Red Occidental acusaba utilidades de sólo 11.195.700 bolivianos; aún así, la tan vilipendiada empresa pública daba utilidades no obstante de que en 1987 el gobierno descargó en ella todo el peso del subsidio a la carga de exportación, cuando dispuso la rebaja del 60% en los fletes de la soya, principalmente, que si bien ayudó en alguna medida a los productores nacionales que eran minoría en términos de volúmenes de producción, benefició mayormente a las grandes empresas brasileñas y transnacionales.

El potenciamiento de ENFE, y esencialmente de su Red Oriental, se ha logrado a costa del endeudamiento del Estado en sendos préstamos del Banco Mundial y de organismos y proveedores del Japón, Alemania e Inglaterra, que según el citado Informe al Ministerio de Transportes significaba 62.800.000 dólares americanos por capital e intereses al 30 de abril de 1992 más una deuda interna al Banco Central de Bolivia de 1.100.000 dólares y deudas flotantes de 20.900.000 bolivianos (netos) de la Red Occidental y 15.400.000 de la Red Oriental.

Por último, un documento ilustrativo del grado de endeudamiento al que llegó ENFE para cubrir principalmente los gastos operativos y adquisición de

¹²³ ENFE: Informe citado.

equipamiento para la Red Oriental, es el Decreto Supremo N° 26341 del 29 de septiembre de 2001 aprobado en el gobierno de Jorge Quiroga Ramírez, por el que además de la condonación de la deuda interna al TGN por 26,7 millones de dólares, se dispone la subrogación por el Tesoro General de la Nación de toda la deuda externa de ENFE por 140,7 millones de dólares, sumados los saldos por pagar a los acreedores externos y los importes ya cancelados por el TGN por cuenta de ENFE, operación que cargó sobre las espaldas del Estado nacional la “brillante” política ferroviaria desplegada por el gobierno neoliberal de Banzer, y sus sucesores.

4.4 LA RED DEPARTAMENTAL DE CARRETERAS Y SU FINANCIAMIENTO.

La bien denominada “Marcha al Oriente” iniciada y desarrollada por los gobiernos de la Revolución Nacional hasta 1964, Revolución que fue truncada por los ex alumnos de la academia militar de los EE.UU. en Panamá, enfatizó inicialmente la conclusión de las líneas ferroviarias internacionales y de la carretera Cochabamba-Santa Cruz para proseguir con la construcción de una amplia red de carreteras en el interior del Departamento de Santa Cruz, como basamento y antecedente para el desarrollo de las demás fuerzas productivas de la región.

La siguiente somera descripción y análisis de las fuentes de financiamiento, y el consiguiente repago si es que aquellas han sido préstamos, que han permitido su construcción, se la ha hecho en base a los instrumentos legales respectivos a objeto de tener un respaldo firme en la argumentación, y en vista de que muchas carreteras que unen extensos puntos extremos se las ha construido por fracciones, y cada una de ellas ha demandado una diferente disposición o disposiciones y consiguientemente diferente obtención de la fuente de financiamiento y repago; en esta relación no están incluidas todas las carreteras departamentales en servicio o en construcción al día de hoy, pero, con seguridad que cubre la casi totalidad, si no es la totalidad, de las carreteras construidas o cuya construcción se ha iniciado desde 1952 o poco antes hasta el año 2000, o poco después; tampoco se han considerado las numerosísimas obras de reconstrucción, mejoras, reparaciones, etc. que se han hecho en esta extensa red de carreteras.

El aspecto relevante es que la construcción de toda esta infraestructura caminera que ha hecho posible el impresionante desarrollo de la región junto con otros muchos factores que ya vimos, y otros que luego consideraremos, ha sido casi en su totalidad obra del gobierno central, obra de ese “Estado fallido”, “Estado frustrado”, que tanto pregona la burguesía cruceña. Ese Estado que, sin

embargo, no se ha detenido para embarcarse en descomunales deudas externas e internas para lograr el desarrollo económico de una parte del territorio nacional -que lo social se suponía que vendría después- y que habrían de provocar después la inflación galopante y el descalabro financiero del país.

La intervención de las instituciones cruceñas ha sido muy somera y limitada al principio, aunque después, cuando ya se habían establecido diversos polos de actividad económica, fue más extensa y participativa. Varios casos nos demuestran esta participación, algunos, sui-géneris, como el de la carretera de Corumbá-Aeropuerto de Puerto Suárez en la que se justificaba la adjudicación directa -sin previa licitación- a una empresa brasileña porque “tratándose de una localidad fronteriza y por la no existencia de empresas constructoras no fue posible llamar a licitación pública” (sic), o el caso de la construcción de la carretera Chané-Pirai en que la Prefectura de Santa Cruz le presta plata al Tesoro General de la Nación en vista de que “cuenta con los recursos suficientes” (sic) -indudable porque ya percibía cuantiosos recursos por la regalías petroleras- y que por tanto, por simple deducción, el TGN o sea la Caja de todo el Estado boliviano no los tenía. Y en general, en la mayoría de los casos en que las instituciones cruceñas participan en el financiamiento de las carreteras de la red, lo hacen con peculiaridades o conveniencias muy propias, así, unas veces logran captar un financiador privado extranjero a condición de que se le adjudique en forma directa -es decir sin licitación pública- la ejecución de la obra en sociedad con alguna empresa cruceña; otras veces, y cuando el estado del Proyecto es tal, el financiamiento se limita a cubrir tan solamente la parte de los estudios y el diseño, pero siempre con las mismas condiciones que en el ejemplo anterior, excepto un caso en que la sociedad se conforma con una empresa no cruceña, Prudencio, Claros y Cía. de La Paz; en otros hechos, el financiador extranjero asociado con la empresa cruceña cubre solamente una parte del costo estimado del proyecto o comparte a prorrata con los órganos regionales, y aún con el gobierno central, el costo total de ejecución de las obras, pero siempre por adjudicación directa de ésta; en todos estas obras se le asigna al Banco Central de Bolivia, como a agente financiero del Estado boliviano, la obligación de avalar o sea garantizar con sus propios recursos el repago de las deudas contraídas para la construcción de los puentes y carreteras de la red, pero aún más, en algunos de los casos el gobierno nacional gestiona y obtiene a nombre de la República recursos -financiamiento- de los organismos internacionales de crédito para luego transferir su importe a los órganos regionales, que hacen de ejecutores de las obras ya sea por administración directa o adjudicándolas a alguna asociación extranjera-cruceña de empresas, sin embargo, también se dan los casos en que el órgano regional cruceño adjudica la obra y se hace cargo del repago del financiamiento o de

la deuda, casos en los que evidentemente los proyectos son ejecutados con los propios recursos del organismo regional; el lector podrá ver éstas y alguna otra modalidad de financiamiento y construcción de la red carretera de Santa Cruz, en la lectura de las páginas siguientes, aunque es posible que algunas nominaciones de las carreteras o de sus tramos no coincida plenamente con las conocidas en la práctica, pero repiten las nominaciones que les dan, y por tanto están plenamente respaldadas, las Leyes o Decretos Supremos que se mencionan en cada caso.

Es razonable deducir que bajo estas modalidades ha fluido mucho dinero, además de los costos y utilidades legales de las empresas de lucro intervinientes, que sin duda ha acrecentado notablemente la formación de capitales de un sector de la naciente burguesía cruceña.

4.4.1 CARRETERA SANTA CRUZ – MONTERO – ICHILO.

La construcción del tramo Santa Cruz-Montero, o propiamente su mejora y pavimentación, puesto que ya existía un camino de tierra desde los años de 1930, fue parte del plan de desarrollo del norte cruceño con su extensión o prolongación hasta la ribera del río Ichilo, zona considerada como estratégica por su potencial agropecuario y su vecindad con el occidente del país a través del Departamento de Cochabamba; en aquellos años ya existía una considerable población migrante del interior del país dedicada a la agricultura y se había iniciado ya la producción de arroz a nivel industrial, su pavimentación fue hecha acto continuo a la pavimentación de la carretera Cochabamba-Santa Cruz.

En la presidencia del Dr. Mamerto Urriolagoitia fue promulgada en fecha 14 de noviembre de 1950 la Ley N° 319, que establece el gravamen de un boliviano por dólar americano sobre venta de divisas para importaciones, “con destino a la construcción del camino pavimentado Santa Cruz-Montero-Ichilo” (sic). Posteriormente, en la Junta Militar presidida por el Gral. de Brigada Hugo Ballivián Rojas se dicta el Decreto Supremo N° 2924 que autoriza al Banco Central de Bolivia conceder un préstamo de Bs. 60.000.000 a la Corporación Boliviana de Fomento para que concluya esta carretera al mismo tiempo que la carretera Cochabamba-Santa Cruz, préstamo que estaría garantizado con los recursos provenientes de la Ley N° 319.

Al tenor de estas disposiciones, se deduce que prácticamente todos los bolivianos, de norte a sur y de este a oeste, habrían financiado en alguna medida la construcción de esta otra importante vía para el progreso de la región cruceña, pues, es fácil concluir que todos sin excepción han consumido de alguna manera algún tipo de mercancía importada, llámese ésta alimentos, ropa, artículos manufacturados en general, vehículos, etc. sobre los cuales hemos pagado este

impuesto de 1 boliviano sobre cada dólar del precio del producto. Y como lo decimos anteriormente, la pavimentación de este tramo se la hizo conjuntamente o a continuación de la carretera Cochabamba-Santa Cruz, conforme lo expresa el Decreto Supremo N° 4110 del 5 de julio de 1955 del gobierno del Dr. Víctor Paz Estenssoro, para tal efecto, el gobierno nacional contrajo un préstamo de \$us. 4.700.000 del Eximbank que iba a cubrir también los costos de la construcción de un puente sobre el río Piraí y la construcción de la carretera Monte Punco-Puerto Villarroel; lamentablemente esta última disposición no dice nada sobre el llamado “aporte local” que ha tenido que haber hecho el gobierno boliviano para la obtención del préstamo.

4.4.2 CARRETERA CHANÉ – COLONIA PIRAÍ.

Esta carretera enlaza zonas productivas por excelencia en el norte cruceño pobladas en su mayor parte por inmigrantes venidos del interior del país dedicados totalmente a labores agrícolas en intensidad y extensión destinadas al mercado, estas características han hecho que el gobierno boliviano obtenga del gobierno de los EE.UU. el convenio N° 511-T-050 de 19 de septiembre de 1974 para el financiamiento de la construcción de diversas obras de infraestructura en estas zonas, específicamente, una de ellas es la carretera que partiendo del Chané y pasando por Aguaices e Independencia llega a San Juan del Piraí más conocida como Colonia Piraí.

Con la dictación del Decreto Supremo N° 13369 del 20 de febrero de 1976 durante el gobierno del Gral. Hugo Banzer, es que se inicia la ejecución del Proyecto de construcción de esta carretera, pues con este instrumento público se llama a la presentación de ofertas para los estudios de factibilidad, y posteriormente, también con el Decreto Supremo N° 14606 fechado el 20 de mayo de 1977 se adjudican las obras y se dan por iniciadas las respectivas obras al costo adjudicado de \$us. 1.565.421.06, más pesos bolivianos 47.901.884,40.

Y aquí hace su aparición por primera vez y aunque en una forma tibia y a buen seguro una institución cruceña, puesto que por la demora en la obtención del financiamiento que gestiona el gobierno nacional en el Fondo Financiero del Plata FONPLATA, y “el estado de emergencia de la región que requiere que los trabajos de construcción de la primera parte de este tramo sean ejecutados con urgencia, para lo cual la Prefectura del Departamento de Santa Cruz cuenta con los recursos suficientes” (sic), conforme al texto del Decreto Supremo N° 27143 del 27 de agosto de 2003 del gobierno de Gonzalo Sánchez de Lozada, se decide que la Prefectura ejecutará estas obras bajo la modalidad de administración directa, con cargo a reembolso con el aporte del gobierno boliviano al financiamiento del

Fondo Financiero del Plata. En otros términos, que la Prefectura del Departamento de Santa Cruz le presta plata al Tesoro General de la Nación para la ejecución de una obra que beneficiará íntegramente al Departamento de Santa Cruz. Parodiando, es como decir que A le presta plata a B para que éste le construya una casa para vivienda, y después, una vez concluida la casa, A se establece en propiedad en ella, y le pide a B que le pague el préstamo.

En el siguiente gobierno, que fue el del señor Carlos D. Mesa nuevamente el Fondo Financiero del Plata nos concede un préstamo de \$us. 40.000.000 destinado, esta vez, a la pavimentación de la carretera Guabirá-Chané-Aguaices-Colonia-Pirai, según lo dice el Decreto Supremo N°. 27702 emitido el 2 de septiembre de 2004.

4.4.3 CARRETERA SAN JULIÁN – CASARABE.

La importancia de esta carretera está en que conecta una de las zonas más significativas de la inmigración del occidente boliviano que es San Julián, con las llanuras orientales más profundas hasta cerca a las proximidades de la capital del Departamento del Beni, Trinidad, o sea que esta es otra de las carreteras interdepartamentales modernas con que cuenta Santa Cruz.

Los recursos económicos que hicieron posible esta construcción provienen también del Convenio N° 511-T-050 suscrito entre Bolivia y los Estados Unidos de Norteamérica en septiembre de 1974, en cuya virtud el gobierno del Gral. Hugo Banzer Suárez emite el Decreto Supremo N°. 14859 el 30 de agosto de 1977, aprobando la adjudicación hecha para la construcción de la carretera San Julián-Casarabe por el valor de \$us. 2.067.684, más la suma de 42.196.916 pesos bolivianos.

A esta primera acción del gobierno nacional siguieron otras para la prosecución de las obras de construcción de esta carretera, y es así que el 18 de febrero de 1997 en la presidencia del señor Gonzalo Sánchez de Lozada se lanza el Decreto Supremo N° 24501 suscribiendo con la Corporación Andina de Fomento CAF, un préstamo de \$us. 13.100.000 con destino a la pavimentación de la carretera Puente San Pablo-Casarabe, que es parte de la ruta San Julián-Casarabe. Asimismo, ya en el gobierno del Gral. Hugo Banzer Suárez se obtiene un financiamiento del Fondo para el Desarrollo Internacional (OPEP FUND) por \$us.4.000.000 destinado al mejoramiento del tramo carretera San Pablo-Casarabe, que también es parte de la carretera de San Julián a Casarabe.

4.4.4 CARRETERA SANTA CRUZ – COTACA.

De extensión muy corta (19 Kms.), esta carretera tiene, sin embargo, especial importancia para los habitantes de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, porque

les facilita su relación y peregrinación anual con el santuario de la Virgen de Cotoca, patrona religiosa de toda la región. Según los considerandos del Decreto Supremo que autoriza su construcción, y en lo económico, sería el primer eslabón de la red de carreteras que se extienden por la amplia llanura de la Chiquitania, rica en ganadería y tierra sumamente fértil, desde los tiempos de la Colonia española.

La forma en que se ha cubierto el costo de construcción, así como se han financiado los recursos es un proceso largo y confuso proseguido por varios gobiernos por las circunstancias económicas y políticas por las que atravesaba el país, y también, por la participación, por vez primera, de empresas y entes regionales del Departamento de Santa Cruz, que han coadyuvado a su construcción. En efecto, a escasos 60 días del gobierno de la Revolución Nacional de 1952 el gobierno del Dr. Víctor Paz Estensoro emitió la Resolución Suprema N° 49760 fechada el 5 de junio de 1952, destinando “Bs. 500.000 con cargo al sobre-precio del cemento [...] con destino a los trabajos de consolidación y reparación del camino Santa Cruz-Cotoca en el Departamento de Santa Cruz”. Años después, otra referencia identificada es el Decreto Supremo N° 16813 aprobado por el gobierno del Gral. David Padilla el 19 de julio de 1979 por el que la firma “Industrial Beton Santa Cruz SRL”, ofrece financiar totalmente la construcción de la carretera con un préstamo de \$us. 4.000.000 obtenidos a su vez de otro financiador extranjero, la “International Investment Bank”, naturalmente, con la garantía del Estado boliviano mediante aval del Banco Central de Bolivia; además, otra de las condiciones de la oferta de financiamiento era la adjudicación directa de la construcción, es decir sin licitación, a favor de la misma empresa Beton y a su asociada Sogeco Ltda., y lo más notable y meritorio, que la “Corporación Regional de Desarrollo Cordecruz, la Alcaldía Municipal de Santa Cruz y el Comité Pro Santa Cruz han ofrecido su concurso para financiar el 25% del costo total de la obra” (sic), y consecuente, el Supremo Gobierno autoriza la suscripción del contrato, en el que la firma adjudicada oferta y se compromete a construir la carretera por un valor de \$us. 3.585.769, con el aditamento de que el excedente del crédito será usado para cubrir la supervisión de la construcción así como “otros gastos emergentes” (sic), asimismo, dispone que los organismos regionales “financien el 25% del costo de la obra en las siguientes proporciones:”

Corporación de Desarrollo de Santa Cruz \$us.	300.000
Alcaldía Municipal de Santa Cruz	“ 500.000
Comité Pro Santa Cruz	“ 200.000

Asimismo, dice textualmente el Decreto, “el Tesoro General de la Nación presupuestará las partidas correspondientes para el reembolso del 75% restante”. Pese a la redacción confusa del citado Decreto, se deduce en el mejor de los casos que los 4 millones de dólares que ha de costar la obra van a ser prestados por “Industrial Breton Santa Cruz SRL”, que luego van a ser re-pagados o sea reembolsados o devueltos en la proporción de 3 millones por el Tesoro General de la Nación y un millón por los órganos regionales de Santa Cruz, o, en el peor de los casos, que los 4 millones van a ser repagados por el Tesoro General de la Nación en la proporción de 3 a Breton Santa Cruz Srl. y un millón a los co-financiadores Cordecruz, Alcaldía Municipal y Comité Pro Santa Cruz. Un año después, o sea en otro de los gobiernos militares de facto, el del Gral. Luis García Meza, se dicta un nuevo Decreto, el N° 17619 fechado en 26 de septiembre de 1980 por el que se crean recursos seguramente para cumplir con las obligaciones anteriormente detalladas; así, el Artículo 1 de esta disposición legal crea impuestos sobre las operaciones bancarias que se realicen en Santa Cruz, sobre pasajes aéreos al exterior del país que se vendan en la ciudad de Santa Cruz, sobre pasajes ferroviarios de ingreso y salida de la misma ciudad y finalmente el impuesto del 25% sobre la plus valía de las propiedades urbanas y rústicas de las propiedades aledañas a la carretera, por último, dispone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones presupueste “el aporte económico comprometido” de 50 millones de pesos bolivianos, refiriéndose seguramente al compromiso de pagar el 75% del costo a que nos referimos líneas arriba; en la misma fecha se emite también el Decreto Supremo N° 17620 que crea el “Comité Ejecutor” de la obra con amplios poderes y facultades, constituido por representantes de la Corporación de Desarrollo de Santa Cruz, Servicio Nacional de Caminos y Alcaldía Municipal de Santa Cruz. En este punto, se puede decir que efectivamente todos los habitantes y estantes de la ciudad de Santa Cruz, cruceños y no cruceños, así como algunos del resto del Departamento han contribuido también de diversa manera a la construcción de esta carretera.

El relato continua con la dictación de otro Decreto Supremo, el N° 19146 en fecha 23 de Septiembre de 1982 durante el gobierno del Gral. Guido Vildoso con el que se aprueba un préstamo de \$us. 6.000.000 obtenido de la empresa “Brasilera Constructora Affonseca Internacional de Servicios de Engenharia Ltda.” por gestión y negociación directa del “Comité Impulsor” para la conclusión de la carretera, sin embargo, el Banco Central de Bolivia fue autorizado a avalar o garantizar solamente la suma de \$us. 5.100.000 por el pago del 85% del valor de la obra de acuerdo a normas regulatorias de la Banca en el Brasil, según lo expresa el artículo 3 del Decreto; por otra parte, se aprueba también la adjudicación de las obras de conclusión de la carretera a la misma empresa brasileña financiadora y

a su asociada accidental “Empresa Constructora Nacional Ingelmeco Ltda.”, sin previa licitación pública.

En el mismo Decreto 19146 se dispone que el financiamiento será reembolsado en la proporción del 60% con los impuestos creados por el 17619 y el 40% con los recursos del Tesoro General de la Nación; nótese que con este nuevo aporte aumenta la participación económica del gobierno nacional en la construcción de esta carretera, asimismo, el Decreto que comentamos crea 2 nuevos impuestos para sufragar el costo reajustado de la carretera que son el de \$b.50 por cada pasaje aéreo de Santa Cruz al interior del país y el de \$b.10 por pasaje terrestre de salida de la ciudad de Santa Cruz, y además, se le autoriza al “Comité Impulsor” -que pasa a denominarse “Comité Ejecutor”- a fijar un peaje por el uso de la carretera una vez concluida ésta para cubrir las obligaciones contraídas, así pues, quienes entren o salgan de la ciudad de Santa Cruz, sean nacionales o extranjeros, cruceños o no, y ya sea que viajen por avión o en “carretón” tenían que aportar para la construcción de esta tan anhelada carretera.

Meses después, el gobierno del Dr. Hernán Siles Zuazo con su Decreto Supremo N° 19333 del 10 de diciembre de 1982 dice en su parte considerativa que el “Comité Ejecutor del camino carretero Santa Cruz-Cotoca, al presente no dispone de recursos para ejecutar dicha obra”, por lo tanto, en su parte resolutive dispone que el Tesoro General de la Nación entregue al “Comité Impulsor” la suma de \$b. 700.000.000 a ser desembolsados en 6 cuotas a partir de la fecha; dos años después, el 26 de enero de 1984 el mismo gobierno mediante Decreto Supremo N° 20008 dispone la entrega de otros 400.000.000 de pesos bolivianos al “Comité Ejecutor” pero a la vez autoriza a que Cordecruz entregue a dicho Comité otros 200.000.000 de pesos bolivianos, que como se ve luego, iban en calidad de préstamo al Supremo Gobierno, y en efecto, con el Decreto Supremo N° 20500 del 21 de septiembre de 1984 se dispone que el Tesoro General de la Nación le pague a la Corporación de Desarrollo de Santa Cruz Cordecruz una suma total de \$b. 4.867.636.090 (cuatro mil ochocientos sesenta y siete millones, seiscientos treinta y seis mil noventa pesos bolivianos) por concepto de préstamos que le había hecho Cordecruz al “Comité Ejecutor” en fechas 18 de octubre y 22 de diciembre de 1983 y 27 de marzo y 6 de junio de 1984 por un total de \$b. 1.250.000.000, más, la suma de \$b. 3.617.636.090 por concepto de “reajuste de acuerdo al incremento mensual de obras similares que registran los informes sobre escalamiento de costos emitidos por el Ministerio de Urbanismo y Vivienda” (sic), puntualizando que a la promulgación del Decreto Supremo se pagarían \$b. 250.000.000 y el resto de \$b. 2.367.636.000 en fecha 30 de octubre de 1984, o sea a un mes plazo.

Y para concluir esta relación, el mismo día del 21 de septiembre de 1984 el gobierno nacional emite el Decreto Supremo N° 20506 ordenando que el Tesoro General de la Nación entregue también, y esta vez con carácter de urgencia, la suma \$b. 700.000.000 destinados a la conclusión de un viaducto en el Km.7 + 600 de la carretera Santa Cruz -Cotoca.

Esta “danza de millones”, sin embargo, es mayormente numérica porque el país ya se encontraba entonces en plena inflación galopante, sin embargo, lo espectacular es que Cordecruz, a diferencia de cualquier otra institución pública o privada o del más humilde ciudadano boliviano, no se ha perjudicado absolutamente en nada con la tremenda espiral inflacionaria que ha azotado el país, puesto que ha cobrado sus acreencias con el Gobierno de la Nación en una proporción de 1 á 3 a título de reajustes por escalamiento de costos y, como la guinda que faltaba en la copa de crema chantilly, al parecer no ha puesto de su parte un solo centavo para la construcción de esta carretera hasta cuando concluye este análisis, o sea septiembre de 1984.

4.4.5 CARRETERA SAN RAMÓN – TRINIDAD, CARRETERA DE SANTA CRUZ A TRINIDAD.

Esta es otra de las carreteras de trascendental importancia porque abre el Departamento del Beni a la comunicación terrestre con la mayor parte del país, aparte de que permite la explotación de extensas zonas ganaderas del oriente boliviano, por ello mismo ha sido declarada obra de prioridad y utilidad nacional; en efecto, cumple en cierta medida los objetivos de la construcción del ferrocarril La Paz- Beni iniciado a principios del siglo XX, abortado en plena construcción en los yungas paceños por la política económica oportunista del Liberalismo boliviano aliado con la oligarquía minera.

Es en el gobierno del Gral. Hugo Banzer que con el Decreto Supremo N° 11965 del 12 de noviembre de 1974 que se inicia la ejecución del Proyecto, aprobando la adjudicación hecha por el Comité de Obras Públicas de Santa Cruz a la empresa “Esi-Engineering Servises International Ltda.” asociada con la firma “Consultora Nacional CPM” para la elaboración del diseño final de la carretera por un valor de \$us. 1.925.000 y la supervisión de la construcción por \$us.25.000 mensuales por cada “frente de trabajo”, posteriormente se suscribe un convenio entre el Comité de Obras Públicas Pro-Santa Cruz, el Comité de Obras Públicas y Desarrollo Cívico del Beni, el Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil, el Ministerio de Urbanismo y Vivienda y el Servicio Nacional de Caminos para la construcción de esta carretera, que es homologado por el Decreto Supremo N° 14205 del 17 de diciembre de 1975.

Para el inicio de obras, el Dr. Víctor Paz Estenssoro mediante Decreto Supremo N° 21075 del 23 de septiembre de 1985 suscribe un contrato de préstamo con el Fondo Financiero del Plata FONPLATA por el importe de \$us. 19.500.000 destinados a la construcción de la capa base y pavimento asfáltico de la carretera, por cuanto la obra ya se encuentra concluida a nivel de terraplén, además, dispone que el aporte local boliviano de \$us. 17.000.000 será cubierto a partes iguales por el Tesoro General de la Nación y la Corporación Regional de Desarrollo de Santa Cruz, o sea, que el gobierno nacional pagará hasta aquí, por lo menos \$us. 28.000.000 y CORDECruz la suma de \$us. 8.500.000, de este sub total de al menos \$us. 36.500.000, que no toma en cuenta los diseños. Posteriormente con el Decreto Supremo N°. 21693 del 9 de septiembre de 1987, aprueba la adquisición de un numeroso lote de equipo pesado y semi-pesado por un valor total de \$us.1.302.407.34 a ser pagados con el préstamo de FONPLATA,

En el gobierno posterior de Jaime Paz Zamora, FONPLATA otorga a la República de Bolivia otro préstamo por la suma de \$us. 9.700.000 con destino también a la pavimentación de la carretera Santa Cruz-Trinidad, según lo expresa la Ley N° 1291 del 30 de octubre de 1991; aún más, en el siguiente gobierno de Gonzalo Sánchez de Lozada se obtiene otro préstamo para la conclusión de dichas obras por el importe de \$us. 4.000.000, que es aprobado por la Ley N° 1659 del 2 de agosto de 1995.

Sin tomar en cuenta el costo de los diseños adjudicados por el Comité de Obras Públicas de Santa Cruz, difíciles de estimar, hasta este punto esta carretera habría costado un total de \$us.50.200.000 si nos atenemos solamente a los préstamos obtenidos de FONPLATA y al aporte local de \$us.17.000.000, y de aquel total, el gobierno nacional a través de su Tesoro General de la Nación habría pagado \$us.41.700.000 y la Corporación de Desarrollo de Santa Cruz CORDECruz habría aportado la suma de \$us. 8.500.000; pero aún más, el 18 de febrero de 1997 el señor Gonzalo Sánchez de Lozada como Presidente de la Republica lanza el Decreto Supremo N° 24499 autorizando la suscripción del Contrato de Préstamo con la Corporación Andina de Fomento CAF y el gobierno de Bolivia por la suma \$us. 16.900.000 para la pavimentación del tramo Yotaú-Puente San Pablo, parte de esta misma carretera, con lo que la participación del gobierno en la construcción final de esta carretera habría subido hasta \$us. 58.600.000 o sea el 87,3% de un total de \$us. 67.100.000, sin sumar el precio de los estudios de diseño hechos por la consultora Esi-Ingeneering y su asociada cruceña, adjudicados directamente por el Comité.

4.4.6 CARRETERA ABAPO – CAMIRI.

Esta carretera cumple un papel estratégico en el territorio nacional, puesto que forma parte del plan de unir los Departamentos del Beni, Santa Cruz, Chuquisaca y Tarija, y consecuentemente con el resto del país, aparte de propender al enlace caminero con las repúblicas del Paraguay y la Argentina, consolidando así la integración de Bolivia con los países de la Cuenca del Plata.

Es en el gobierno del señor Gonzalo Sánchez de Lozada que se inicia el Proyecto con un préstamo de \$us. 66.067.298 otorgados por el Fondo Financiero del Plata FONPLATA, destinados a financiar los estudios de pre-inversión por \$us. 1.220.499 y la ejecución de las obras por \$us. 64.846.799, conforme lo dice el Decreto Supremo N° 23962 fechado el 23 de febrero de 1995; posteriormente, durante la presidencia interina del señor Jorge Quiroga Ramírez se obtiene un préstamo del Banco Mundial por la suma de 64.700.000 derechos especiales de giro DEG, según lo expresa el Decreto Supremo N° 25428 emitido el 15 de junio de 1999, sancionado luego como Ley de la República bajo el número 2031 el 29 de octubre de 1999.

El DEG no es una moneda real y sirve solamente para hacer transacciones a nivel internacional y por ello mismo se llama “moneda de cuenta”, ha sido inventado por el Fondo Monetario Internacional FMI y su valor varía según la situación en el comercio internacional y las finanzas de 4 monedas fuertes que son, el dólar americano, el euro, el yen y el marco alemán, por ejemplo, en 1999 1 dólar valía 0.582 de DEG, de donde el préstamo de 64.700.000 DEG se transforma en 111.168.187 dólares americanos de esa época.

4.4.7 CARRETERA SANTA CRUZ – PUERTO SUÁREZ.

Aunque no entra en el periodo de análisis de esta obra, el conocimiento de algunos pormenores económicos de esta carretera (de más de 587,20 kilómetros) es interesante, por su importancia casi única en el comercio de exportación boliviano por el océano Atlántico y su enlace con la carretera a Cochabamba, que permite también la exportación de productos por el océano Pacífico.

Este mega proyecto comienza, por lo menos según la documentación con que contamos, con el Decreto Supremo N° 26565 del 2 de abril de 2002 en la Presidencia del señor Jorge Quiroga Ramírez, que autoriza al Ministerio de Hacienda suscribir con la Corporación Andina de Fomento CAF un contrato de préstamo por el monto de 100 millones de dólares americanos; posteriormente, sujetándonos al texto de la Ley N° 2375 del 22 de mayo de 2002 del mismo gobierno de Quiroga Ramírez el Banco Interamericano de Desarrollo le otorga a Bolivia otro préstamo de 21 millones de dólares con destino al mismo Proyecto

de Protección Ambiental y Social, y por otra parte, el Fondo Nórdico para el Desarrollo NDF acordó también conceder a Bolivia un préstamo de 3.500.000 euros para el Proyecto de Protección Medio Ambiental de la carretera Santa Cruz-Puerto Suárez, conforme a los términos de la Ley N° 2436 del 21 de diciembre de 2002, después, en el gobierno del señor Carlos D. Mesa Gisbert se emite el extenso Decreto Supremo N° 27585 de fecha 21 de junio de 2004 que transfiere la ejecución del “Proyecto Santa Cruz-Puerto Suárez” y el “Proyecto de Protección Medioambiental y Social” a la Prefectura del Departamento de Santa Cruz, por lo tanto, autoriza al Ministerio de Hacienda transferir también los recursos de los préstamos del BID por \$us.21.000.000 y del Fondo Nórdico de Desarrollo por Euros 3.500.000 a la Prefectura de Santa Cruz, que asume así las correspondientes competencias técnicas y administrativas, creando para el efecto un Organismo Ejecutor presidido por el Prefecto de Departamento y representantes de la Prefectura, del Ministerio de Desarrollo Sostenible y del Servicio Nacional de Caminos, asimismo, se le autoriza al Ministerio de Hacienda transferirle también al Organismo Ejecutor los fondos de contraparte local de ambos proyectos provistos por el Tesoro General de la Nación.

Ya en la gestión del señor Eduardo Rodríguez Veltze como Presidente de la República, se obtiene el préstamo de 180 millones de dólares de la Corporación Andina de Fomento CAF para “el corredor de integración vial Santa Cruz-Puerto Suárez, tramos Roboré-El Carmen-Arroyo Concepción”, conforme lo expresa el Decreto Supremo N° 28509 del 15 de diciembre de 2005, cuyos fondos también son transferidos al Organismo Ejecutor antes mencionado.

4.4.8 SANTA CRUZ – ABAPO.

Esta carretera es un tramo de la extensa vía terrestre de Santa Cruz a Yacuiba, que por sí sola es importantísima por su conexión con la República Argentina y las consiguientes relaciones comerciales siempre crecientes con este país, y además, porque llega a importantes regiones dedicadas a la explotación de la soya y a la crianza de ganado, razones por la que su construcción ha sido de mucho interés del sector empresarial cruceño.

En la construcción de esta carretera la Prefectura del Departamento de Santa Cruz, heredera de la Corporación Regional de Desarrollo de Santa Cruz CORDECRUZ, se vio envuelta en un estruendoso juicio con uno de los consorcios constructores de esta carretera, Ingelmeco-Intracruz, esta última cruceña, que demandaban el resarcimiento de \$us.33.000.000 por pérdidas sufridas en la ejecución de las obras por incumplimiento de CORDECRUZ a varios puntos del respectivo contrato, entre ellos, la falta de entrega oportuna del diseño de la

carretera según crónica de *El Deber* de fecha 11 de enero de 2001, además, según otras publicaciones de este periódico cruceño fechados el 30 de enero de 2001 y 2 de julio de 2003, Ingelmeco tenía una millonaria deuda con el banco BISA que declaró no poder pagar y que a cambio le subrogó al Banco sus acreencias con CORDECRUZ; por otra parte, debía al Fisco Bs. 50.000.000 por impuestos de acuerdo al mismo diario de fecha 20 de julio de 2001. Según las páginas de Internet esta empresa portuguesa-brasileña tiene un record impresionante de construcciones públicas y privadas en varios países, entre ellos Bolivia, donde en Santa Cruz, construyó varias viviendas para prominentes personalidades de la elite cruceña; en Internet se publicita que posee un aeropuerto propio en las cercanías de Viru-Viru que renta a particulares.

Es durante el gobierno del Dr. Víctor Paz Estenssoro que mediante Decreto Supremo N° 22150 del 10 de marzo de 1989, se autoriza a la Corporación Regional de Desarrollo de Santa Cruz CORDECRUZ aceptar y suscribir el financiamiento parcial ofrecido por empresas -se dice que nacionales- para la construcción del camino de 138 kms. de Santa Cruz a Abapó, como que efectivamente fueron los consorcios accidentales INGELMECO-INTRACRUZ Y CONACRUZ que suscriben los respectivos contratos de obra que tendría un costo de \$us. 46.063.635.16 importe que sería pagado con fondos propios de CORDECRUZ. El financiamiento parcial de los consorcios contratistas será de hasta \$us.8.061.136.15 cada uno, y se autoriza al Banco Central de Bolivia avalar las letras de cambio hasta un valor total de \$us. 16.122.272.30 que presenten los contratistas; el Banco Central garantiza, de esta manera, el compromiso de pago que adquiere la Corporación de Desarrollo de Santa Cruz.

Años después, en 1993 el gobierno de Jaime Paz Zamora emite el Decreto Supremo N° 23514 fechado el 27 de mayo por el que se reconoce un reajuste o incremento en el costo de las obras de \$us. 6.279.794.20, y por otra parte, aprueba el financiamiento adicional de \$us. 1.768.655.60 que ofrecieron los consorcios contratistas, consecuentemente, el Banco Central de Bolivia es autorizado a ampliar sus garantías por el total de \$us. 10.746.605.60 adicionales, los cuales también serán pagados con recursos propios de CORDECRUZ.

4.4.9 CARRETERA BOYUIBE – HITO VILLAZÓN.

Esta carretera arranca también de la ruta Santa Cruz-Yacuiba y se conecta directamente con la República del Paraguay. Según los considerandos de la Ley 613 emitida durante el gobierno del Dr. Hernán Siles Zuazo en 1984, llega a constituir en cierto modo parte de la carretera transversal boliviana que partiendo del altiplano llegaría al Chaco a través de Oruro, Potosí, Chuquisaca y Santa

Cruz, carretera propugnada por el escritor boliviano Jaime Mendoza después de la guerra del Chaco, además, y al parecer, su motivación determinante fue el comercio creciente con el Paraguay, emergente del oriente boliviano.

El financiamiento de este tramo carretero se inicia con el Decreto Supremo N° 22481 del 27 de abril de 1990 durante un gobierno interino del Dr. Luis Ossio Sanjinés, que autoriza suscribir un contrato de préstamo con la Corporación Andina de Fomento CAF a nombre del gobierno de Bolivia por la suma de \$us. 199.546 con destino a los estudios de factibilidad del Proyecto Carretera Boyuibe-Hito Villazón. Los fondos serían transferidos a CORDECRUZ designada también por el mismo Decreto como ejecutora del Proyecto, y que también reembolsaría el préstamo con los recursos provenientes de la Ley 926 sobre regalías petroleras.

4.4.10 CARRETERA VIRU VIRU – MONTERO.

Este tramo de 60 Kms. de extensión une Viru Viru con Montero, y según los considerandos de las disposiciones legales respectivas su construcción se hace necesaria para cumplir con el propósito principal del Proyecto Santos-Arica.

En el gobierno del Gral. Hugo Banzer se aprueba el Decreto Supremo N° 12687 del 21 de julio de 1975 que en primer término aprueba un convenio suscrito entre el Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil y el Comité de Obras Públicas de Santa Cruz, para realizar conjuntamente el estudio, diseño final y ejecución de esta carretera que debe empalmar con la de Montero a Yapacaní, debiendo el Comité destinar sus propios recursos para el estudio final del Proyecto.

En efecto, en el mismo gobierno del Gral. Banzer se aprueba la adjudicación hecha por el Comité de Obras Públicas a favor de las firmas asociadas Trascon-Prudencio Claros, para la elaboración del estudio y diseño final de este tramo carretero por un costo total de \$us. 4.544.731.84

4.4.11 CARRETERA SANTA CRUZ – CAMATINDI.

Es una parte de la carretera de Santa Cruz a Villamontes de importancia para los Departamentos de Santa Cruz, Chuquisaca y Tarija, motivo por el que el 23 de junio de 1974 se suscribe un convenio para la ejecución conjunta de este tramo de carretera que facilitaría el comercio de estas regiones con la República Argentina; este Convenio fue aprobado por el Decreto Supremo N° 12773 del 14 de agosto de 1975, durante el gobierno del Gral. Hugo Banzer.

Es también con el propio gobierno del Gral. Banzer que se pone en práctica el citado Convenio, cuando con el Decreto Supremo N° 13729 del 2 de julio de 1976 se aprueba la contratación de consultoría hecha por el Comité de

Obras Públicas de Santa Cruz de las firmas asociadas Engineering Services International Ltd. – Ingenieros Consultores Bolivianos Ltda. para la elaboración del Proyecto de construcción; el Artículo 2 del D.S. 12773 dispone que los costos de esta consultoría serán pagados por los Comités de Desarrollo de los tres Departamentos.

4.4.12 CARRETERA RUTA F4 (KM.80) – SANTA ROSA DEL SARA.

Esta carretera, con una extensión de 36 kms., es en realidad un tramo más de la ruta que recorre el país de este a oeste, o sea, desde Puerto Suárez en la frontera con el Brasil hasta Tambo Quemado en la frontera con Chile, por ello mismo tiene gran importancia para el flujo de carga de exportación porque se encuentra en una zona esencialmente productora de soya, maíz y ganado vacuno.

En el gobierno del señor Gonzalo Sánchez de Lozada se emite el Decreto Supremo N° 27184 de fecha 22 de septiembre de 2003 que autoriza al Ministerio de Hacienda “tramitar la obtención” de un financiamiento de \$us. 2.622.911.23 que, sin embargo, según los considerandos de este Decreto ya estaría otorgado por la Corporación Andina de Fomento CAF; estos recursos debían ser luego traspasados en calidad de préstamo a la Prefectura del Departamento de Santa Cruz, que sería la unidad ejecutora del Proyecto, asimismo, dispone que el aporte local para el Proyecto sería también financiado por la Prefectura cruceña.

4.4.13 CARRETERA PAILÓN – SAN JOSÉ, CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO GRANDE.

Es una carretera que atraviesa también una zona productora de ganado y producción agrícola de exportación como la soya; el puente sobre el Río Grande facilita grandemente las comunicaciones en la zona porque ayuda, en cierto modo, a salvar las dificultades que ocasionan las crecidas frecuentes de este río.

El financiamiento de esta obra está amparado en el préstamo otorgado por el Import Export Bank de Corea a la República de Bolivia el 21 de marzo de 2001 por la suma de \$us. 23.000.000, conforme a lo expresado por la Ley N° 2236 del 31 de julio de 2001 sancionado por el H. Congreso Nacional durante el gobierno del señor Jorge Quiroga Ramírez.

Este mismo instrumento legal designa al Servicio Nacional de Caminos SNC, como ente ejecutor del Proyecto.

4.4.14 CARRETERA FRONTERA CON CORUMBÁ – AEROPUERTO PUERTO SUÁREZ.

Esta obra, indirectamente, es otra de las que unen la frontera con el Brasil y con el resto del país, puesto que conecta la línea fronteriza misma con un aeropuerto

de tráfico nacional e internacional, además incluye la urbanización de la ciudad de Puerto Suárez que ya empezaba a manifestarse como tal, pero lo observable es que los procedimientos de adjudicación y financiamiento de las obras han sido bastante confusos.

Su financiamiento tiene una primera referencia a la Resolución Suprema N° 184202 de fecha 8 de julio de 1977, que crea recursos para obras en Puerto Suárez con recargos al precio del petróleo y peajes. A los pocos días y en el mismo gobierno del Gral. Banzer se dicta el Decreto Supremo N° 14762 del 14 de julio de 1977 que aprueba un contrato directo suscrito entre la Alcaldía de dicha ciudad y la firma brasileña Alfonseca S.A., que en los considerandos del Decreto se justifica con “que tratándose de una localidad fronteriza y por la no existencia de empresas constructoras no fue posible llamar a licitación pública” (sic), y diez días después se emite otro Decreto, el N° 15420 fechado el 24 de abril de 1978 que autoriza la construcción de la carretera, pero bajo la dependencia de la Corporación de Desarrollo de Santa Cruz CORDECRUZ, y además, de que el Banco Central de Bolivia otorgará su aval para el financiamiento una vez que se haya concluido los estudios de factibilidad, y se haya refinanciado el costo con Affonseca S.A. porque “se establece que la firma brasileña TRANSCOM efectuó en 1975 el estudio de pre-factibilidad para la construcción de la carretera” (sic); en cambio, no existían estudios de factibilidad para el aeropuerto y la urbanización, luego, exactamente a un mes o sea el 24 de mayo de 1978, se lanza el Decreto Supremo N° 15483 que en el primer acápite de su parte considerativa empieza con una falsedad, cuando dice que el D.S. N° 14762 autorizó la ejecución de las obras por un monto de 23.000.000 de dólares, siendo que en el texto del mencionado decreto -que es bastante corto- no se menciona cifra alguna, asimismo, y con respecto a otro de los acápites de la parte considerativa, tampoco es evidente que en el D.S. 15420 se “autoriza la ejecución de los Diseños Finales” (se entendería la elaboración de los Proyectos), a cargo de las empresas consultoras Figueredo Ferraz y Japan Air Consultants, y además, en este último Decreto se dice que “dichos Diseños se encuentran en plena ejecución a cargo de las empresas consultoras” (habrá que entender que se refiere a la elaboración de los Diseños Finales y no a la ejecución física de las obras); ya en la parte resolutive, lo que dice claramente el Decreto 15483 en su Artículo 1 es que “El crédito CACEXGEFIN-NUFEP financiado a través del Banco Do Brasil por \$us. 20.700.000, se efectivizará por intermedio del Banco Central de Bolivia una vez que el Supremo Gobierno a través de sus organismos técnicos aprueben los diseños finales, de acuerdo a los sistemas legales y técnicos que rigen la materia” (sic); se deduce que efectivamente hasta aquí, las cosas no estaban muy claras, como que el mencionado crédito por 20.700.000 dólares no es mencionado en ninguna forma en todos los Decretos

anteriormente citados, sin embargo, en el Artículo 2 también se autoriza con toda claridad al Banco Central de Bolivia conceder el aval de \$us. 355.000 destinados al pago de los “Diseños Finales” para el aeropuerto y la urbanización, con cargo a este crédito de 20.700.000 dólares.

El Decreto Supremo N° 15762 fechado el 22 de agosto de 1978 en el gobierno del Gral. Juan Pereda Asbún aumenta la confusión, porque en su Artículo 1 autoriza al Banco Central de Bolivia conceder su aval mediante cartas de garantía a favor del Banco do Brasil S.A., Cartera de Comercio Exterior (Cacex) hasta la suma de \$us. 6.169.500 más intereses, “que corresponde al 90% del costo de construcción de la carretera pavimentada de acceso desde Corumba (frontera)-aeropuerto Puerto Suárez y de los diseños finales para el aeropuerto y las obras urbanas de Puerto Suárez”.

4.4.15 CARRETERA LOS TRONCOS – LOS ACEITES, PUENTE RÍO SAN JULIÁN.

Estas obras camineras han sido concebidas para que la carretera Santa Cruz-Trinidad se integre a la red ferroviaria, para cuyo efecto el 16 de febrero de 1976 se suscribió un convenio entre el Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil y el Comité de Obras Públicas de Santa Cruz para realizar en forma conjunta, el estudio, diseño final y construcción del tramo carretero y puente mencionados.

El Decreto Supremo N° 13545 emitido por el gobierno del Gral. Hugo Banzer Suárez en fecha 7 de mayo de 1976 homologa el mencionado convenio, y autoriza al Comité de Obras Públicas de Santa Cruz cubrir con sus propios recursos los gastos que demanden el estudio y diseño final de la carretera comprendida entre Los Troncos hasta el lugar Los Aceites y el Puente sobre el río San Julián.

4.4.16 PRIMERA Y SEGUNDA AVENIDAS DE CIRCUNVALACIÓN DE LA CIUDAD DE SANTA CRUZ.

En estas acciones para desarrollar la infraestructura caminera del Departamento, el gobierno central también se ocupó de algunas vías urbanas importantes en las principales ciudades, así, construyó el Primer Anillo de Circunvalación de la ciudad con una extensión de 12 kms.¹²⁴ y posteriormente el Segundo Anillo, cuyo retraso en la pavimentación ocasionó severas protestas.

4.5 LA SEGUNDA CARRETERA ASFALTADA COCHABAMBA – SANTA CRUZ.

Esta es la segunda carretera interdepartamental que une el Departamento de Cochabamba con Santa Cruz (470 Kms.), identificada más propiamente como la

¹²⁴ Crespo, Alfonso: Alfonso Gumucio Reyes, La Pasión Creadora, 2005, pág. 42.

carretera Chimoré-Yapacaní que fue construida para mejorar las comunicaciones entre el oriente y el occidente bolivianos, dado que la capacidad de la primera carretera ya había sido ampliamente rebasada, además, su apertura beneficiaba en gran medida amplias zonas de ambos Departamentos colindantes; su conclusión, a partir de los estudios de factibilidad económica y técnica, tomó alrededor de 15 años o algo más, asimismo, su costo de construcción ha sido uno de los temas más rebatidos por la opinión pública, se dice que fue fuente de la fortuna de un personaje político de la parte occidental del país que años después aparecería como “gran señor” de la agroindustria cruceña.

En su construcción se tuvo que anular la licitación originalmente adjudicada a la firma “Norberto Odebrecht S.A.” porque a decir de la parte considerativa del Decreto Supremo N° 19059 del 14 de julio de 1982 dictado en el gobierno del General Celso Torrelio “personas sin competencia legal ni causal alguna, han introducido modificaciones en los pliegos de especificaciones [...] después de producida la adjudicación”, y después de una segunda licitación la obra fue adjudicada a la firma Andrade Gutiérrez S.A., al final, y pasado algún tiempo de su entrada en servicio, la construcción de la carretera empezó a ser objeto de una serie de críticas por las constantes interrupciones del tráfico que se producían, debidas, según sus críticos, a fallas en el diseño y la construcción.

Esta carretera, no obstante las deficiencias que presentaba como las del sector de El Sillar, tramo que fue pavimentado recién en 1999 con un préstamo hecho por USAID POR \$US.7.000.000, fue aceptada o recibida por el gobierno el 6 de noviembre de 1966 en la gestión del Gral. René Barrientos; fue llamada con razón como la “carretera de la estafa”.

Según un artículo de prensa escrito recientemente¹²⁵, en 1983 la Sociedad de Ingenieros de Bolivia calificó las obras de la carretera como mal diseñadas y peor construidas; la crítica fue tal que conjuntamente la representación parlamentaria cruceña se logró que el Gobierno nacional escuche las protestas trayendo al país dos expertos venezolanos, los Ingenieros Jugo y Salcedo, que dictaminaron que los errores eran de ingeniería y de ejecución y que la vida de la carretera no pasaría de 10 años. Después, el gobierno de Sánchez de Lozada ante la persistencia de las críticas, no tuvo otra opción que instruir la inspección a pie de la carretera, ratificándose los 500 errores que se habían establecido ya desde años antes, pero, los intereses políticos, personales o de grupo pesaron más.

4.5.1 SU FINANCIAMIENTO.

La historia financiera de la construcción de esta carretera es bastante confusa, primero por las numerosas disposiciones legales que se han emitido para el

¹²⁵ Ver: Gonzalo Maldonado Rojas, Los Tiempos, Cochabamba, 1 de mayo de 2011.

efecto, y luego porque cuando aún no había sido concluida ya se hicieron nuevas inversiones en base a financiamientos externos o a desembolsos del Tesoro General de la Nación (TGN) para gastos destinados a reconstrucciones, rehabilitaciones, reparaciones y semejantes, motivo por el que, en base a los diversos instrumentos legales que nos ha sido posible identificar, hemos intentado una separación de los gastos de construcción propiamente dichos, con los siguientes resultados:

D.S. N° 11675 de 8 de agosto de 1974, gobierno del Gral. Hugo Banzer Suárez. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) le otorga al Gobierno de Bolivia un préstamo de \$us 920.000 para los estudios de factibilidad económica y técnica.

D.S. N° 16284 de 21 de marzo de 1979, gobierno del Gral. David Padilla, aprueba el préstamo del BID N° 568/SF-BO al gobierno de Bolivia \$us 86.000.000; en el artículo 3 se dispone el aporte local del gobierno boliviano de \$us 21.000.000.

D.S. N° 17581 de 26 de agosto de 1980, gobierno del Gral. Luis García Meza, aprueba la adjudicación de la Supervisión de Obra al consorcio Renardet-CPM Comandita por \$us 4.975.000.

D.S. N° 18556 del 4 de agosto de 1981, gobierno del Gral. Luis García Meza, aprueba la adjudicación de la obra a la Empresa Constructora "Norberto Odebrecht S.A." por valor de \$us 58.656.285,48 más 1.253.724.259,83 pesos bolivianos equivalentes a un total de \$us 109.808.000; se habría tomado el tipo de cambio oficial de compra de 24,51 por dólar vigente en la fecha del Decreto. Es de tomar en cuenta uno de los considerandos del Decreto que expresa la conformidad del BID con esta adjudicación por ser la más baja y técnicamente conveniente, asimismo, otro considerando que señala que la ejecución del Proyecto costará \$us 136.679.000, incluyendo una suma de \$us 14.076.000 "sin asignación específica (escalamiento de costos e imprevistos)".

D.S. N° 19059 del 14 de julio de 1982, gobierno del Gral. Celso Torrelio, dejando sin efecto el contrato firmado con la empresa "Norberto Odebrecht S.A." a causa de las ilegalidades cometidas con los pliegos de especificaciones, tal como lo explicamos en el punto 4.5.

D.S. N° 20002 del 23 de enero de 1984, gobierno constitucional del Dr. Hernán Siles Zuazo, adjudicando de nuevo la obra, esta vez, a favor de la Empresa Constructora "Andrade Gutiérrez S.A." por la suma de \$us 64.544.527,91 más 3.414.569.503 pesos bolivianos, no se estipula la equivalencia a dólares americanos de esta última suma, pero, tratándose de un contrato del Estado se supone que se aplicó el tipo de cambio oficial de 500 pesos bolivianos vigente en aquella fecha. Esto supondría que el valor total del contrato sería de \$us

71.373.666,92, es decir, un importe mucho menos al pedido por la Empresa Constructora "Norberto Odebrecht S.A."

D.S. N° 212554 del 24 de marzo de 1987, gobierno del Dr. Víctor Paz Estenssoro, donde se puede decir que "salta la liebre", pues se declara que los \$us 86.000.000 asignados al Proyecto por el BID son insuficientes, según los nuevos presupuestos presentados por el Servicio Nacional de Caminos y la empresa contratista, requiriéndose nada menos que la suma adicional de \$us 59.000.000, que serían financiados por el BID en \$us 40.400.000, la Corporación Andina de Fomento CAF con \$us 7.500.000, el Fondo Fiduciario de Aportes Locales por \$us 10.000.000 y el Tesoro General de la Nación por \$us 1.100.000, es decir que el gobierno nacional hizo un verdadero "aphtapi"¹²⁶ de fondos, de diversas fuentes, para proseguir con esta obra.

Sin embargo de todo lo anterior, una determinación más precisa del costo de construcción de esta carretera se lo podrá tener sólo con un análisis contable de las fuentes y aplicación de fondos pertinentes, tarea sumamente difícil por ser imprescindible el acceso a registros contables, por lo que limitándonos a los considerandos del D.S. 21554 del 24 de marzo de 1987 del gobierno del Dr. Víctor Paz Estenssoro, tendríamos que el costo mínimo de la segunda carretera asfaltada Cochabamba-Santa Cruz sería de \$us 166.000.000, conforme a lo siguiente:

Préstamo N° 568/SF-BO del BID	\$us. 86.000.000
Aporte Local a este préstamo	" 21.000.000
Préstamos según el D.S. 21554	" 47.900.000
Aporte Local a estos préstamos	" 11.100.000
Total \$us.	166.000.000

Decimos costo mínimo porque no se especifica si el importe del primer préstamo del BID por \$us 920.000 ha sido pagado, o descontado del segundo préstamo como generalmente se hace cuando está insoluto, ni se menciona el monto del Aporte Local para el mismo; igualmente, aparte de los Decretos Supremos identificados, pudieron haber habido otras disposiciones legales como Resoluciones Supremas, Resoluciones Ministeriales, impuestos y aportes destinados a la obra, etc.

Y podemos concluir con que, en este orden de la construcción de la infraestructura ferroviaria y caminera que constituyeron la columna vertebral y base fundamental del desarrollo de Santa Cruz, la intervención del Estado Nacional fue determinante y rotunda, y que conforme a cuanto se demuestra,

¹²⁶ Palabra aymara que, entre otras cosas, significa recolección, generalmente penosa o dificultosa de cosas.

poco tuvieron que ver las instituciones u órganos locales, menos o nada, la élite terrateniente o poder económico regional, mas bien y en el mejor de los casos, éstos usufructuaron de la ocasión constituyéndose generalmente en asociados o gestores locales de los contratistas extranjeros, compartiendo las utilidades a nivel internacional que aquellos obtenían, siendo ésta una de las fuentes principales de creación de capital y consiguiente acumulación de capitales de la burguesía cruceña.

4.6 LA POLÍTICA DEMOGRÁFICA.

Es con el gobierno del Movimiento Nacionalista Revolucionario, emergente de la revolución de abril de 1952, que se inicia una política planificada para el poblamiento del Departamento de Santa Cruz como una de las condiciones básicas para su desarrollo económico, que no sólo se limitó a planes estatales de migración interna sino también que favoreció con medidas administrativas el asentamiento de inmigrantes de otras nacionalidades; es evidente que no se podía pensar en el aprovechamiento de las riquezas naturales del Departamento contando solamente con una base poblacional de 50.000 habitantes urbanos en la capital y de 245.000 en todo el Departamento de Santa Cruz a que se había logrado llegar después de 400 años de existencia, pues, ¿cómo se podría haber llegado a los volúmenes de producción agropecuaria, industrial y de servicios a que se llegó?, o, se ¿podían haber organizado las cooperativas de servicios públicos con que cuenta la ciudad capital y otros centros urbanos con el escasísimo universo de consumidores de la Santa Cruz de antaño y su insignificante índice de crecimiento natural? Las políticas poblacionales, y en general, toda la estrategia de desarrollo regional del Estado Central lograron que de aquella población determinada por el Censo de 1950, se pasara en el transcurso de 51 años de 50.000 a 1.114.000 habitantes en la capital y a otros 2.029.000 en todo el departamento, según arrojó el Censo de 2001; esta inmensa masa de gente, conformada paulatinamente después de 1952, se constituyó en otros contingentes enormes de consumidores, proveedores de diversos géneros de mano de obra, especializada o no, productores de diversa magnitud y ramo de actividad, inversionistas, profesionales, o simplemente inmigrantes, son los que mayormente lograron el gran desarrollo económico de Santa Cruz, sin desmerecer el aporte también así de amplio, de aquellos cruceños herederos de esos poco más de 245.000 habitantes que poblaron el Departamento de Santa Cruz hasta aquel señero año de 1952.

El componente poblacional de la “marcha al oriente” como objetivo nacional de sucesivos gobiernos bolivianos, empezando por aquél de 1952, fue, pues, uno de los factores más importantes para el actual desarrollo socio-económico de Santa Cruz.

4.6.1 EL POBLAMIENTO DIRIGIDO POR EL ESTADO.

Este tipo de poblamientos se los realiza en base a un proyecto o estudio previo que determina la ubicación, la extensión de las parcelas a distribuirse entre los potenciales colonizadores, la planificación de las áreas urbanas y sus servicios como escuelas, iglesia, área deportiva, etc., el trazo o disposición de las parcelas, la ubicación de las viviendas en cada una de estas, el trazado de los caminos principales, los medios de subsistencia hasta el asentamiento productivo y otros; a este respecto, cabe recordar los excelentes modelos de colonización que tenía elaborados el Ejército Nacional, que nos fueron explicados a los cursantes de la Escuela de Altos Estudios Nacionales en la década de los 70 y que con seguridad fueron los aplicados en el oriente boliviano.

En este contexto, y a título de antecedente histórico, es sumamente interesante referirse al trabajo sobre colonización en Santa Cruz realizado por los expertos John S. Marus y José Monje Roca en 1962¹²⁷. Gracias al Convenio, y consiguiente financiamiento, N° 511-81-248 suscrito entre los Ministerios de Economía Nacional y Asuntos Campesinos, la Agencia de los EE.UU. para el Desarrollo Interamericano y la ONU, que en su Capítulo II Colonia Yapacaní, nos dice que en 1937-1945 y después de la guerra del Chaco, se desarrolló en aquella región de Yapacaní-Grether la Colonia Busch con los contingentes benianos que habían bajado antes por esa ruta para acudir a la contienda, y otros soldados desmovilizados de la ciudad de Santa Cruz. La prensa de esta ciudad, la comandancia de los cuarteles militares y una oficina que fue creada para el efecto, se encargaron de difundir los planes del Ministerio de Guerra y Colonización; en el reclutamiento que siguió se formó el primer contingente de colonizadores orientales que en el número de 40 interesados, partieron hacia el río Yapacaní en abril de 1937. Estos colonizadores no tuvieron que sufrir muchos padecimientos porque el gobierno ya había destacado a la zona un batallón militar para preparar su llegada, desmontando parte de los lotes, limpiando el camino o senda hacia Puerto Grether, construyendo el campamento militar, e incluso, sembrando algunos productos para el sustento de los colonizadores en los primeros meses de su asentamiento; además, por el Convenio firmado entre el gobierno nacional y los organismos internacionales citados, se le proporcionaba a cada colonizador un lote de 1 hectárea de tierra desmontada, 50 hectáreas de tierra virgen, una casa rústica propia, un año de alimentación, maquinaria, herramientas, trapiche, salubridad y escuelas; con estas facilidades, “para 1939 ya habían en la zona más de 200 colonizadores -la mayor parte con sus familias- de los cuales un buen

¹²⁷ Marus, John S.; Monje Roca, José: Estudios de Colonización en Bolivia, Análisis de las Características Socio-Económicas de las Colonias, 1962, internet <http://pdf.usaid.gov>.

número eran extranjeros: judíos y portugueses” (sic); es de suponer que aquellos judíos fueron los que emigraron a Bolivia después de la II Guerra Mundial, y los portugueses, mas bien brasileños, aunque no es de descartar que también eran judíos, pero portugueses. Para 1940 la Colonia alcanzó su mayor desarrollo, los colonos recogieron sus primeras cosechas y consiguiente venta de sus productos, pero, infelizmente y sin razones conocidas, los colonos extranjeros comenzaron a abandonar la zona; posteriormente la ayuda y administración del ejército que terminó en 1945 determinó el abandono paulatino de los pobladores de la Colonia, de la que en 1950 habían sólo 22 familias, viviendo en condiciones sumamente lamentables, según el Informe. La colonización del oriente boliviano por parte de los propios habitantes de la región y de extranjeros había fracasado, no obstante las excelentes condiciones en que se inició; pareciera que la historia tenía reservada esta odisea a los duros y bravos habitantes del valle y el altiplano bolivianos.

Años después, en 1958 la Corporación Boliviana de Fomento inició una nueva etapa de colonización en esta zona con la participación activa de los llamados Regimientos Coloniales, que establecieron su puesto de Comando a 3 kms. del río Yapacaní generando en su entorno una próspera población que por más de una generación tenía simplemente el nombre de “El Comando”, hasta que en las últimas décadas del siglo XX recibió su nombre actual de Yapacaní. A este respecto, constituye un verdadero testimonio el Decreto Supremo N° 4905 del 29 de marzo de 1958, que refiriéndose a los trabajos ya emprendidos por la Dirección General de Producción del Ejército, adjudica a favor del Ejército Nacional la “superficie de una faja territorial de 10 kms. de ancho sobre toda la extensión del camino que se construye en la cuenca del río Yapacaní, desde su empalme con la carretera Cochabamba-Santa Cruz hasta el paralelo que pasa por la Estación Bañado del Tigre, y además, la zona de los llanos del Moile y Chore en el Departamento de Santa Cruz”; y el artículo 5 de este Decreto dispone que el Ministerio de Agricultura extenderá títulos de propiedad hasta de 10 hectáreas de superficie en los llanos de Moile y Chore, a favor del personal militar y civil del Ejército que hubiera prestado un mínimo de 5 años de servicios en la región o que por su actuación se haga acreedor a este beneficio, con la condición de construir vivienda y efectuar cultivos por lo menos en 5 hectáreas dentro los 5 años desde la extensión del título de propiedad. He tenido la satisfacción de trabajar junto a un joven profesional nacido cruceño que con orgullo decía ser hijo de uno de esos valientes soldaditos -conscriptos “collas” que en Yapacaní, rompiendo monte y abriendo espacio a golpe de machete, hacha y picota, lograron establecer su chaco y explotarlo para beneficio propio y para la educación y el progreso de sus hijos, como que así fue.

Bajo este concepto de poblamientos dirigidos por el Estado, y a poco de haber entrado en servicio la carretera Cochabamba-Santa Cruz, en 1954 la Corporación Boliviana de Fomento CBF inició el asentamiento de aproximadamente 112 familias campesinas de Potosí en las localidades de Campanero y Asonada, cerca de Cotoca; se formó una finca o hacienda cooperativa con la construcción de viviendas, socorro alimenticio y asistencia técnica permanente y se dotó con 9 hectáreas de tierra por familia, pero, a pesar de todas estas facilidades, el proyecto fracasó y para 1966 la mayoría de las familias dejaron la Colonia¹²⁸. Otro autor asevera que el primer asentamiento humano dirigido por la CBF fue de 53 familias en las mismas cercanías de Cotoca¹²⁹, y aún más, el historiador José Luis Roca dice que en 1954 se establecieron las primeras colonias dirigidas como ser “Aroma” a 15 kilómetros al este de Montero, que “[...] fue producto de una iniciativa militar, y que luego recibió el apoyo de la Corporación Boliviana de Fomento CBF”¹³⁰.

Años después, y en base a una colonización espontánea de 124 familias de Potosí y Chuquisaca que se establecen en la región entre 1952 y 1964, se conforma la Colonia Antofagasta que después es incorporada al proyecto de colonización del gobierno nacional financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo BID. Hasta 1969 esta Colonia experimenta un aumento considerable de nuevos asentamientos, que esta vez son cooperados por el Instituto Nacional de Colonización INC del gobierno central; las comunidades se incrementan en un 80% con migrantes del Departamento de Chuquisaca, pobladores excedentarios de Yapacaní, trabajadores agrícolas y ex trabajadores de las minas del occidente del país; la política de asentamiento contemplaba la prestación de servicios de salud, educación, cooperativas y asistencia técnica¹³¹. Esta es una de las cooperativas más exitosas, tanto que en 1979 amplía su frontera agrícola con nuevos asentamientos, que esta vez, se realizaron en forma espontánea; está ubicada en el Cantón San Carlos, Provincia Ichilo, al norte de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra; en 1990 contaba con una población mayor a los 2.700 habitantes. Es en esta región del norte cruceño donde el gobierno nacional inauguró la participación del Ejército Nacional en los planes de poblamiento del Departamento de Santa Cruz, y para el efecto, el ejército creó una División Colonial de brillante desempeño en estas tareas; transcribimos un párrafo del libro de Alfonso Crespo: “Habiendo realizado una inspección con el Presidente Paz Estenssoro, vimos el extraordinario resultado del experimento. Un intenso

128 Soria Martínez, Carlos A.: Obra citada, pág. 33.

129 Chávez A, Rafael; Romero V., José L.; Soria M., Carlos A.: Obra citada, pág. 20.

130 Roca, José Luis: Obra citada, pág. 157.

131 Soria Martínez, Carlos A.: Obra citada pág. 41.

trabajo caracteriza a la obra. Lotes y casas están en construcción, los sembradíos colectivos se perdían en el horizonte. Los soldados habían aumentado de peso y ya estaban inmunizados contra los mosquitos. Fueron sorteados 220 lotes de 15 á 17 hectáreas cada uno, con sus respectivas casas. En total eran 2.000 hombres”¹³².

Y continúa el mismo autor: “Alentados por esa experiencia, Paz y Gumucio crearon las colonias de Cuatro Ojitos y Huaytu, pobladas por 4 batallones de ejército, que llegaron a contar cerca de 2.000 familias pues los soldados hicieron venir a sus familias, en gran parte cochabambinas”. La colonia de Huaytu está ubicada en la provincia Ichilo, Sección Municipal Buena Vista, a 110 kms. al norte de la ciudad de Santa Cruz, y efectivamente, entre 1955 y 1958 los asentamientos en esta región, con una de las poblaciones más importantes del lugar, fueron ideadas y ejecutadas por el Ejército Nacional con el apoyo de la Corporación Boliviana de Fomento CBF; los colonizadores eran campesinos de La Paz y de Potosí y conscriptos también de origen campesino, que una vez concluido su servicio militar iban a recibir una parcela de tierra que ayudaron a desmontar ellos mismos. El investigador Carlos A. Soria Martínez en su obra citada, agrega que además las funciones del ejército fueron distribuir las tierras en parcelas de 16 a 30 hectáreas, dotar servicios básicos, alimentación, vituallas, vivienda y herramientas y que una empresa Thompson Company se encargó de la construcción del camino principal; posteriormente, el ejército apoyó la construcción de infraestructura social como escuelas y hasta 1965, más o menos, la organización de cooperativas agrícolas, fruto de lo cual se formaron tres comunidades o cooperativas agrícolas.

En años posteriores la comunidad fue creciendo con la llegada de nuevos colonizadores espontáneos hasta que las ocupaciones de tierras entraron en conflicto con supuestos o auténticos dueños de las tierras, agravado con la creación de la Reserva Forestal Germán Busch que devino en el llamado Parque Nacional Amboró. Estos conflictos adquirieron carácter de vandálicos con la intromisión de los grupos de choque de la Unión Juvenil Cruceñista, identificado como el brazo armado del Comité Pro Santa Cruz.

Un estudio realizado por Simón Maxwell y Melvin Pozo citado en la obra de Mario Arrieta y otros¹³³ da cuenta de la superficie anual cultivada por las colonias dirigidas, en términos porcentuales y supuestamente hasta 1981 (fecha de los estudios):

¹³² Crespo, Alfonso: Obra citada, pág. 51.

¹³³ Arrieta, Mario ; Abrego, Guadalupe; Castillo, Abel; De la Fuente, Manuel: Obra citada, pág. 172.

Hectáreas	%
0 á 2,5	37
2,6 á 5,0	31
5,1 á 10,0	20
10,0 ó más	8 á 12

Este predominio de la pequeña propiedad cultivada obedece, con seguridad, a la falta de capitales de inversión, propio de una población migrante en sus primeras etapas de asentamiento y que ha sido resuelto con la inversión de los excedentes que arrojaron las mismas explotaciones, tal como la demuestra la historia posterior de los asentamientos coloniales.

4.6.2 EL POBLAMIENTO SEMI DIRIGIDO.

En este punto acudimos al tratadista en estos temas Carlos A. Soria Martínez que en su citada obra nos explica por qué la Colonia de San Julián es un caso de poblamiento semi-dirigido, proceso que se produjo en 4 etapas: la primera, la “colonización cambia” con asentamientos espontáneos, es decir, sin la dirección, el auspicio o ayuda de ninguna organización o ente regional, nacional o extranjero, conformada por gente venida mayormente de la Chiquitania, pero que lamentablemente carecían de organización, representaron apenas el 3% del total de comunidades; la segunda, los asentamientos realmente semi dirigidos que comenzaron en 1968 y estuvieron a cargo del Instituto Nacional de Colonización INC y que representan el 37% de las comunidades, con la característica principal de que estuvieron organizados bajo un solo criterio o sistema de poblamiento denominado “Sistema radial de asentamientos”, que toma en cuenta las experiencias recogidas en anteriores casos o proyectos de colonización; 4 años más tarde o sea en 1972, estos asentamientos mediante convenio empezaron a recibir el apoyo del Comité de Iglesias Unidas CIU conformado por las iglesias católica, metodista y menonita y otras instituciones religiosas, convenio que infelizmente concluye en 1979 con la consiguiente suspensión del apoyo económico, no obstante ello, continuó la organización de nuevas comunidades por la llegada persistente de gente del interior del país.

En un proceso evolutivo, las células constitutivas del sistema de asentamientos pasaron a organizarse en sindicatos y centrales campesinas para conformar luego la Federación Especial de Colonizadores de San Julián; la tercera etapa fue la de los asentamientos espontáneos y su importante crecimiento hasta conformar lo que se llama “San Julián del Sur”; en esta etapa del proceso de asentamientos el Instituto Nacional de Colonización continuó, sin embargo, con su tarea de

medición de parcelas, dotación de títulos de propiedad y a la construcción de pozos de agua y el campamento donde se ubicaban sus instalaciones u oficinas en el pueblo de San Julián, que se convierte en un centro de actividad comercial y en una especie de bolsa de trabajo donde convergen los demandantes de mano de obra para las labores agropecuarias y para las necesidades de los aserraderos próximos; finalmente, la cuarta etapa que se caracteriza porque el Instituto Nacional de Colonización vuelve a apoyar económicamente a 4 asentamientos organizados en sindicatos, tres de los cuales incluso reciben ayuda de la FAO a causa de las inundaciones ocurridas en 1983, además, el INC se constituye en una instancia o tribunal para la solución de los conflictos sobre linderos, y se produce un incremento masivo de la colonización espontánea debido principalmente a la mejora de las vías de comunicación y el avance en la ejecución del Proyecto de Tierras Bajas, del que nos ocuparemos más adelante.

4.6.3 EL POBLAMIENTO ESPONTÁNEO.

El caso de poblamiento espontáneo más específico es el de la Colonia El Chore, situado en la sección municipal Santa Rosa, provincia Sara, aproximadamente a 130 kms. al noroeste de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, donde los asentamientos se efectuaron en gran parte gracias a la apertura de caminos por Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos YPFB y a los madereros o extractores de madera de los bosques de la región. La ejecución de los asentamientos y consiguiente formación de esta colonia fue muy conflictiva desde sus inicios, debido a sus límites, y aún dentro del área forestal de El Chore que fue declarada como reserva fiscal por el gobierno del Gral. Alfredo Ovando en agosto de 1966, no obstante ello, en 1969 el gobierno reconoció el asentamiento de unas 160 familias en la parte sur de la reserva para lo que cedió 8.700 has. de tierra de la Reserva a los colonizadores ya establecidos como resultado de una coyuntura política, pues, para el efecto intervino la Federación Especial Campesina de las cuatro provincias del norte cruceño apoyada por el llamado Pacto Militar-Campesino del gobierno del Gral. René Barrientos Ortuño.

La situación se tornó conflictiva cuando en 1974 en el gobierno dictatorial del Gral. Hugo Banzer se dictó la Ley General Forestal, en base a la cual en febrero del año siguiente el mismo gobierno declaró nulos y sin valor todos los documentos, títulos y resoluciones del Consejo Nacional de Reforma Agraria, así como los del Instituto Nacional de Colonización que hubiesen concedido tierras para fines agropecuarios dentro de la Reserva Forestal, "sin embargo, prescindiendo de esas disposiciones legales, entre 1975 a 1983, se asentaron

el 84% de las comunidades con migrantes deseosos de tener tierra propia, provenientes de las zonas de San Pedro, Mineros y Enconada [...] la modalidad fue fundamentalmente la toma directa de las tierras"¹³⁴; cabe la aclaración de que estas "zonas" están ubicadas en el mismo Departamento de Santa Cruz. En 1980, y sin duda debido al recrudecimiento de esta situación, el Centro de Desarrollo Forestal CDF, organismo fiscal, logró la intervención del ejército para frenar los asentamientos y expulsar a los colonizadores asentados dentro la Reserva Forestal, produciéndose, como resultado, muchos conflictos y situaciones de violencia, hasta que en 1983 se firmó un Convenio Interinstitucional entre la CDF, la Dirección Departamental de Reforma Agraria, Cordecruz y las organizaciones campesinas, que en síntesis admite los asentamientos ya hechos en las áreas de la Reserva Forestal a cambio de que los colonizadores se constituyan prácticamente en guardianes de la Reserva.

Otra Colonia que se ha constituido en base al asentamiento espontáneo de sus miembros, es la denominada Berlín, reputada como la más antigua, que se ubica en la sección municipal de San Julián, provincia Ñuflo de Chávez, cantón Saturnino Saucedo, al noreste de la ciudad de Santa Cruz. Los asentamientos dieron comienzo por los años 40 con los trabajadores de los aserraderos que fabricaban los durmientes para el tendido de rieles de los ferrocarriles que se dirigían a Santa Cruz desde el Brasil y la Argentina, y excombatientes cruceños de la guerra del Chaco. Entre 1964 y 1969 se produjo un notable crecimiento de la Colonia, con la incorporación de trabajadores estacionales de la zafra de la caña, mayormente provenientes del interior del país y población desplazada a causa de inundaciones causadas por el Río Grande. Años después se produjeron otras olas migratorias espontáneas alentadas por el éxito de la colonia vecina de San Julián, hasta que al finalizar el año 1993 una nueva inundación del Río Grande ocasionó el traslado a la Colonia Berlín de la población de otras 4 comunidades que quedaron inundadas.

Aparte de las colonias mencionadas ha habido otras varias que han poblado el Departamento de Santa Cruz, algunas que son citadas por diversos tratadistas con diferentes nominaciones y clasificaciones, por lo que, en conclusiones para los fines de este libro, nos basta mencionar el detalle proporcionado por algunos de ellos¹³⁵:

¹³⁴ Carlos A. Soria Martínez: Obra citada, pág. 48.

¹³⁵ Arrieta, Mario; Abrego, Guadalupe; Castillo, Abel; De la Fuente, Manuel: Obra citada, pág. 183.

Santa Cruz: Familias asentadas por colonia hasta 1986.

Cotoca	20
Cuatro Ojitos	1.370
Aroma	450
Huaytú	250
Zona Yapacaní	1.157
Caranda	15
Colonos espontáneos	1.500
Total	4.762

Tomando en cuenta que el promedio de número de miembros en la familia boliviana es de 5 personas, se puede afirmar con toda propiedad que se trata de haber asentado hasta 1986 más o menos 23.810 personas en este tipo de colonización; entonces, se deduce que hasta nuestros días este número se ha multiplicado muchas veces por simple crecimiento vegetativo de la población y, aún más, a la cifra resultante hay que añadirle necesariamente otra magnitud considerable porque el proceso de colonización o migración interna no solamente ha continuado sino ha crecido hasta los actuales años; en efecto, un estudio realizado por Cordecruz en 1982 y que lo consignan en su obra Mario Arrieta y otros, arroja que a ese año existían en el campo 13.600 familias colonizadoras que hacían un total de 64.000 habitantes que se dedicaban al cultivo de diversos productos con destino al mercado, o sea una producción excedentaria, aunque la comercialización la realizaban mayormente mediante intermediarios, entre tales productos están el arroz, maíz, plátano, gallinas, vacas, cerdos, con predominio del arroz que se convirtió casi en un monocultivo.

La enorme influencia de la migración interna en todas sus modalidades en el desarrollo económico-social del Departamento de Santa Cruz, está demostrada en forma gráfica en la película documental que el PNUD -Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo- y el IBCE-Instituto Boliviano de Comercio Exterior- han presentado con el título de "Historias de migrantes bolivianos exitosos en la agricultura cruceña" de la que un comentarista dice respecto a sus protagonistas que "[...] las historias muestran esa trayectoria de personas humildes, la mayoría collas auténticos, que vinieron sin nada, tal como lo relatan, empezaron como obreros, con tierras otorgadas por los procesos de la Reforma Agraria o, gradualmente comprada, se convirtieron en verdaderos empresarios. De cultivar 1, 2, 5 hectáreas pasaron a convertirse en propietarios de 20, 50, 200, 500 hasta más de mil hectáreas y de entregar 20 tons. de caña de azúcar pasaron a producir en unos pocos años 5.000, 7.000 toneladas. Algo parecido sucede con

la soya, contribuyendo al auge de la agroindustria y el engrandecimiento cruceño [...]"¹³⁶.

4.6.4 LA INMIGRACIÓN EXTRANJERA.

La inmigración más importante en términos económicos que ha recibido Santa Cruz es, sin duda, la japonesa de los años 50 del siglo pasado, y su origen es bastante especial según lo explica Alfonso Crespo en su biografía de don Alfonso Gumucio Reyes. Y dice que todo se debe a que los norteamericanos decidieron instalar su base militar más grande en el Asia en la isla de Okinawa, para lo que precisaban desocuparla expulsando a sus habitantes a otros países, y tras una visita del embajador americano al presidente boliviano Víctor Paz Estenssoro, 2 a 3 mil japoneses iban a ser trasladados al Departamento de Santa Cruz, a cambio de que el Banco de Exportaciones e Importaciones acordaría un préstamo de 12 millones de dólares para 3 obras importantes: Carretera Monte Puncu a Puerto Villarroel, la pavimentación de la carretera Santa Cruz-Montero y un puente sobre el río Piraí, préstamo que naturalmente habría de pagarlo el Estado boliviano.

"La primera colonia japonesa data de 1954 cuando 200 familias se instalaron en Uruma [...] cerca a Pailon a orillas del Río Grande [...] una epidemia diezmó a la población [...] por lo cual el asentamiento fue trasladado al norte de la ciudad de Santa Cruz, al lugar hoy conocido como Okinawa. Esta Colonia recibió 20.000 has. del gobierno boliviano [...] se dotaba de 50 has. por familia. En 1955 se fundó otra colonia japonesa en Yapacaní y entre 1959 y 1962 se establecieron Okinawa II y Okinawa III"¹³⁷, y según el biógrafo de Alfonso Gumucio Reyes, ya citado, para facilitar el desenvolvimiento de estos nuevos asentamientos se construyó un puente de 290 metros de largo sobre el río Piraí.

Estas colonias practicaron una agricultura basada en la intensidad de capital y tecnología, así, lograron ser los más exitosos en el cultivo de algodón y estos resultados atrajeron a muchos otros cultivadores cruceños y de La Paz y Cochabamba deseosos de aprovechar el auge de los precios internacionales en la década de los años 1970-1980, que lograron cultivar hasta 50.000 hectáreas de algodón, pero las circunstancias del mercado hicieron que este record cayera una y otra vez hasta situarse en alrededor de 3.500 hectáreas desde los primeros años del siglo XXI; además del algodón, otro cultivo brillante de los colonos japoneses fue la soya, rubro en el que llegaron a ocupar un significativo cuarto lugar ya que en 1998, por ejemplo, cultivaron 37.760 hectáreas de soya de verano, bastante alejados de las 131.760 has. de los menonitas y de los productores nacionales que con sus 142.330 has. ocuparon el segundo lugar ante las 166.700 hectáreas

¹³⁶ Hernán Zeballos: "Política migratoria interna", internet, <http://www.nu.org.bo>

¹³⁷ Roca, José Luis: Obra citada, pág. 169.

cultivadas por los brasileños, y decimos un significativo cuarto lugar porque no contaron con las ventajas competitivas de los demás, así por ejemplo, los brasileños venían con la ventaja de una amplia experiencia en el cultivo de la soya que los colocó entre los primeros productores en el mundo, además, su cercanía a la frontera boliviana con su país les permitió contar con ventajas competitivas no registrables, que abarataron el costo de insumos químicos y de semillas certificadas, inclusive de contar con la fácil y oportuna disponibilidad de mano de obra calificada en su condición de pertenencia a grandes consorcios internacionales de productores de soya, asimismo, la competencia de las colonias menonitas no era despreciable por su peculiaridad de vida y sistemas o modos de cultivo, para decir lo menos, que abarataban notablemente sus costos y elevaban sus rendimientos.

Para ampliar sus actividades y optimizar la comercialización de su producción, en 1971 las 3 colonias japonesas constituyeron la "Cooperativa Agropecuaria Integral Colonias Okinawa Ltda., Caico Ltda."; es así que en 1986 obtienen el financiamiento de 40 millones de yenes para la construcción de la Planta Agroindustrial CAICO que les permite actualmente procesar 5.000 a 6.000 toneladas por mes de soya integral con destino a la elaboración de alimentos balanceados para el consumo animal; posee también, una planta de procesamiento de semillas de soya y de trigo de alta calidad y rendimiento; un ingenio arrocerero que opera desde el año 2005 con tecnología de punta para el beneficiado del arroz; una planta procesadora de alimentos balanceados que produce alimentos para ganado vacuno, porcino, aves de corral y otros; cuenta con 6 silos con capacidad de 80.800 toneladas para el almacenamiento de granos en general.

En la agricultura propiamente dicha se ocupa de varios renglones, en la soya ha logrado un notable éxito al sembrar actualmente más de 25.000 hectáreas en toda la colonia, habiendo exportado ya en 1993 200 toneladas de soya al Perú; en el cultivo de girasol en el lapso de cuatro años que corren de 1992 a 1996 han logrado producir un total de 260.000 toneladas; el trigo de invierno constituye uno de los principales cultivos en esta estación del año habiendo logrado abarcar alrededor de 15.600 hectáreas de producción, por ello, en 1992 el gobierno nacional declaró a la Colonia Okinawa "la capital triguera de Bolivia"; en la caña de azúcar el aumento del área sembrada fue paulatino hasta que en la gestión 2007-08 se pudo sembrar hasta 5.348 hectáreas; la siembra de arroz va en aumento cada año, alcanzando actualmente una extensión de 6.040 hectáreas; el sorgo que es utilizado en la alimentación animal tiene actualmente una superficie de 2.600 hectáreas sembradas; y el cultivo de maíz y girasol van también en constante aumento.

En la pecuaria, actualmente en la cooperativa existen 57 productores de ganado bovino de carne con una población de 12.870 cabezas, que reciben el apoyo de un centro de mejoramiento genético con reproductores de la raza nelore, además, hay un total de 30 productores de ganado bovino de leche que cuentan con un hato de 3.765 cabezas y la Cooperativa cuenta con centros de acopio donde se reúnen alrededor de 9.000 litros de leche tanto de los socios como de los productores aledaños; finalmente, desde el año 2006 se cuenta con una planta procesadora de lácteos con capacidad de procesar hasta 12.000 litros de leche, obtenida gracias a un financiamiento del gobierno japonés, y que produce varios derivados lácteos.

Las colonias japonesas lograron estos notables resultados pese a su escaso número de miembros, pues, según un estudio realizado por Cordecruz en 1982 existían 2.485 individuos distribuidos en 432 familias que representaron el 2,7% del total de la población colonizadora, en tanto que los menonitas eran 13.492 personas correspondientes a 2.075 familias que significaron el 15% y, por otra parte, la colonización nacional que fue contabilizada en 64.000 habitantes correspondientes a 13.600 familias que cubrían el 82,3% del total de la población de colonizadores.

La colonización menonita surgió también en la década de los años 50 del siglo pasado, al amparo del Decreto Supremo de 27 de marzo de 1953 emitido por el gobierno del Dr. Víctor Paz Estenssoro; se establecieron en una superficie de 200.000 hectáreas que le compraron al Estado boliviano dado que sus principios religiosos no les permiten recibir tierras en regalo, está claro que el gobierno les hizo esta venta a precios bajísimos como parte de la política de atracción de inmigrantes extranjeros dedicados a la agricultura. Dentro su propia organización social y modos de vida y de su tecnología que no es precisamente de punta como la de los cultivadores brasileños, lograron, sin embargo, repuntar en el cultivo de soya hasta cubrir aproximadamente el 70% de la producción total, además, introdujeron y explotaron a escala comercial el cultivo de variedades duras y semi-duras de trigo para la panificación, recurriendo a la rotación de cultivos y doble cosecha anual entre la soya, el trigo y el girasol; por otra parte, crían ganado vacuno para carne y especialmente lechero para la producción del queso "menonita", conocido y demandado a nivel nacional.

Esta población proviene del Paraguay, de Canadá y México; sus colonias más conservadoras se ubicaron al sur de la ciudad de Santa Cruz y otras de actitud más abierta a su entorno social, en la región de Río Grande. Un estudio realizado por el Viceministerio de Recursos Naturales y Medio Ambiente, tiempo atrás, en base a información del INE y al Centro Menno, que es la oficina de relaciones de las colonias menonitas, mostró el continuo crecimiento de la población de las

colonias, conforme a la siguiente relación de población y Colonias en los años que se indican:

Años	Colonias	Personas
1995	12	9,000
1997	18	11,000
2001	35	38,914
2002	42	42,000

Crecimiento que sin duda se debe en parte a su alto promedio de hijos por familia, que es de 6 a 7 hijos. En un estudio del Ministerio de Desarrollo Sostenible-Vice Ministerio de Recursos Naturales y Medio Ambiente¹³⁸ se sostiene que "en 1995, coincidiendo con el auge de la soya, ya eran casi nueve mil personas agrupadas en 12 colonias las que vivían en la región, en 1997 llegaban a 11 mil personas en 18 colonias y a fines del año 2002 se estima alrededor de 42.000 menonitas en 42 colonias rurales, con aproximadamente 7.750 productores". Este mismo estudio ha identificado un total de 281.059 hectáreas de producción en el año 2001.

Sin embargo, recientemente han surgido acusaciones de diversas fuentes, entre ellas, del INRA sobre la mala práctica agrícola menonita de talar bosques y aprovechar extensivamente la tierra cultivable sin tomar las previsiones que ordenan las leyes y la práctica sana del manejo de la tierra para evitar la desertización y el agotamiento prematuro de las mismas, además, se les acusa de tráfico indiscriminado e ilegal de tierras con los grandes terratenientes, especialmente de la región de Charagua, con quienes conciertan falsos contratos de compra-venta y arriendo a fin de que aquellos puedan eludir el cumplimiento de la función económico-social de sus propiedades¹³⁹, al mismo tiempo que ellos mismos, los menonitas, se han constituido en grandes latifundistas merced a este tráfico con reconocidos terratenientes de la región.

4.6.5 EL FINANCIAMIENTO DE LA POLÍTICA DEMOGRÁFICA.

Todo este gran salto, toda esta "maravilla" que significó para la economía de Santa Cruz el resultado obtenido de la política económica y poblacional de este Departamento desplegada por el gobierno central de la República, ha sido evidentemente obra de gobierno en su mayor parte y de la inmigración, y no es como lo pregonan los portavoces de la oligarquía cruceña producto exclusivo "del esfuerzo, del espíritu emprendedor de los cruceños y de las regalías del 11%" y otras conjeturas.

138 <http://www.museoelkempff.org>

139 <http://www.amazonia.bo>

Si bien el favorecer o intervenir directamente en las migraciones de masas humanas no es tarea individual ni sectorial de las clases dueñas del poder económico o de la élite dominante de una región, ellas pueden por lo menos facilitar, si no es colaborar, con los diversos niveles de gobierno para llevar a buen término planes que a la larga les iban a favorecer a ellas mismas -como ocurrió después-, pero en Santa Cruz no sucedió así, la actitud fue mas bien de franca resistencia a los "colonizadores", llamados "los avasalladores", los "collas", y no solamente se abstuvieron de prestarles toda ayuda o colaboración sino también practicaron con ellos una abierta discriminación racial y de exclusión social, que determinaron el fracaso de más de un emprendimiento, adoptando además una postura de inculparles siempre por los malos sucesos naturales y de la sociedad, como que los ríos se desbordaron porque los colonizadores arrasaron con las defensas naturales de sus riveras, que la humareda invadió las ciudades porque los colonizadores lo queman todo para sus campos de cultivo, que ya no se puede disfrutar como antaño de la buena carne de monte y de la excelente pesca porque los colonizadores depredan el medio ambiente de muy mala manera, que los migrantes ocasionaron la delincuencia y la mendicidad en las ciudades, y otras variadas inculpaciones.

Pero los terratenientes y la naciente burguesía cruceña no sólo adoptaron estas actitudes negativas, sino que, con un individualismo ciego e irracional se negaron, por ejemplo, a que los "mozos" de sus haciendas vayan a emplearse en las obras de construcción del ferrocarril de Corumbá a Santa Cruz, con las funestas consecuencias para las operaciones de este ferrocarril como ya lo comentamos anteriormente, cuando la alternativa racional hubiera sido traer gente de los Departamentos vecinos como Cochabamba y Chuquisaca que contaron siempre con abundantes excedentes de mano de obra agrícola, y lo que es lo peor, en algunos casos bajo el argumento, veraz o no, de defender tierras de su propiedad privada se enfrentaron con violencia no solamente a los colonizadores sino también a las autoridades para impedir los asentamientos, no dudando en acudir para ello a medios deshonestos como la contratación de grupos de choque o mercenarios que protagonizaron muchos actos de violencia en la región.

El esfuerzo económico más grande hecho por el gobierno nacional para incentivar y favorecer la colonización del oriente boliviano, tal vez sea el que hizo con la inversión de los préstamos N° 51-TF y 29-SF que nos hizo el Banco Interamericano de Desarrollo en 1963 por un total de \$us. 9.100.000, pero no nos olvidemos que antes el gobierno tuvo que hacer otras inversiones con recursos propios del Tesoro General de la Nación y de la Corporación Boliviana de Fomento, dado que los asentamientos de población ya comenzaron años antes de

1963. El préstamo 51-TF al gobierno boliviano por \$us. 6.500.000 fue destinado para financiar el asentamiento de aproximadamente ocho mil familias campesinas en un periodo de 30 meses, en las zonas del Chapare, Yapacaní y Alto Beni en una proporción aproximada de 1.000 familias bajo el sistema de la colonización planificada o dirigida y otras 7.000 familias de colonización semi dirigida, que además debía cubrir los costos de construcción de hospitales, escuelas y otras instalaciones, aparte de sufragar los gastos que demanden la asistencia técnica de expertos en agricultura tropical, expertos en materia de colonización y agentes de extensión agrícola; asimismo, el préstamo N° 29-SF por \$us. 2.600.000 iba a servir para créditos a las familias campesinas por intermedio del Banco Agrícola de Bolivia, en las proporciones máximas de \$us. 1.500 para los colonos dirigidos y \$us. 500 para los colonos semi-dirigidos o espontáneos, todos estos pequeños préstamos iban a efectuarse bajo condiciones normales de los créditos bancarios como garantías y otros¹⁴⁰; a su vez, el gobierno boliviano debía aportar de sus propios recursos \$us. 40.000 anuales durante la ejecución del Proyecto, requisito que empezó a cumplir Bolivia, estrictamente, al siguiente día de la firma del contrato de préstamo¹⁴¹, y paralelamente la deuda externa de Bolivia iba creciendo con estos préstamos para el poblamiento de Santa Cruz y los muchos otros para la construcción de las comunicaciones viales de Santa Cruz.

Ya en la era Banzerista, el Instituto Nacional de Colonización y Usaid Bolivia elaboraron un proyecto para la ampliación de las áreas de colonización de San Julián y Chané-Pirai en el Departamento de Santa Cruz, con el objeto fundamental de lograr el asentamiento de 5.000 familias y además consolidar y desarrollar económicamente a otras 4.000 familias adicionales en el mismo sector. La ejecución de este proyecto fue financiado con un préstamo que dicha entidad del gobierno norteamericano le hizo al de Bolivia en fecha 19 de septiembre de 1974 por valor de \$us. 9.700.000, que fueron administrados por el Ministerio de Asuntos Campesinos y Agropecuarios, por conducto del Instituto Nacional de Colonización¹⁴²; este proyecto incluía la construcción de caminos de penetración para todo tiempo y caminos de acceso para tiempo seco, el desarrollo de instalaciones para agua potable y la provisión de instalaciones sanitarias básicas.

Las instituciones cruceñas o entidades en general entraron a participar muy después -de la mano del gobierno central- en esta epopeya que constituyó el poblamiento del Departamento de Santa Cruz y la consiguiente explosión de la producción agrícola, ya que recién en 1986 cuando todos los planes de colonización diseñados y/o puestos en práctica habían dado sino excelentes

¹⁴⁰ Decreto Supremo N° 6439 del 19 de abril de 1963.

¹⁴¹ Decreto Supremo N° 6443 del 20 de abril de 1963.

¹⁴² Decreto Supremo N°. 12245 del 12 de febrero de 1975.

resultados por lo menos buenos, es que entidades como la Corporación de Desarrollo de Santa Cruz CORDECRUZ, la Cámara de Industria y Comercio CAINCO y la Cámara Agropecuaria del Oriente CAO, acuerdan conformar una sociedad financiera con el nombre de "Findesa Sociedad Anónima Mixta" para facilitar créditos bajo criterios bancables a los pequeños agricultores de la región, con la seguridad de que los nuevos pobladores ya constituían verdaderos sujetos de crédito, y por tanto, se podían hacer buenos negocios con ellos. Y por aquel entonces el Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola FIDA, que como lo dice su nombre es un organismo internacional que apoya políticas de incentivo a la producción agropecuaria, especialmente en los países del llamado tercer mundo, concedió un préstamo de \$us. 17.400.000 con este fin al gobierno boliviano, específicamente para "Mejorar el nivel de vida de los pequeños colonos de las colonias de Antofagasta, Huaytú y San Julián mediante la difusión de tecnologías apropiadas que les permitan convertir sus explotaciones en empresas viables"¹⁴³; por los términos del Contrato de Préstamo, CORDECRUZ fue designada como ejecutora nacional por encontrarse el "Proyecto de Desarrollo de Pequeños Agricultores" PRODEPA -nombre que finalmente recibió- en el área territorial de su jurisdicción, después, y bajo contrato CORDECRUZ designó a Findesa SAM para la administración o manejo de los créditos a los pequeños agricultores, pero las cosas no empezaron con buenos auspicios porque CORDECRUZ se disolvió pasando sus atribuciones a la Prefectura Departamental y FINDESA entró en quiebra transfiriendo también sus funciones al Banco Boliviano-Americano existente entonces. La quiebra de FINDESA fue uno más de los típicos acontecimientos del ambiente mercantil cruceño, pues, esta financiera destinada a apoyar económicamente al pequeño agricultor a través del crédito, se dedicó a otros fines tales como la construcción de viviendas urbanas, y hasta la construcción de un respetable estadio para uno de los clubes de fútbol de la ciudad; sus escándalos financieros, que los veremos en capítulo aparte, constituyen una de las vertientes del sarcasmo de acumulación capitalista que practicó la burguesía cruceña. Además, ya hubieron también desacuerdos al iniciarse la ejecución del proyecto entre las ONG's participantes conforme al contrato con FIDA y CORDECRUZ, en tal medida que provocaron el distanciamiento de una de ellas (CIPCA) y justificaron, tal vez, que más tarde se incorporen instituciones sociales como los "Comités de Apoyo a la Producción" y los "Comités de Crédito Locales"; aún más, resultó que los recursos económicos estimados en el Proyecto estaban subestimados y fue necesario que el FIDA con apoyo de la CAF -Corporación Andina de Fomento- busquen y obtengan en 1995 el financiamiento adicional

¹⁴³ FIDA: Bolivia, Proyecto de Desarrollo y Consolidación de las colonias de Pequeños Agricultores en el Departamento de Santa Cruz", 1998, Internet www.ifad.org.

de \$us. 973.954 provenientes del organismo boliviano Fondo de Desarrollo Campesino y del Programa Mundial de Alimentos PMA, operación BOL/3866 que se destinó a la rehabilitación de caminos y construcción de puentes.

Pese a todo, el proyecto PRODEPA fue tan exitoso que a decir del informe de FIDA que comentamos, “las metas estimadas por el diseño del proyecto iban a ser alcanzadas alrededor del año 2003 y han sido superadas en casi todos los casos seis años antes”, siendo posiblemente una de las causas que el Banco Boliviano-Americano una vez recibida la cartera de FINDESA ha aprobado créditos prácticamente por la mitad del monto del Programa, es decir, una parte sustancial del Programa, lejos de las influencias políticas, del caciquismo regional u otras prácticas inconvenientes. A decir del citado Informe, “las colonias Antofagasta, Huaytú, Berlín y San Julián muestran formidables transformaciones productivas y económicas desde 1990”, que se expresan en “a) El área cultivada total pasó de 30.000 Has. a casi 56.000 (un incremento del 83%) en seis años. Esta superficie incluye áreas dedicadas a cultivos agrícolas anuales y 7 perennes, así como superficies con pasturas implantadas”; b) El área bajo cultivos agrícolas pasó en seis años de unas 16.000 Has. a casi 37.000 Has. (un incremento del 130%). Este incremento es superior al correspondiente al total del Departamento de Santa Cruz que, en similar periodo aumentó sus áreas cultivadas en un 50%. En consecuencia, los pequeños agricultores fueron mucho más dinámicos que el total del sector agrícola; c) El área bajo pastos cultivados (barbecho cultivado) ha alcanzado unas 19.000 Has. frente a poco más de 12.000 al inicio del Proyecto (un incremento de casi el 40%); d) Las áreas destroncadas y aptas para mecanización han alcanzado las 24.000 Has. aproximadamente lo que, comparado con las menos de 5.000 Has. al inicio del proyecto implican un incremento de casi el 450%; e) El hato ganadero bovino se ha incrementado significativamente. En efecto, se estima que actualmente el hato ganadero de las colonias es casi de 30.000 cabezas. Este dato representa un incremento de casi el 150% respecto a la situación anterior al Proyecto”.

En relación a Findesa tampoco fue más acertado el cruceño Gral. Hugo Banzer Suárez en el tratamiento económico de las colonias establecidas en el Departamento de Santa Cruz, puesto que con los Decretos Nos. 10917 del 11 de junio de 1973 y 10918 de fecha 15 del mismo mes y año, dispone que los colonizadores establecidos en Alto Beni, Chimoré y Yapacaní paguen individualmente las deudas contraídas en virtud a los préstamos obtenidos por el Gobierno de Bolivia para los proyectos de colonización en esas áreas. El Decreto N° 10917 expresa textualmente en su Artículo Primero: “Autorízase al Instituto Nacional de Colonización, a efectuar el cobro de la deuda contraída por los colonizadores de las zonas Alto Beni, Chimoré y Yapacaní por concepto de

entregas en efectivo, alimentos, drogas, herramienta y mosquiteros que asciende a un monto promedio \$b. 1.680 (Un mil seiscientos ochenta pesos bolivianos), por colonizador”; o sea, que con el espíritu mercantil más mezquino y cicatero el gobierno boliviano de entonces decidió exigirles a estos ciudadanos que, alejados de su terruño lejano, vinieron a “desencantar el monte” -como dicen los cruceños- a costa de inenarrables sufrimientos, carencias y embates de la naturaleza para hacer producir la tierra, que paguen no solamente los alimentos y medicamentos que les demandó la odisea, sino hasta los mosquiteros que utilizaron para protegerse de los mosquitos, la coñera, las sabandijas y el marihuí, y otros bichos que se mencionan en una bonita canción de Godofredo Núñez. Asimismo, el decreto 10918 que en su parte considerativa dice que los recursos fueron “para asistir con artículos alimenticios a 7.000 familias [...]”, dispone que se cobren “individualmente” las deudas contraídas por este concepto, o sea, por los avíos de pan (porque con seguridad que los migrantes no habían construido aún sus hornitos “tiluchi”¹⁴⁴ para panificar), de fideos, arroz, harina, manteca de cerdo, y seguramente papas, maíz, habas (porque cosechas aún no habían), huevos (porque había que esperar que las “gallinitas”, que posiblemente se llevaron los colonizadores, pongan huevos), y charque (porque es poco probable que aquellos colonizadores hayan llevado a la selva ganado para faenar), y, tal vez algunos, leche en polvo (porque no todos de ellos tenían leche en su dieta alimenticia); pues, todos ellos primeramente y durante meses tenían que ocuparse de desmontar el bosque y preparar la tierra para vivir y para recién sembrar, entonces, resulta no solamente mezquino y cicatero, sino hasta ser miserable el pretender cobrarles este tipo de cosas a gentes que estaban en pos de asentarse en algún pedazo de tierra para empezar a vivir de nuevo; el hecho de haber rebajado el importe individual de estas ‘deudas’, en uno de los Decretos, y de haber legislado para que sean pagadas a plazos no le beneficia en nada al espíritu, al valor intrínseco de estas disposiciones.

Y estos decretos resultan ser, además, una desvergüenza para un gobierno que ha condonado deudas por decenas de miles de dólares, de préstamos de los bancos estatales de fomento y de bancos extranjeros, a los grandes “empresarios agropecuarios” de Santa Cruz y de haber distribuido a título gratuito, haber regalado, a gente de la misma condición, otras miles de hectáreas de tierras fiscales, propiedad del Estado y del pueblo bolivianos.

4.7 LA POLÍTICA AGROPECUARIA, FOMENTO Y LOGROS.

4.7.1 LA TIERRA.

El tema tierra es seguramente el que más análisis y estudios ha tenido desde la implementación de la Reforma Agraria de 1953 en la región oriental del país,

¹⁴⁴ Pájaro hornero en el vocabulario del oriente boliviano.

y nosotros vemos la necesidad de referirnos al mismo para comprender el papel de lo que constituiría después la burguesía cruceña, y esbozar mejor, y en pocas líneas, el tema del desarrollo del sector agropecuario de Santa Cruz.

Acreditados investigadores sociales han escrito sendos libros y artículos especializados, como por ejemplo, y para citar sólo a quienes hemos alcanzado a leer, el “Grupo de Estudios Andrés Ibáñez”¹⁴⁵ que hace un análisis del tema desde la promulgación de la Ley de Reforma Agraria en 1953 hasta junio de 1980. Algunas de las conclusiones, por demás interesantes de este Grupo, aparte de los análisis de agrimensura y producción, son: que partiendo de la existencia de ganado, según el censo de 1950, hay una evidente acumulación o excedente de tierras destinadas a la ganadería; de que la gran dotación (prácticamente un regalo de las tierras del Estado) han sido hechas mayormente en la época más cruenta de la dictadura del Gral. Hugo Banzer, o sea entre 1972-1974, y especialmente, de tierras que habían adquirido una alta plusvalía por estar situadas en zonas de influencia o a lo largo de los ferrocarriles Yacuiba-Santa Cruz y Corumbá-Santa Cruz, y favoreciendo a los personajes políticamente o familiarmente más allegados a la dictadura; también: de que el favoritismo del régimen ha hecho que mediante los respectivos instrumentos legales se hayan adjudicado más de un fundo al mismo o a los mismos propietarios, como que en efecto, de una larga lista con nombre y apellidos¹⁴⁶ y demás referencias del caso, se observan dotaciones de 2 ó 3 propiedades al mismo beneficiario que suman hasta algo más de 56.000 hectáreas. Y para aproximar al lector a la realidad de esta magnitud, partamos del hecho que una manzana urbana cuadrangular o sea de 100 metros (1 cuadra) de lado constituye 1 hectárea, entonces, si uno se ubica en la esquina de una calle y mira pensando en lo que abarcan 10 manzanas o sea 10 hectáreas, luego piensa en 100 hectáreas que es la extensión de 1 tablón de cultivo industrial de soya, algodón, etc. que se fumiga generalmente con avioneta, y después, en lo que serían 10 tablones o sea 1.000 hectáreas, y si la mente le permite hacerse una representación gráfica de tan solo esta magnitud, entonces, recién podría tener una idea de lo que significa recibir de regalo 56.000 hectáreas de tierra con sus animales silvestres, árboles de toda especie y, generalmente en extensiones así de grandes, con lagos, ríos y montañas; “tutto insieme” (todo conjunto) como dicen los italianos cuando en el restaurante piden que les sirvan un plato completo.

Este proceso de acaparamiento de tierras continuó con un activo comercio de compras, que lo demuestra el Grupo de Estudios Andrés Ibáñez citando el caso de 3 ciudadanos que en el curso de una veintena de años acumularon apreciables

¹⁴⁵ Grupo de Estudios Andrés Ibáñez: *Tierra, Estructura Productiva y Poder en Santa Cruz*, 1986.

¹⁴⁶ Grupo de Estudios Andrés Ibáñez: *Obra citada*, págs. 30-31.

extensiones de tierras por compra a sus pequeños propietarios, uno de aquellos, hasta un total de 22 compras por 2.355,3 hectáreas; otro, que con sólo 5 compras acumuló 1.457 Has.; abierto en esta forma el mercado de tierras, no se tardó mucho para que se ingrese a la fase especulativa con los excedentes provocados por la aplicación de la Reforma Agraria en Santa Cruz, o simplemente por las adjudicaciones a favor que se hicieron durante los gobiernos del Gral. Hugo Banzer Suárez y otros dictadores militares a personas que nada tenían que ver con la actividad agropecuaria. En Internet aún se pueden encontrar páginas en inglés ofertando tierras en las regiones orientales del país, o simplemente de firmas de consultoría ofreciendo sus servicios para planes de asentamientos y de inversión en estas regiones; y a este respecto, los autores que comentamos citan el caso de 2 empresas extranjeras que operaban en Bolivia después de 1979: la Bolivian Land and Cattle Co. y la Bolivian Land and Forestry Co. que recibieron tierras gratuitamente por dotación del SNRF (Servicio Nacional de Reforma Agraria) a lo largo de la línea del FF.CC. Santa Cruz-Corumbá, y simplemente, pusieron en venta la apreciable extensión de 1.011.715 Has. a precios que oscilaban entre 12,58 y 14,93 dólares por hectárea, según lo explican también Abel Castillo C. y Esther Ballerstaedt en la obra que luego pasaremos a comentar¹⁴⁷.

Esta última obra, también digna de citarse, es *Santa Cruz: La Reforma Agraria* escrita en 1983 por los citados Abel Castillo Carpio y Esther Ballerstaedt del “Centro de Investigación y Documentación Santa Cruz CIDCRUZ”, que además de las consideraciones de orden técnico similares a la obra comentada en el acápite anterior, y que abarcan hasta 1978, nos proporciona una nómina descriptiva de la militancia de la Falange Socialista Boliviana FSB que ha recibido donaciones de tierras durante la dictadura de Banzer, que llegan hasta las 19.920 hectáreas por beneficiario, empezando por 490 hectáreas que seguramente le ha correspondido al escalón más bajo de la escalera, al “chupamedias”, al “tirasaco”, en la jerga del occidente boliviano, y cierra la lista ya sea como militante o simplemente como arrimada con la señora Olma Cabrera de García Meza con 6.596 hectáreas. Los autores de este libro son concluyentes al afirmar que el sector empresarial cruceño es producto de la “evolución, recomposición y consolidación del modelo económico surgido después de 1952” y se origina en parte de los ex “finqueros” cruceños apuntalados con la transferencia de los excedentes generados por la minería y la ayuda norteamericana que generó, o por lo menos gestó, y desarrolló a la clase empresarial cruceña.

El historiador y hombre de letras cruceño Hernando Sanabria Fernández también es categórico al sostener que “La obtención del título de dominio (título

¹⁴⁷ Castillo C., Abel; Ballerstaedt, Esther: *Obra citada*, págs. 54-55.

de propiedad en virtud a la Ley de Tierras Baldías del 13 de noviembre de 1886), que dio en llamarse Consolidación, fue gestión que los terratenientes se apresuraron a llevar, y de tal modo que hasta concluida la segunda década del presente siglo (XX) casi no quedaba parcela de labrantío o de pastaje que no haya sido consolidada a favor de su ocupante por tradición¹⁴⁸, entonces, nosotros concluimos en que la reforma agraria de 1953 no solamente ratificó la gran propiedad tradicional por la vía de la “consolidación”, sino que la incrementó en grado mayúsculo con la llamada “dotación” de tierras fiscales.

En efecto, el investigador Gerrit Koster¹⁴⁹ nos dice textualmente: “El censo agropecuario de 1950 demuestra todavía claramente el reparto de la extensión de las propiedades agrícolas y un aprovechamiento del suelo, tal como había sido en la época colonial. La mayor parte de las tierras, 92%, pertenecía a una minoría de propietarios que era 15%, en cambio el resto estaba repartido entre un sinnúmero de propietarios de fundos pequeños y medianos” (y lo demuestra descriptivamente en su Tabla 1).

En otra valiosa investigación publicada recientemente se demuestra que desde 1952 hasta 1993, los 13 gobiernos que se sucedieron dotaron (entregaron gratuitamente) tierras en Bolivia en diversas cantidades o proporciones, así, empezando por el 0.2% del total que distribuyó Víctor Paz Estenssoro en su primer periodo de 1952 a 1956, hasta el 41.7% en la dictadura de Hugo Banzer Suárez, y exceptuando el gobierno de Jaime Paz Zamora con el 17.4%¹⁵⁰, ningún otro gobierno “se atrevió” siquiera llegar al 10% de la repartija hecha por el Cnl. Banzer Suárez. Esta repartija que nosotros hemos nominado “chauchita” de tierras -un término aymara de los carnavales de occidente- que expliqué páginas atrás, aunque hubieron gobiernos que al parecer llegaron al poder sólo para repartir tierras, así el caso del Cnl. Alberto Natusch Busch que en su brevísima presidencia de 15 días repartió el 1,7% del total, porcentual equivalente a 732.779 hectáreas. Y una de las partes más interesantes de este rubro de la obra mencionada, es la referida a que de un total de 6.740.613 hectáreas cedidas en el Departamento de Santa Cruz, que fueron dotados con más de 10.000 hectáreas por beneficiario, el 81,26% corresponde a dotaciones a personas individuales, y solamente el 10,07% a las cooperativas, y peor aún, tan solo el saldo del 8,67% a empresas; y efectivamente, en el Anexo del mencionado libro los autores nos proporcionan una impresionante nómina, con todos sus detalles pertinentes, de 391 dotaciones de más de 10.000 hectáreas hechas por el Consejo Nacional de Reforma Agraria de 1953 a 1994, que a ese año totalizan ya 7.510.396,19 hectáreas, donde, más son los nombres y apellidos de conocidos personajes de la vida social cruceña.

148 Sanabria Fernández, Hernando : Obra citada, página 15 (los paréntesis son míos).

149 Koster, Gerrit: Obra citada, pág. 24

150 Soruco, Ximena; Plata, Wilfredo; Medeiros, Gustavo: Obra citada, pág. 66 (el paréntesis es mío).

Y para cerrar, uno de los investigadores y hombre de leyes más autorizado en el tema de la tierra: Carlos Romero Bonifaz, en un interesante trabajo que se lo encuentra en Internet¹⁵¹, nos demuestra el acaparamiento de tierras en el oriente, y que solamente en lo correspondiente a Santa Cruz una sola familia recibió 12 dotaciones con una superficie total de 116.647 Has., peor aún, otra familia recibió 96.874 Has. en sólo 5 dotaciones, o sea un promedio de hectáreas por dotación superior al doble del primer caso, y que, naturalmente, corresponden históricamente a los apellidos más encumbrados de la sociedad cruceña.

Cuando uno aborda el fenómeno de la tenencia de la tierra en el oriente boliviano, se le antoja rememorar ese gran acontecimiento histórico que fue el llamado “cercamiento” de tierras en la Inglaterra del siglo XVIII, cuando los señores feudales se hicieron de las más extensas tierras de cultivo jamás conocidas en la Europa de entonces, con la relevante diferencia respecto al caso cruceño, de que aquellos si no les arrebatában por la fuerza las tierras a los campesinos por lo menos les pagaban una misérrima compensación, mientras que aquí los grandes terratenientes obtuvieron sus tierras sin pagar nada a nadie, primero, por regalo de la Corona de España, y después, por concesión -prácticamente otro regalo- de los gobiernos mayormente dictatoriales de una naciente, pobre y en mala hora desordenada república.

La tierra distribuida, concentrada y utilizada en esta forma es otra de las fuentes de acumulación capitalista de la naciente oligarquía cruceña de entonces, y si bien el proceso teóricamente se enmarcaba en el sueño político de Víctor Paz Estenssoro y otros ideólogos del Movimiento Nacionalista Revolucionario, de crear una burguesía nacional patriótica, el sueño pasó a ser una pesadilla política, precisamente porque la nueva clase de ricos del oriente boliviano surgida al amparo del poder de sucesivos gobiernos, resultó ser en los hechos mas bien antipatriótica, antinacional, y es esta misma clase, la que también, como veremos después, se benefició inmensamente con las políticas de fomento y préstamos internacionales para proyectos de desarrollo del Departamento de Santa Cruz, emprendidas por los diversos gobiernos del país.

4.7.2 EL FOMENTO Y LOS LOGROS EN LA AGRICULTURA.

Se puede decir que el fomento del Estado a la agricultura cruceña arrancó en la misma guerra del Chaco, pues, el gobierno, ante la lejanía de los centros de abastecimiento a los escenarios de la guerra, y ante la negativa contundente de la República Argentina de seguir permitiendo el abastecimiento del ejército boliviano mediante el comercio fronterizo con la región nortea de aquel país, se

151 [http:// www.bancotematico.org](http://www.bancotematico.org)

decidió a emprender una activa política de ayuda a la agricultura cruceña para el abastecimiento del ejército en campaña, ayuda que consistió simple y llanamente a anticipar dineros a los agricultores y a comprarles toda su producción; los historiadores relatan que esta política fue tan efectiva que a la conclusión de la guerra, los almacenes del ejército se hallaban abarrotados de “suministros de boca”.

La búsqueda de hechos posteriores de fomento a la agricultura, nos conduce a una Ley del gobierno del Gral. Enrique Peñaranda que parece ser la más significativa de la época, pues crea “Oficinas de Fomento Agropecuario” en Warnes, Portachuelo, Montero y Buenavista para que provean a los agricultores y ganaderos, de maquinarias, implementos y materiales a su precio de costo y con facilidades de pago, además de que estas mismas “Oficinas” estarían equipadas con los mismos elementos, pero propios, para la prestación de servicios de alquiler en las propiedades de los pequeños agricultores, que pagarían únicamente los gastos, es decir, que ni siquiera pagarían un canon de alquiler en el sentido comercial de la expresión¹⁵². Al parecer, la parte errónea de esta disposición que provocó seguramente su fracaso, estaba en que para la creación y sostenimiento de estas oficinas se gravaba con impuestos a la producción maderera, a la de alcohol, a la corambre y al consumo de bebidas alcohólicas en la región, que debían ser recaudados por la Administración de Impuestos Internos de Santa Cruz, a lo que se agregaría un aporte anual de 100.000 bolivianos por parte del gobierno nacional; y decimos errónea, por la reconocida e histórica propensión de los cruceños a no pagar impuestos, y peor aún, a que sea un organismo de la misma región el encargado de su recaudación; era como que un granjero le asignase al zorro la contabilización de las gallinas que se comía. Y tuvo que ser el gobierno central que a partir de la Revolución Nacional de 1952 irrumpiera en el espacio agropecuario de Santa Cruz para lograr su desarrollo, aunque para ello tuvo que agotar todas las posibilidades nacionales y acudir a la ayuda y crédito externo de todo género y en términos masivos.

Tres años después, o sea en 1943, y en el mismo gobierno, se crean las Estaciones Experimentales de Agricultura como resultado de un acuerdo entre los gobiernos de Bolivia, los EE.UU. y la Corporación Boliviana de Fomento; los recursos económicos para el llamado aporte local fueron financiados por el Banco Agrícola de Bolivia¹⁵³ mediante préstamos otorgados al Ministerio de Agricultura¹⁵⁴; en 1953 el flamante gobierno del MNR expropia el fundo denominado “Muyurina” en el Departamento de Santa Cruz para la llamada

¹⁵² Ley del 4 de diciembre de 1940.

¹⁵³ Decreto Supremo N° 0092 del 3 de abril de 1943.

¹⁵⁴ Decreto Supremo N° 3317 del 27 de febrero de 1953.

“Estación de Estudios Agropecuarios” que estaría a cargo del Servicio Agrícola Interamericano SAI dependiente del Ministerio de Agricultura de Bolivia, que posteriormente sería transferido a la Orden religiosa de Los Salesianos; y en 1975 con el Decreto Supremo N° 12251 emitido el 14 de febrero por el gobierno del General Banzer se funda el Centro de Investigación Agrícola Tropical CIAT, como entidad autárquica y autónoma, sobre la base de todos los activos de la Estación Experimental Agrícola Saavedra dependiente del Ministerio de Agricultura y Asuntos Campesinos y alguna aportación de organismos departamentales de Santa Cruz; finalmente, en el gobierno de Gonzalo Sánchez de Lozada se lanza el Decreto Supremo N° 240196 fechado el 23 de mayo de 1995 transfiriendo las funciones de fomento agrícola de Cordecruz al CIAT; se define su régimen económico con el aporte anual del Tesoro General de la Nación para cubrir sus gastos de funcionamiento, y el aporte económico de \$us. 10.000.000 por parte de Cordecruz y también de la CAO, aunque no se fija el monto de esta última.

Tanto “Muyurina” como la Granja Experimental de Saavedra desempeñarían papeles relevantes en la formación de los cuadros de técnicos de la agropecuaria cruceña, y especialmente la primera; fue además la cuna intelectual de muchos notables líderes de la clase media cruceña que rebasaron los límites del ramo agropecuario para proyectarse en el ámbito político nacional; en Saavedra se experimentaron semillas para cultivos tropicales para mejorarlas y adaptarlas al clima de Santa Cruz, por otra parte, la constitución del CIAT es tal vez la participación institucional más relevante de las entidades cruceñas en el desarrollo de la agricultura de la región, apoyada en los planes y acción de la Misión Británica en Agricultura Tropical y de JICA del gobierno Japonés en el control de plagas, introducción y mejoramiento de semillas, rotación de cultivos, etc.; este Centro de Investigaciones pasó a constituirse en el órgano rector, creador e impulsor de las tecnologías que promoverían, aun en el corto plazo, el desarrollo espectacular de la agricultura cruceña.

Prosiguiendo, decimos que por desconocimiento o en forma mal intencionada, en ciertos ámbitos cruceños se dice que los proyectos ejecutados a raíz del Plan Bohan y la inmediata ayuda americana, no le han costado casi nada, o directamente nada, al gobierno boliviano, y de ahí el absurdo argumento de que, sumando incluso las construcciones de los ferrocarriles del Brasil y la Argentina y otras grandes obras de infraestructura realizadas con la ayuda extranjera, Santa Cruz no “le debe” nada al gobierno central de la República de Bolivia; grosero error, tal como lo demostramos en puntos anteriores y continuaremos haciéndolo en páginas posteriores. Uno de esos casos es el Servicio Agrícola Interamericano SAI de tan caro recuerdo para muchos de los grandes empresarios de hoy, que

lograron su riqueza gracias, en parte, a las sabias acciones de esta dependencia del Ministerio de Agricultura y Ganadera asistida con la ayuda técnica de los EE.UU. En efecto, el Decreto Supremo de su creación en el gobierno del señor Enrique Hertzog G. dictamina que el gobierno boliviano aportará en moneda nacional el equivalente a \$us. 53.041 (al cambio oficial de entonces) como contraparte de los otros \$us.50.000 que aportaría el gobierno de los Estados Unidos de América en “equipos y materiales técnico-científicos”, o sea que Bolivia aportó más del 50% para la creación de esta importantísima institución, y no solamente eso, sino que en una especie de imposición al Estado boliviano, se le obligaba también a consignar en el presupuesto nacional la suma de Bs. 3.150.000 durante 9 años, dineros destinados exclusivamente al cumplimiento de las obligaciones contraídas en otro convenio suscrito con los EE.UU. y que fuera suscrito el 6 de abril de 1943, con el aditamento de que los recursos así consignados se depositarían en las cuentas del SAI, por trimestres adelantados¹⁵⁵; un ejemplo típico de “ayuda imperial”.

En 1953 el SAI fue reorganizado y pasó a depender de la United Operation Mission USOM, conformado en 4 Divisiones técnicas y uno administrativo¹⁵⁶, siendo estas:

-La División de Investigación y Servicios Técnicos del que dependían las estaciones experimentales a que nos referimos más arriba.

-La División de Desarrollo de Operaciones, que en Santa Cruz contaba en 1957 con un “pool” o concentración combinada de equipos y servicios de 41 tractores, 17 cosechadoras y 10 rastras gigantes que eran alquilados por tiempo de uso a los agricultores, equipo agrícola como jamás había existido en Bolivia en sus 125 años de existencia; lo malo, es que, conforme estaba en los planes, este equipo fue vendido a agricultores particulares para mejorar la explotación de sus tierras, como que así fue, pero, con la pequeña gran diferencia de que muchos de aquellos agricultores vendieron las maquinarias a una empresa constructora de caminos, seguramente porque la ganancia en la compra-venta les daba mucho más utilidad, e inmediata, que el rendimiento de sus campos, y porque además, aquellos equipos fueron importados naturalmente al cambio oficial y con todas las liberaciones posibles de impuestos y gravámenes, o sea que estaban a precio de regalo, tanto es, que durante un par de años la empresa constructora de caminos, ya sea por algún tipo de compromiso con las autoridades o simplemente en un acto de “mea culpa”, ofrecía servicios a los agricultores con esta maquinaria, a precios de fomento, o sea, supuestamente rebajados.

¹⁵⁵ Decreto Supremo N° 1401 del 30 de noviembre de 1948.

¹⁵⁶ Grupo de Estudios Andrés Ibáñez: Obra citada, pág. 35.

-La División de Extensión Agrícola, que organizó los Clubes 4-S para jóvenes que recibían adiestramiento técnico en el ramo agropecuario.

-La División de Crédito Supervisado que concedía préstamos para la agricultura, con prioridad al Departamento de Santa Cruz.

Años después, y según la misma fuente de información, el Ministerio de Agricultura y el SAI declaraban en su Informe de Actividades de 1956 – 1960, que 289 tractores de ruedas habían sido introducidos al área de Santa Cruz y Cochabamba para su venta a los agricultores.

En los primeros años del gobierno de la Revolución Nacional, en virtud al denominado Convenio Markus se importó un gran stock de maquinaria agrícola constituido principalmente por tractores David Brown de varias capacidades, y todos sus implementos tales como arados, rastras, y otros menores; según el Dr. Luis Sandoval Morón se trataba de 295 tractores que por valor de 1,5 y 3 millones cada uno¹⁵⁷ fue vendido a los agricultores cruceños a precios de costo, es decir sin ganancias de importadores e intermediarios y al tipo de cambio oficial de Bs. 190 en tanto que el precio del dólar en el mercado fluctuaba en Bs. 2.000, a su vez el dinero para la compra era proporcionado en préstamo por el Banco Central de Bolivia. Y al respecto, como ex empleado de la repartición del Banco Central de Bolivia en La Paz encargado de la venta de estos equipos -que se lo hacía estrictamente bajo Orden de Venta emanado de las autoridades superiores del Banco, si no es por Directorio mismo- fui testigo de que cuando se agotaron las unidades más apreciadas que eran los tractores, muchos ciudadanos cruceños supuestamente agricultores, protestaban airadamente porque se habían vendido tractores a tal o cual agricultor para su uso en el campo cruceño, cuando en realidad la maquinaria ya se encontraban en el Brasil con todos sus implementos agrícolas a donde seguramente fue vendida con exorbitantes ganancias; al final de esta operación quedaron solamente los implementos pequeños que años después, y mediante otra disposición de gobierno, fueron transferidos al Banco Agrícola de Bolivia.

Toda esta inyección de medios técnicos sumados a la provisión de recursos monetarios para capital de trabajo, dio obviamente sus frutos, y es así que la producción arrocerá en 1961, cuando alcanzó su cima, fue lograda, entre otros factores, por su maquinización intensiva con 46 tractores de rueda y más de 121 unidades entre arados, rastras, sembradoras, cosechadoras, trilladoras, secadoras y aventadoras, tan solamente en la Provincia Sara, tal cual lo detalla el Grupo de Estudios Andrés Ibáñez en base a un trabajo del SAI de 1961. Otro caso

¹⁵⁷ Sandoval Morón, Luis: Revolución y contrarevolución en el oriente boliviano 1952-1964, 2011, pág. 96.

relevante es el de la mecanización del rubro algodónero en la década de 1970, pues, según el Ministerio de trabajo y la Organización Internacional del Trabajo OIT, la escasez de mano de obra en la cultura del algodón en 1972 hizo que 2 años después se importaran las primeras cosechadoras hasta llegar a 50 en 1980; asimismo, en 1976 existían 16 desmotadoras con una capacidad de desmote de 282.600 fardos que superaba con creces la producción que alcanzó apenas un máximo de 17.018 fardos. Esta irracionalidad, este “hacer las cosas a las tontas y a las locas” durante la “fiebre del algodón” ha sido producida por la irrupción de medianos y grandes capitalistas -por no decir comerciantes- cruceños y también del interior del país, que proviniendo de diversos ramos de actividad u oficio hicieron también su ensayo de cultivadores de algodón. Un breve periodo de actividad profesional en la Santa Cruz de entonces, me compele a decir que la competencia para la obtención de los casi ilimitados créditos de fomento que otorgaba el Banco del Estado de aquella época, que luego irían a parar “a saco roto”, hizo que se produzcan casos de corrupción solamente posibles en un medio social y administrativo como el nuestro, así por ejemplo, se daba el caso de obtener en alquiler o simplemente en préstamo por “la gauchada” de algún pariente o amigo, el equipo mínimo que exigía el Banco para demostrarle estar en condiciones de cultivar algodón, y luego de efectuada la verificación “in situ” por los empleados del Banco el equipo era devuelto a su verdadero propietario.

El tema de tierras y de sujeto jurídico para la obtención del préstamo, tampoco era un problema, porque si el interesado no las tenía en la extensión requerida, o pretendía obtener más dinero del Banco, procedía a conformar un fundo más extenso y constituir una sociedad de responsabilidad limitada, en base a compras ficticias de propiedades rurales colindantes, y si había que constituir más de una sociedad, simplemente se utilizaban los mismos dineros para hacerlos rotar y figurar como capitales iniciales de las flamantes empresas algodóneras. Se compraban tierras identificadas “a vuelo de pájaro” desde una avioneta o un helicóptero sin una siquiera aproximación de la calidad de los suelos, o aptitud para el cultivo del algodón; fui testigo de que uno de estos préstamos algodóneros acabó en un sembradío de maíz cubano que al final sirvió sólo para “pasto” de los loros, porque el cosecharlo era totalmente antieconómico a los precios de mercado de ese momento. Todos estos actos y otros de orden administrativo para la obtención de los préstamos de fomento, demuestran la flagrante colusión de autoridades bancarias y administrativas con la parte interesada en sacarle dinero al Banco. La obra “Algodón en Bolivia” del ex ministro y connotado hombre público José Romero Loza, es por demás ilustrativa respecto a la “fiebre del algodón”.

Para colmo, la “fiebre del algodón” en Santa Cruz remató con la construcción de una hilandería sobredimensionada con capitales privados cruceños y la Corporación de Desarrollo de Santa Cruz, a tal extremo fuera de la realidad, que para mantenerla funcionando se tuvo que importar algodón en rama de otros países, especialmente del vecino Paraguay. Volveremos sobre este tema más adelante.

Otro de los cultivos agrícolas trascendentales para el desarrollo de la economía cruceña fue el de la caña de azúcar que experimentó niveles de crecimiento impresionantes paralelos al “milagro económico” de Santa Cruz, pues, pasó de 220.000 toneladas que se cosecharon en 1956¹⁵⁸ a 1.467.700 toneladas en 1969¹⁵⁹; esta producción hizo posible que el país se autoabastezca de azúcar y destine márgenes considerables a la exportación. Y también en este caso específico la intervención del Estado fue determinante con sus amplios programas de financiamiento de las campañas de zafra, aunque aparentemente menos malicioso y corrupto como lo fue el de algodón, este cultivo no dejó de tener sus notas socio-económicas negativas por el abuso y explotación de la mano de obra que era reclutada en el interior del país o en las provincias cruceñas, y principalmente, por la desviación o mal uso de los fondos financiados por el gobierno para la realización de las zafra, tanto fue así, que los propios cañeros elaboraron un lista de créditos otorgados por favoritismo que sirvieron solamente para la adquisición de artículos suntuarios y de movilidades de lujo¹⁶⁰.

El otro cultivo estrella en aquella primera época del desarrollo agrícola cruceño fue indudablemente el arroz, cuya producción y posterior pelado permitió el autoabastecimiento nacional y hasta la exportación de excedentes, que según las fuentes estadísticas citadas en el acápite anterior subió de 37.000 toneladas en 1958 a 45.000 toneladas en 1970 con una producción extraordinaria de 58.400 toneladas en 1969.

Estos y otros logros de la agropecuaria cruceña no habrían sido posibles sin las políticas de construcción de la infraestructura, poblamiento de la región y de fomento técnico y financiero, no solamente de apoyo sino de sostén total de las actividades, que ha ejecutado en su momento el Estado boliviano.

4.7.3 EL FOMENTO DE LA GANADERÍA.

Poco hay para comentar sobre planes del gobierno nacional para fomentar la ganadería cruceña, puesto que ésta ha sido desde siempre la principal actividad

158 Usaid-Bolivia: Estadísticas Económicas, 1971, Boletín N° 9 Marzo 1968, Cuadro XI, Producción Agrícola Seleccionada.

159 Idem., Boletín N° 12, Cuadro XV, “Producción Agrícola Seleccionada”.

160 El Deber, Santa Cruz, 4 de abril de 1975.

del agro cruceño, en especial en provincias como Cordillera, Ñuflo de Chávez y Chiquitos, sin embargo, como luz señera para superar las deficiencias del sector se destaca la obra del “hacedor” de la “Marcha al Oriente” Alfonso Gumucio Reyes, Presidente de la Corporación Boliviana de Fomento CBF de 1952 a 1956, descrita en su biografía de autoría de Alfonso Crespo, cuyo párrafo pertinente nos tomamos la libertad de copiar:

“[...] ordenó el arreo de 600 vacas y 10 toros, esta vez desde Santa Cruz, medida acogida con burlón escepticismo. La revista *Visión* comentó -Qué zonzó el “colla” Gumucio. ¿Qué sabe de los peligros de la selva tropical? De Santa Cruz a Reyes hay 1.200 kilómetros de pampas, poco conocidas, veredas selváticas, tierra escasamente poblada, cuando no deshabitada. A Reyes va a llegar a lo más el diez por ciento del ganado cebú, que es difícil de manejar. Este “colla” tiene que haber perdido la cabeza- Estas críticas lejos de desalentarlo, redoblaron su decisión de proceder al extenso arreo. Designó a un experto vaquero cruceño (apropiadamente apellidado Germán Vaca) y 30 “cambas” igualmente capaces, los mismos que luego de 2 meses de recorrer 1.200 kilómetros ingresaron en Reyes. Durante el viaje habían nacido 80 terneros. La experiencia sirvió de acicate para impulsar la ganadería tanto en el Beni como en Santa Cruz [...]”¹⁶¹.

Años después, según el diario *Presencia* del 5 de marzo de 1968, se habían recibido 4 propuestas para la importación de 1.500 vaquillas de raza holandesa para el incremento de la producción lechera en el país, y luego, conforme al D.S. 10843 del 7 de mayo de 1973 el gobierno del Gral. Hugo Banzer autorizó al Banco Central conceder al Banco Agrícola de Bolivia un crédito -no se especifica el importe- que cubra “la importación de 20.000 vaquillas con el correspondiente número de reproductores y cualquier otro ganado de cría”.

Pero no siempre las acciones del gobierno, en beneficio de la economía regional, fueron bien correspondidas, por ejemplo, de la importación de ganado cebú que se hizo de la India para el mejoramiento de la raza criolla, y que fueron distribuidos a ganaderos del Beni y Santa Cruz se descubrió el contrabando o exportación clandestina al Brasil de 157 cabezas de tal ganado importado; después de agotados los recursos administrativos y legales de los imputados para demostrar lo contrario, el gobierno nacional declaró probada la exportación clandestina mediante la Resolución Ministerial N° 97704 del 14 de mayo de 1960.

Y durante el gobierno del Movimiento Nacionalista Revolucionario el fomento a la actividad del sector ganadero se manifestó también en el apoyo a

¹⁶¹ Crespo, Alfonso: Obra citada, pág. 49-50.

las actividades pertinentes de sus miembros, como la subvención al 1er. Foro Agropecuario de Santa Cruz, según lo expresa la Resolución Ministerial N° 108265 del 6 de octubre de 1961.

Posteriormente, durante el gobierno del Dr. Luis Adolfo Siles Salinas se dicta el Decreto Supremo N° 9404 transfiriendo al Banco Agrícola el importe de \$us. 4.900.000 del préstamo 242/SF-BO del Banco Interamericano de Desarrollo BID al gobierno de Bolivia, para la ejecución de los planes de fomento ganadero en los Departamentos de Santa Cruz, el Beni y Tarija; después, bajo la presidencia del entonces Cnl. Daen Hugo Banzer Suárez se emite otra disposición de gobierno, el Decreto N° 10481 del 15 de septiembre de 1972, autorizando la liberación del 50% de derechos aduaneros y otros recargos a un lote de 48 vehículos entre jeeps, vagonetas y camionetas comprados con cargo a los recursos de este préstamo, más otro lote de 18 equipos de radiocomunicaciones con sus respectivos juegos de repuestos y grupos electrógenos, con destino al mencionado programa de fomento ganadero.

Más pertinente resulta ser, a primera vista, otra disposición legal emitida en el gobierno del Gral. David Padilla que autoriza la creación de los llamados “Fondos Ganaderos”, que deben constituirse como Sociedades Anónimas privadas o como Sociedades Anónimas Mixtas (SAM) con recursos propios, es decir que no dependan del Tesoro General de la Nación, destinados al fomento y desarrollo de la ganadería nacional, especialmente del pequeño ganadero a quienes el Fondo debe destinar el 60% de su asistencia o ayuda mediante créditos preferentemente en especie, semovientes, infraestructura y otros, con el resto debía atenderse en un 30% al mediano ganadero y con el 10% al grande¹⁶². Y al amparo de esta Ley se organiza el Fondo Ganadero de Santa Cruz SAM con acciones propietarias del 50% de Cordecruz y el otro 50% de Fegasacruz -Federación de Ganaderos de Santa Cruz-¹⁶³ y la transferencia que le hace el gobierno nacional de un préstamo de 1 millón de dólares concedido por el Banco Mundial en 1981, pero la mayor crítica que recibió después este Fondo fue que aplicó su política crediticia precisamente a la inversa de lo estipulado por la Ley, es decir, priorizó en sus operaciones totalmente al ganadero grande. Posteriormente, mediante resolución de la Superintendencia de Bancos y Entidades Financieras del 15 de julio de 1993, es decir en los últimos días del gobierno de Jaime Paz Zamora, el Fondo se transforma en una entidad privada denominada Banco Ganadero S.A., con domicilio legal en la ciudad de Santa Cruz, hoy una de las principales entidades bancarias del país. Y así, este es otro caso en que entidades públicas y privadas de

¹⁶² Decreto Supremo N° 16967 del 2 de agosto de 1979.

¹⁶³ <http://pdf.usaid.gov>.

Santa Cruz, se suman a una iniciativa ya encaminada y en ejecución del gobierno nacional para convertirla en una actividad del sector privado, afortunadamente, en favor del desarrollo de uno de los sectores estratégicos de la economía del oriente boliviano.

Es, empero, estadísticamente que se muestran los frutos de esta política de aliento a la ganadería oriental desplegada por el gobierno nacional, sumada naturalmente a la acción de los propios ganaderos que operaron acertadamente los demás factores de la producción aplicados a esta actividad, así lo demuestra la denominada Federación Departamental de Empresarios Privados de Santa Cruz en una publicación de su autoría de 1976¹⁶⁴ donde se ve que la población de ganado vacuno en el Departamento ha crecido de 654.896 cabezas en 1972 a 789.193 en 1975, o sea, un elevado 20,5% en el corto plazo de 3 años para este tipo de actividad ganadera.

A su vez, el Instituto Nacional de Estadística I.N.E. informa que los datos finales del Censo Ganadero de 1978 arrojaron una existencia de 1.023.406 cabezas de ganado bovino en las 13 provincias del Departamento de Santa Cruz y en 20.293 explotaciones (se entiende como haciendas, granjas, cabañas, etc.) según fuentes de la Corporación de Desarrollo de Santa Cruz.

Volviendo al documento de la Federación Departamental de Empresarios Privados de Santa Cruz, el mismo nos muestra en su página 24 que de las inversiones en 19 proyectos en el sector agropecuario de Santa Cruz en 1975, vale decir en proyectos forestales, agrícolas, ganaderos, de colonización y otros aplicados al sector, 9 proyectos han sido ejecutados por los órganos del gobierno central, 2 en forma mixta entre el gobierno y el Comité de Obras Públicas y 8 por el Comité de Obras Públicas y la Cámara Departamental Forestal, pero esta aparente compatibilidad de esfuerzos se rompe abruptamente, porque tan sólo el 2,2% del monto de la inversión total corresponde íntegramente a los entes locales como la Cámara Forestal y el Comité de Obras Públicas; es, pues, insostenible la tesis de que el espectacular desarrollo económico de la región se debe sólo al 11% de las regalías petroleras y al genio y el empuje de la "clase empresarial" de Santa Cruz, como quiere hacerle creer al pueblo la oligarquía recientemente nacida en esta región del país.

4.7.4 EL FINANCIAMIENTO DE LA POLÍTICA AGROPECUARIA.

Los dineros para el financiamiento de todas las políticas de fomento descritas anteriormente tuvieron que salir naturalmente de alguna parte, y para empezar,

¹⁶⁴ Federación de Empresarios Privados de Santa Cruz: Estadísticas Económicas y Sociales del Departamento de Santa Cruz, 1976, pág. 43.

diremos que la primera fuente fueron los recursos generados por la minería nacionalizada. En efecto, el destacado economista Carlos Toranzo¹⁶⁵ citando datos del Anuario Estadístico Minero de 1977 dice que en los años 1973 y 1974 la Corporación Minera de Bolivia COMIBOL arrojó utilidades de 186.1 y 102.7 millones de dólares, que obviamente ingresaron a las arcas del Tesoro General de la Nación, y se explica en parte por la elevación de las cotizaciones del estaño en el mercado mundial, pues, habiendo estado en \$us. 1.58 la libra fina en 1971 subieron a \$us. 2.11 y 3.60 en los años 1973 y 1974 respectivamente (Memoria del Banco Central de Bolivia de 1977 y Boletín Estadístico N° 232, citados por el autor). Pero no solamente fue este excedente económico de la minería nacionalizada, sino también, y en mayor cuantía, la política de control de cambios y cambios diferenciales impuesto por el gobierno, que en otros términos significaba que la Comibol estaba obligada a entregarle al Estado Nacional las divisas provenientes de sus exportaciones al cambio oficial, y el Estado "revendía" estas divisas a un mayor precio a los importadores y otros demandantes de divisas, la diferencia servía para financiar la puesta en práctica de los programas de desarrollo económico del gobierno nacional, especialmente del llamado "Aporte local" para viabilizar los préstamos de los organismos financieros internacionales. Esta política ha sido calificada con toda propiedad por el economista holando-americano Cornelius Zondag en la historia de la economía boliviana durante los gobiernos de la Revolución Nacional, cuando dice que: "En otras palabras, parte del desarrollo económico inicial fue activado robando a Pedro para pagar a Juan, lo que contribuyó al colapso final de la industria minera nacionalizada"¹⁶⁶, refiriéndose al financiamiento de la industria petrolera y parte del desarrollo agrícola de Santa Cruz y al efecto que tuvo esta política para el hundimiento de la minería nacionalizada del occidente boliviano, fácil de deducir, puesto que la Comibol recibía por un dólar de exportación menos bolivianos que los que precisaba para obtener el mismo dólar para cubrir sus cuantiosos costos en moneda extranjera, más sus costos en moneda nacional. A este mismo respecto, este estudioso y observador de la economía boliviana, ante el alza que después tuvieron los precios de los minerales hace un ligero cálculo de la cuantía de sus efectos en la economía nacional, y se pregunta si habría valido la pena incentivar la minería antes que desarrollar el sector agropecuario y el petrolero, para concluir, sin embargo, que la decisión a favor de esta última alternativa fue correcta dado el efecto que a futuro tendría en el resto de la economía boliviana.

En relación al papel de la minería en el desarrollo del oriente boliviano, vale la pena copiar unas líneas de la obra del economista boliviano Eduardo Arze

¹⁶⁵ Toranzo Roca, Carlos: Bolivia, Reproducción de capital y política, 1988, págs. 4 y 9.

¹⁶⁶ Zondag, Cornelius A.: La Economía Boliviana 1952-1965, 1968, págs. 249-250.

Cuadros: “[...] la política de diversificación económica sólo sirvió en el fondo para transferir ingresos del sector minero recientemente nacionalizado, hacia los sectores de hidrocarburos y agro-industriales, condicionando la emergencia de una nueva burguesía en la región oriental similar a la que la revolución de 1952 acababa, precisamente, de destruir en el occidente. Tal fue el sentido real que, bajo el control de la asistencia técnica estadounidense, adquirió la política de diversificación económica. Entre tanto el sector campesino tradicional [...] quedaría sumido hasta la fecha en un estancamiento económico social total”¹⁶⁷.

Respecto a lo anterior, no se puede dejar de mencionar la obra escrita por un grupo de estudio de economía agrícola y sociología¹⁶⁸ en 1992, que a la letra dice que hasta fines de 1970 la Comibol contribuía con 2 terceras partes a los ingresos fiscales, porque la contribución tributaria del sector privado era modesta, asimismo, cuantifica cómo el sector público o sea el Estado hizo inversiones en el sector agropecuario de la economía nacional, según estas cifras:

1987	\$us. 23.690.000
1988	“ 51.909.000
1989	“ 36.722.000
1990	“ 34.562.000
1991	“ 38.905.000

Aún más, en el **Anexo N° 20** mostramos una relación de las inversiones públicas ejecutadas en el sector agropecuario de 1987 a 1991, en el que podemos observar que en ese quinquenio las inversiones efectuadas específicamente en el Departamento de Santa Cruz, si bien están por debajo de las hechas en Chuquisaca, Cochabamba y Tarija, representan más del doble del Departamento de La Paz y superior a los otros Departamentos, correspondiendo aclarar que acorde a la orientación general de la inversión en el sector agropecuario, una buena porción, sino es la mayoría, de las inversiones clasificadas como “multiregionales” en que los autores incluyen las inversiones que llaman “bidepartamentales, multidepartamentales y nacionales”, benefician también a Santa Cruz.

Entonces, pues, no cabe error alguno al afirmar que la participación, o mejor dicho, la inversión del Estado boliviano, pese a sus limitaciones y estrecheces económicas en el desarrollo de la región oriental del país, ha sido más que relevante, determinante.

¹⁶⁷ Arze Cuadros, Eduardo: Obra citada, pág. 266.

¹⁶⁸ Club de Economía Agrícola y Sociología Rural: Inversión Pública en el Sector Agropecuario, La Paz, 1992, págs. 9, 47.

En el rubro del financiamiento interno consideraremos también al crédito bancario nacional, aunque los recursos con que contaron para tal efecto los bancos, fueron mayormente provistos por las entidades financieras internacionales, ya sea a través del gobierno boliviano o directamente de banco a banco. Tomamos de la obra sobre la agricultura en Santa Cruz citado anteriormente¹⁶⁹, la relación por demás interesante de los préstamos agropecuarios que recibió Santa Cruz en relación al resto del país, así, se dice que entre 1950 y 1952 recibió del Banco Agrícola de Bolivia el 25% del importe o valor total de créditos agropecuarios otorgados, entre 1955 y 1963 este porcentaje aumentó al 40%, y para el periodo 1972 a 1977, o sea durante todo el periodo del dictador Hugo Banzer Suárez, alcanzó el máximo del 66.6%, posteriormente fue bajando hasta llegar a su cifra más razonable o sea el 34.2% en 1983, aun así, en este año del gobierno de Hernán Siles Zuazo, tan odiado por la elite cruceña, los préstamos concedidos a la agropecuaria cruceña significaron más de la tercera parte de los otorgados a toda la República, aún más, y en términos absolutos, en todo el periodo analizado, o sea de 1950 a 1983, el Banco Agrícola prestó a los agropecuarios 12.292 millones de pesos bolivianos, de los cuales, 5.384 millones, el 43,8%, -vale decir cerca a la mitad del total nacional- fueron a parar al singular Departamento de Santa Cruz.

Tomando otra fuente de información, cual es la comentada obra del Grupo de Estudios Andrés Ibáñez, vemos, sin embargo, que en 1973 el crédito destinado a la agropecuaria de Santa Cruz fue del 89% del total nacional, muy por encima del promedio de 1950 a 1983, o sea a poco del golpe de Estado del cruceño Cnl. Hugo Banzer Suárez, y que entre 1971 y 1980 el principal sector receptor de financiamiento ha sido el algodón con un promedio del 57% del total en los 10 años, con una punta del 73% en 1972 -no obstante ello, el sector algodón se fue al descabro total pocos años después-, prosiguiendo, el sector cañero recibió el 15% y la ganadería tan solamente el 9%, situación que para la ganadería se revirtió completamente años más tarde, como veremos después; el resto del 19% fue destinado a otros sectores¹⁷⁰.

La Memoria Anual del Banco Agrícola correspondiente al año 1959, en su parte referente al Crédito Agrícola Supervisado -que como sabemos es una extensión del crédito agrícola externo- y que es una de las líneas de crédito de este Banco, muestra el detalle departamental de esta línea de préstamos con un total de 24.301 millones de bolivianos concedidos en los años 1955, 56, 57, 58 y 1959 donde se ve que el Departamento de Santa Cruz por sí solo se ha beneficiado con préstamos por valor de 9.768 millones de bolivianos, o sea, con el 40,2 %

¹⁶⁹ Arrieta, Mario; Abrego, Guadalupe; Castillo, Abel; De La Fuente, Manuel : Obra citada , pág. 271.

¹⁷⁰ Grupo de Estudios Andrés Ibáñez: Obra citada págs. 56, 57.

del total y que corresponden a 2.383 préstamos de un total de 7.754 otorgados por el Banco en el curso de estas 5 gestiones; es traumatizante ver que frente a tal número de préstamos, Oruro, que es otro de los 9 Departamentos de Bolivia, haya recibido sólo 38 préstamos¹⁷¹, y lo es más todavía si observamos el detalle, también por Departamentos, de los préstamos en general, es decir, incluyendo el Crédito Supervisado, al 31 de diciembre de 1959 donde Potosí -que es también otro de los Departamentos de Bolivia- recibió solamente el 0.43%, en tanto que Santa Cruz el 42.31%. Mostramos estas amplias diferencias no en el sentido de reclamo por una aparente inequidad -lo cual evidentemente sería un desatino en términos de la teoría y la práctica de la economía- sino simplemente para mostrar el caudal de recursos que ha recibido el Departamento de Santa Cruz para desarrollar su agropecuaria en relación con los otros Departamentos del país.

En otra de las Memorias del Banco Agrícola, la correspondiente a los años 1985 y 1986, o sea en las postrimerías de la existencia de este banco antes de su cierre por quiebra, se enfatiza que su cartera casi totalmente orientada a los créditos a la agricultura y a la ganadería, ha tenido un incremento importante y cambio de orientación de un año para otro, en efecto, y para mayor comprensión, elaboramos el **Anexo N° 18** en el que para efectos de análisis sintetizamos los datos con el mayor receptor de los préstamos en términos de valor, luego el que le sigue, y el último beneficiario a nivel nacional, y es así que se observa que el monto o valor de los créditos hasta el 31 de diciembre de 1985 fue más del doble hasta fines del año siguiente pasando de 50 a 103 millones de bolivianos, y que ese año Santa Cruz figura con el 66,7% del total nacional siguiéndole muy de lejos el Departamento del Beni con apenas el 7,9%; en 1986 Santa Cruz continúa liderando la cartera total del Banco Agrícola con el 46,7% y también el Beni continua como segundo, aunque, como todo el resto de la República en una proporción no equitativa. En el **Anexo N° 19** mostramos un resumen de los préstamos concedidos durante 1985 y 1986 en lo que corresponden a la ganadería y a la agricultura, y se ve que en 1985 se concedieron 1.141 préstamos a la ganadería y el año siguiente apenas 114, pero con la gran diferencia que si bien el monto total en 1986 fue mucho menor, el promedio aritmético por préstamo en 1985 fue de 991 millones de pesos bolivianos, mientras que en 1986 de 4.377 millones, lo que demuestra, además, la gran concentración del crédito ganadero en muy pocas manos producida en 1986; en los préstamos para la actividad agrícola encontramos otras sorpresas, pues, en 1986 se multiplicaron por más de 4 respecto al año precedente, y también en este caso, el promedio de préstamo por agricultor fue abrumadoramente superior al de 1985, es decir,

¹⁷¹ Memoria Banco Agrícola de Bolivia Gestión 1959, Cuadros N° 8 y 7.

de 4196 millones respecto a 1.031 millones en 1985. Escandalosas cifras que demuestran que el Dr. Víctor Paz Estenssoro, ya en sus vestiduras de neoliberal en su último reentre en la conducción del país, confió hasta el último en su tesis de crear como condición previa una clase “burguesa patriótica” y consiguientemente un proletariado consciente de su papel histórico, que en una idílica “alianza de clases” constituían el fundamento de la “Revolución Nacional” que lograría el progreso del país para ponerlo en condiciones de marchar hacia la siguiente etapa del desarrollo dialéctico de la historia: el socialismo¹⁷², pero, como ya lo dijimos, el “tiro salió por la culata” porque la burguesía que se creó, para decir lo menos, resultó ser todo lo contrario de lo imaginado por este frustrado ideólogo, que en el fondo no fue más que un ególatra.

Pero no fue solamente el Banco Agrícola de Bolivia sino también el Banco del Estado los que proveyeron ingentes recursos para el desarrollo de la agropecuaria en Santa Cruz, y a este respecto el destacado economista Gonzalo Chávez dice¹⁷³, que los préstamos de fomento de los bancos estatales Banco Agrícola de Bolivia y Banco del Estado al sector agropecuario de las tierras bajas, sobre todo Santa Cruz, en la década de los años 70 representaron el 87% del total, vale decir, que solamente un margen residual fue destinado al resto de las regiones del país y casi la totalidad a un sólo Departamento.

Sin embargo, el financiamiento más cuantioso recibido para el progreso del sector agropecuario del oriente boliviano, vino del exterior en forma de préstamos y donaciones en dinero y en especie casi generalmente por intermedio del gobierno nacional. En la obra ya citada *Los barones del Oriente* se presenta un detalle de los gastos de los Estados Unidos de América en el desarrollo agrícola de Santa Cruz en el periodo 1953-1961¹⁷⁴, basado en un estudio de Lesley Gill “Commercial Agriculture and Peasant Production”, del cual hacemos el siguiente resumen pertinente al desarrollo agropecuario, manteniendo la terminología usada:

¹⁷² Esta es la tesis con que Paz Estenssoro frenó las exigencias de la juventud izquierdista del MNR de los primeros años, que exigía una profundización de la Revolución.

¹⁷³ <http://www.bolivia.com>, artículo del 14 de febrero de 2006.

¹⁷⁴ Soruco, Ximena; Plata, Wilfredo; Medeiros, Gustavo: Obra citada, págs. 64, 65.

Área del azúcar:

Créditos concedidos	\$us.	16.821.856
Donaciones	\$us.	540.000
Total	\$us.	17.361.856

Incluye los créditos a los Ingenios La Bélgica, la Esperanza y San Aurelio por un total de \$us. 5.784.944

Área del arroz:

Créditos concedidos	\$us.	1.266.241
---------------------	-------	-----------

No incluye 2 créditos de monto desconocido para capital de trabajo a particulares.

Otras áreas:

Crédito agroindustrial	\$us.	1.230.012
------------------------	-------	-----------

Corresponde a 12.200 créditos a hacendados de Santa Cruz entre 1955 y 1961.

Equipo agrícola Muyurina \$us. 205.000

Construcción de la escuela agrícola de Muyurina.

Pool de maquinarias

\$us.

7.000.000

Crédito para subsidiar desmonte a productores comerciales.

El detalle anterior no incluye crédito de monto desconocido a empresarios privados para compra de camiones madereros, otro para la Estación Experimental Saavedra y donación para Servicios de Extensión.

En este análisis, observando tan solamente el número de beneficiarios de los créditos agroindustriales, se puede decir que es muy posible que en Santa Cruz hayan quedado muy pocos "hacendados", o ninguno, que no hubiese recibido un crédito agroindustrial proveniente de la ayuda de los EE.UU. o de los organismos gubernamentales de Bolivia.

Otras importantes fuentes de crédito externo para la agricultura han sido el Banco Interamericano de Desarrollo BID y el Banco Mundial (BIRF/IDA).

El BID en el periodo 1961-1970 ha aprobado Proyectos para la Agricultura, Colonización y Desarrollo Rural por un monto de \$us. 30.691.000 con cargo a los cuales ha concedido préstamos por \$us. 15.635.000 habiendo desembolsado de los mismos la suma de \$us. 10.583.000 en el periodo indicado, asimismo, y en el mismo periodo, el Banco Mundial ha aprobado préstamos para la ganadería por un monto de \$us. 3.400.000 de los cuales se han desembolsado, o sea utilizados, \$us. 2.145.000 también en los indicados años¹⁷⁵, y ya sabemos que la gran mayoría de los créditos para la agricultura y la ganadería boliviana han sido destinados al Departamento de Santa Cruz.

Además de lo anterior, una fuente importante de recursos para el desarrollo cruceño fueron los programas de "Asistencia Técnica y Donaciones para el Desarrollo" del gobierno de los EE.UU. implementados por Usaid/Bolivia; se lee en las mismas fuentes estadísticas de este organismo¹⁷⁶ que desde 1942 hasta 1970 se hicieron desembolsos de donaciones hasta un total de 235,8 millones de dólares, de los cuales, 68,2 millones han sido destinados a "Asistencia Técnica y Donaciones para el Desarrollo", conforme a lo siguiente:

Agricultura y Recursos Naturales	16,8
Salud Pública	3,3
Educación	6,4
Transporte	8,0
Minería, Petróleo é Industria	11,7
Asuntos laborales	2,5
Administración y Seguridad Pública	9,6
Desarrollo de Comunidades	1,9
Asistencia técnica no incluida en anteriores	8,0
	68,2

Se observa que la mayor parte de estas donaciones, es decir obsequios, han sido para la "Agricultura y Recursos Naturales" que, como sabemos, se han privilegiado en el Departamento de Santa Cruz, quedando relegados a un segundo puesto la minería, los petróleos y la industria, además de que son minimizados rubros importantes como la salud pública.

También es imperativo referirse en este punto, a la inyección de recursos indirectamente recibidos por el sector agropecuario de Santa Cruz en forma de alimentos del "Acuerdo de Asistencia Económica entre EE.UU. y Bolivia",

¹⁷⁵ Usaid-Bolivia, "Estadísticas Económicas", Boletín N° 12, La Paz, 1971, pág. 46.

¹⁷⁶ Usaid-Bolivia: "Estadísticas Económicas", Boletín N° 12, La Paz, 1971, Cuadros XLV y XLVI.

suscrito originalmente el 5 de noviembre de 1953 por 4.000.000 de dólares, con ampliaciones sucesivas, para evitar “los sufrimientos en masa” -según dice el Convenio- del pueblo boliviano¹⁷⁷; las mismas fuentes estadísticas indican que dentro la denominada “Ley Pública 480” de los EE.UU. se han desembolsado 88,2 millones de dólares hasta 1970; parte de esta donación era distribuida gratuita y directamente en escuelas fiscales, hospitales, etc. de todo el país, pero otra parte, como el arroz, y la más significativa en valor, el trigo, era vendido a las molineras para su posterior panificación; el producto de la venta de estos y otros artículos de la ayuda eran destinados a proyectos de desarrollo en el sector agropecuario, principalmente del oriente del país. Y en consecuencia, dado que casi todos los bolivianos hemos consumido en algún momento de nuestras vidas o rutinariamente día a día, y consecuentemente, pagado todos o por lo menos alguno de estos productos, corresponde deducir que también casi todos los bolivianos han contribuido por este medio con su “granito de arena” al desarrollo de la región oriental de la República.

Pero, infelizmente, no toda esta ayuda ha sido empleada con eficacia y menos con honradez, lo dice el economista norteamericano James W. Wilkie de la universidad de California en un libro sobre la revolución de 1952 y las finanzas públicas de Bolivia desde 1930 a 1966, cuando afirma que la ayuda de los EE.UU. fue tremendamente malgastada o derrochada especialmente en los primeros años debido a las falencias administrativas de la propia Usaid y a las ineficiencias del gobierno boliviano, que favorecieron a que estos derroches contribuyan a la formación de capital de inversión del sector privado o a las inversiones no productivas de carácter comercial y edificaciones urbanas¹⁷⁸.

4.8 LA PROVISIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA.

En un capítulo anterior demostramos cuán alejada de la verdad histórica estaba aquella aseveración de que Santa Cruz había llegado a conocer la luz eléctrica sólo a partir de la creación de la CRE, ahora, nos referiremos a cómo se optimizaron los servicios de luz y energía eléctrica en la capital y se extendieron a la región. La “Marcha al oriente” no podía ser eficaz ni trascendente sin la ejecución de una política adecuada de provisión de energía eléctrica con potencial suficiente, no solamente para cubrir las necesidades crecientes de la ciudad capital y de los principales centros urbanos, sino también para la atención de las necesidades del agro y de la industria, cuyo desarrollo sostenido era previsible a breve plazo; es así que con este objeto, la propia Corporación Boliviana de Fomento (CBF),

¹⁷⁷ Gerardo Terán B. y Hugo Rivas G.: Pasado, presente y futuro de la deuda externa pública boliviana, 1985, págs. 25-29.

¹⁷⁸ Wilkie, James W., University of California, Los Angeles: The Bolivian Revolution and U.S. Aid since 1952, Appendix O, Usa., 1969, pág. 74.

ejecutora de los proyectos de desarrollo del oriente boliviano, organizó su sector especializado con el nombre de “División de Energía”, sobre cuya base material y aporte mayoritario de capital, más los aportes también de capital, aunque reducidos, de las tan vilipendiadas empresas públicas Corporación Minera de Bolivia (Comibol) y Empresa Nacional de Ferrocarriles (Enfe), fue creada el 1º de mayo de 1963 la Empresa Nacional de Electricidad ENDE con objetivos que ya trascendían el desarrollo regional de Santa Cruz para proyectarse a nivel nacional¹⁷⁹, y porque las necesidades de financiamiento y su obtención de fuentes internacionales principalmente, así lo requerían.

Es en este mismo periodo que se define que ENDE estará a cargo de la generación y transmisión de la energía eléctrica, y que la energía así producida será vendida a la Corporación Rural de Electrificación (CRE) de Santa Cruz para su distribución a las áreas urbana y rural, sin embargo, y conforme a las inversiones y a la infraestructura ya instalada, se establece que a esa fecha el sistema de generación era de ENDE y el sistema de distribución era de propiedad de la CBF que, no obstante ello, iba a ser administrado provisionalmente también por la ENDE¹⁸⁰.

Entre 1963-1965 ENDE obtiene recursos por transferencia que le hizo la CBF de fondos facilitados por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), para ejecutar el llamado “Programa de Emergencia de Santa Cruz” destinado a mejorar los servicios de provisión y distribución de energía eléctrica de la ciudad capital, que hacía la empresa local “Servicios Eléctricos de Santa Cruz” (SELSAC), y efectivamente, en cumplimiento al Programa, en 1966 se instalan 2 unidades diesel de 500 KW cada una a un costo aproximado de \$us. 220.000¹⁸¹.

Emprendido el programa de emergencia, se inician en el siguiente año, o sea en 1966, los primeros actuados para la ejecución de la fase siguiente que ENDE nominó “Programa a Medio Plazo del Sistema de Santa Cruz”, con la firma de contratos de consultoría, licitaciones, etc. y, lo que es más importante, ENDE suscribió con la Agencia Internacional de Ayuda al Desarrollo de los EE.UU. (AID) un contrato de préstamo por \$us. 6.300.000 para el financiamiento del Sistema de Santa Cruz¹⁸².

En abril del año siguiente, 1967, se concluye la instalación de las 2 unidades diesel, sin embargo, las deficiencias de la red de distribución hacen que los problemas del suministro de energía a la ciudad de Santa Cruz por parte de SELSAC

¹⁷⁹ ENDE, Memoria Anual 1963-1965.

¹⁸⁰ Ende, Idem.

¹⁸¹ ENDE, Memoria Anual 1966.

¹⁸² Idem.

continúen, y seguramente por ello mismo, en junio-julio de este mismo año se inician las actuaciones preliminares del llamado “Proyecto de Electrificación de Santa Cruz”, que habría de solucionar en definitiva dichos problemas, con el llamamiento a presentación de propuestas para estudios, calificación de empresas constructoras para la realización de obras civiles, tendido de líneas, etc. para su correspondiente presentación a USAID que financiaría el Proyecto. Los Estados Financieros de ENDE muestran por primera vez que las obras en ejecución del sistema de Santa Cruz ascienden a la suma de \$b. 1.076.612,49, cifra significativa si tomamos como referencia que el costo hasta esa fecha de la construcción de toda la Planta Hidroeléctrica de Corani, hasta entonces la obra más importante del país en su género y que abastece a gran parte del territorio nacional, es de apenas \$b. 5 millones 939 mil¹⁸³.

En 1968 los trabajos en el “Proyecto de Electrificación de Santa Cruz” prosiguieron activamente, así, se adjudica la compra de 3 grupos “diesel dual fuel” con capacidad de 3.300 Kw. cada uno y se planifica la compra de un 4º grupo, asimismo, se adjudican las compras de materiales y equipos así como la ejecución de obras civiles; según el Balance General al 31 de diciembre de este año las Obras en Ejecución del Sistema Eléctrico de Santa Cruz alcanzan a un valor de \$b. 6.969.633,07 que representa el 56,4% -es decir la mayor parte- de todas las obras en ejecución de ENDE en el resto del país¹⁸⁴.

En la siguiente gestión, año de 1969, se prosigue con las obras de ejecución del proyecto de electrificación de Santa Cruz, incluyendo el traslado de la unidad “english electric” de la ciudad de Cochabamba, y como nota especial se destaca el tendido de una nueva línea de distribución de 1.200 mts. en la avenida Cañoto (1er. anillo) de la ciudad capital.

En el año de 1970 se concluyó la ejecución del Proyecto de Electrificación de Santa Cruz y el sistema entró en operaciones en octubre de 1970, y consiguientemente, a partir de noviembre toda la energía producida por la Empresa Nacional de Electricidad es vendida a la CRE para su distribución domiciliaria en la ciudad y el campo. Los Estados Financieros de este año muestran que el “Costo total de las Instalaciones en Servicio” de ENDE asciende a la suma de \$b. 205.387.816,71 que incluye el costo parcial de la planta de Santa Cruz con un costo de \$b. 48.284.867,77 que bien vale tomar en cuenta, puesto que representa el 23,5% del total nacional y que fue invertido en una sola región del país; dentro esa totalidad nacional, en operaciones o funcionamiento está comprendido el costo íntegro del sistema central de ENDE compuesto por la Planta de Corani, las

183 Ende, Memoria Anual 1967.

184 Ende, Memoria Anual 1968.

extensas líneas de transmisión de aquella a las regiones mineras con sus estaciones de Cochabamba y Catavi, más los sistemas de Tarija y Potosí en el extremo sur del país.

La demanda de energía eléctrica en Santa Cruz crece en forma explosiva, pues de 0,35 GWH que se consumían en 1968 se pasa en apenas 3 años a 1,45 GWH superando toda expectativa, y pese a los esfuerzos de ENDE y a la eficiencia de la CRE en cumplir su parte de distribuir y vender la energía a los domicilios ciudadanos y al campo, se tiene que encarar la necesidad de una nueva ampliación en las esferas productivas y de comercialización, que se inicia en 1972 con la compra de 2 turbinas para la ampliación de la planta térmica de Santa Cruz¹⁸⁵.

En julio de 1974 llega a Buenos Aires la turbina de 22.8 MW, el transporte hasta Santa Cruz dura 3 meses, siendo la mayor carga de hasta cajones de 90 toneladas de peso que se hubiese transportado por tierra hasta entonces en Bolivia. Al cierre de esta gestión la ampliación de los sistemas de Santa Cruz había ya llegado a un costo de \$us. 57.518.586,87¹⁸⁶.

En 1975 se contrata la segunda turbina, en 1976 la tercera, en 1978 la cuarta, y así sucesiva y casi periódicamente hasta noviembre de 1992 en que se concluye la instalación de la octava turbina a gas como respuesta a la demanda cada vez más creciente de energía eléctrica en los centros urbanos y el campo de Santa Cruz.

En conclusión, se puede decir que la participación del Estado boliviano mediante su Empresa Nacional de Electricidad ENDE, ha sido, pues, uno de los pilares fundamentales para el desarrollo económico del Departamento de Santa Cruz, pero antes, es necesario remarcar que esta empresa estatal -además de haberse organizado en base a recursos del Estado, ya en pleno funcionamiento y ante la necesidad de más aportes de capital-, fue reforzada con el ingreso de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos que en 1983 ingresó a la sociedad con la suscripción y pago de acciones por un valor de \$b.900.000.000,00 y de este modo la participación accionaria de ENDE fue la siguiente¹⁸⁷:

Corporación Boliviana de Fomento	80%
Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos	13%
Corporación Minera de Bolivia	7%

185 ENDE, Memorias Anuales 1971 y 1972.

186 ENDE, Memoria Anual de 1974.

187 ENDE, Memoria Anual de 1983.

Y a título de anécdota, según se lee en una de sus Memorias, la Empresa recibió reiterada e insistentemente de parte de entes cruceños ofertas de compra de todo el sistema de Santa Cruz, una vez que éste fue definitivamente estabilizado, aparentemente, en vista de las excelentes perspectivas de utilidades que se presentaban; una perfecta y cabal demostración de oportunismo mercantil, para decir lo menos.

4.9 LA POLÍTICA FORESTAL.

Pese a la importancia del sector forestal en la economía nacional por las magnitudes monetarias que genera, poco se ha escrito sobre el tema, seguramente, debido a que su actividad se desarrolla generalmente en alejadas áreas de los centros poblacionales, por tanto, casi a resguardo de la inquisitoria periodística o de los estudiosos del fenómeno económico-social y menos de los órganos reguladores del Estado; además, y naturalmente, del ropaje conveniente con que la velan los entes empresariales del sector, y así, lo que más se conoce en la prensa diaria de todos los años hasta este siglo XXI son los contrabandos detectados de madera hacia los países vecinos, y de ahí a ultramar en muchos de los casos, aunque, y seguramente en base a las ganancias acumuladas, en los últimos años se ha dado un fuerte impulso a la industrialización de la madera para fines de exportación.

Empezaremos a referirnos sólo a partir de mediados del siglo pasado, cuando el gobierno dentro el régimen del control de divisas concedía permisos de importación a cambio preferencial para la importación de maquinaria y equipos para aserraderos, en un intento de frenar el contrabando de troncos que se hacía masivamente por los ríos de la cuenca del Amazonas hacia el Brasil u otro destino final, y a la vez, tratando de agregarle más valor de exportación al producto natural arrancado de la foresta; como ejemplo, en los últimos años del decenio de 1950 se apersonaba al Banco Central de Bolivia en La Paz un ciudadano italiano, de tan baja estatura que difícilmente alcanzaba las altas ventanillas del Banco, para tramitar su acreditativo para la importación con divisas al cambio preferencial de la maquinaria y equipo de un aserradero completo, grande según algunas opiniones, y como ocurre en estos casos, no faltó algún allegado o de la competencia en el ramo, que comentaba que este señor era quién llenaba los ríos del oriente con troncos apenas aserrados para sacarlos de contrabando vía el Brasil hasta su país Italia. Por la misma época el gobierno del Dr. Hernán Siles Zuazo, y con el mismo fin de por lo menos atenuar el contrabando de madera, y peor en bruto, creó un fondo rotativo de 500 millones de bolivianos para financiar la exportación de madera en tablas, fondo que iba a ser administrado por el Banco

Comercial e Industrial y con intervención de la Cámara Forestal Boliviana¹⁸⁸. Más tarde, en 1977 en el gobierno del Gral. Hugo Banzer Suárez, ante la proliferación de aserraderos e industrias laminadoras en la ciudad de Santa Cruz y en la Provincia Andrés Bóñez del Departamento, se prohíbe la instalación de nuevas plantas en estas áreas; en la parte considerativa de este Decreto N° 14471 se hace entrever que esta medida favorecería la instalación de laminadoras en las provincias cercanas a las fronteras con los países vecinos, porque se dice que a falta de ellas, gran parte de nuestra riqueza forestal salía al exterior en forma de troncos¹⁸⁹; queda por saber si el remedio no resultó peor que la enfermedad o si se tenía ya prevista una nueva forma de contrabando, esta vez, más manipulable y fácil de camuflar como es la madera en tablas.

En el segundo gobierno nacionalista del Dr. Hernán Siles Zuazo se perseveró en lograr el control de esta importante fuente de recursos económicos, que no beneficiaba a nadie más que a los saqueadores ilegales de los recursos forestales del país, y es así que el gobierno prohíbe la exportación de madera en rollos o troncos, escuadrada o semi-escuadrada o en tablones de un espesor superior a 10 centímetros¹⁹⁰, pero, como dice el refrán: “De buenas intenciones está empedrado el camino al infierno”, puesto que se precisaba de mucho más que las disposiciones “en el papel” de un Estado débil y corrupto en su estructura policial, judicial y aduanera, para imponerse a una de las fuentes más poderosas de enriquecimiento ilícito en el país y también otro de los viciosos más grandes que alimentaron la formación de la burguesía cruceña.

Además, la devastación de los bosques bolivianos que beneficiaba muy poco, o nada, al Estado Nacional, había llegado a tal extremo que una experta en la materia ha escrito que “[...] en promedio el 50% de la madera que se produce en Bolivia es ilegal y en las fronteras el 100% es para el contrabando”¹⁹¹. Por otra parte, la tala selectiva de los bosques había logrado ya la práctica desaparición de las maderas más preciadas y consecuentemente de más alto precio en el mercado como el roble, la mara, etc., y ante todo, a criterio de los organismos internacionales, estaba afectando al ecosistema global, tan valioso a los intereses de los países industrializados del norte del hemisferio, hecho que impulsó a que el gobierno boliviano norme -una vez más- la explotación maderera, y en esta oportunidad con el debido asesoramiento de organismos internacionales especializados; y es así que se dicta el Decreto Supremo N° 11686 fechado el 13 de agosto de 1974 aprobando y elevando a rango de Ley la denominada “Ley

188 Decreto Supremo N° 5489 del 31 de mayo de 1960.

189 Decreto Supremo N° 14471 del 5 de abril de 1977.

190 Decreto Supremo N° 20515 del 21 de septiembre de 1984.

191 <http://www.redsemlac.net>, artículo de Helen Álvarez Virreira, junio de 2009.

General Forestal de la Nación”, que según los entendidos es la mejor disposición legal sobre la materia que se hubiese emitido hasta entonces en la República, pero la reglamentación de esta Ley pudo ser aprobada recién el 25 de marzo de 1977, es decir, con casi 3 años de retraso debido, según el propio General Hugo Banzer, a las presiones de los sectores madereros que veían en ella un enemigo potencial¹⁹².

Y evidentemente, fueron los propios madereros que lograron que el gobierno de facto del Gral. Luis García Meza con su Decreto Supremo N° 18543 modifique y abrogue muchos artículos de la Ley de Banzer, hasta que finalmente obtuvieron su derogación y sustitución, con la nueva Ley N° 1700 del 12 de julio de 1996 dictada en el gobierno del boliviano-estadounidense Gonzalo Sánchez de Lozada que entregaba las riquezas forestales del país a los depredadores de los bosques bolivianos por la suma ridícula de 1 dólar por “hectárea producida”. Por esta y muchas otras consideraciones de orden técnico y económico, en el folleto que ya citamos, prologado por nada menos que por el insigne escritor Mariano Baptista Gumucio, el ex Diputado Nacional por “Conciencia de Patria” CONDEPA en la gestión legislativa de 1996 Jorge Medina Pinedo, no dudó en titular su crítica a esta nueva ley forestal como un verdadero “Crimen sin Castigo”; en efecto, en los Anexos del folleto se presenta una publicación de *El Diario* de La Paz del 28 de julio de 1996 sobre un informe del Anuario World Resources con datos del PNUD y el BID, que califican a Bolivia como el segundo deforestador de bosques húmedos en el mundo, así como otro artículo del diario *Presencia* de La Paz del 20 de enero de 1995 titulado “Cinco mil troncos de mara navegan en el río Madre de Dios”, y en su tenor se declara que son de mara o caoba, cedro y roble, de propiedad desconocida y presumiblemente procedentes de la provincia Manuripi de Pando y del norte de La Paz.

Esta liberalidad, casi criminal, permitida por las leyes para la extracción de la madera de nuestros bosques ha provocado que el contrabando y la explotación ilegal de los bosques se mantenga en forma permanente a través de los años, así, ya bien entrado el siglo XXI, las crónicas de prensa seguían dando noticias de esta enorme depredación. *EL Deber* de Santa Cruz en su edición del 28 de febrero de 2005, a raíz del descubrimiento de una gran cantidad de madera explotada ilegalmente, transcribía las declaraciones del Superintendente Forestal Francisco Kemp de que una mafia organizada operaba con grandes carpinterías de Santa Cruz y otras ciudades; asimismo, *La Razón* de La Paz decía en su edición del 27 de marzo de 2005 que el potencial forestal irrumpía en la economía nacional con más de 1.000 empresas legalmente registradas, y todos sabemos que los

192 Jorge Medina Pinedo: Ley Forestal, Crimen sin castigo, 1996, pág. 17.

explotadores ilegales superaban esta cifra; aún más, en una crónica bastante ilustrativa de *El Deber* de Santa Cruz del 20 de octubre de 2009 se dice que la explotación ilegal de la madera se centraliza en Santa Cruz, La Paz y Tarija, y que entre enero y octubre se decomisaron troncos y madera aserrada en tablas por un valor que se estima de \$us. 864.542,00 y que Santa Cruz tanto en troncos como en madera aserrada ocupa el primer lugar de la lista de explotadores ilegales de madera.

Y es precisamente al hecho de que los bosques del norte del Departamento de La Paz estaban siendo también asolados por taladores ilegales de empresas cruceñas y pandinas, que lo indujo al parlamentario de la bancada paceña Medina Pinedo a sus intervenciones camarales en contra de la aprobación de la ley de Sánchez de Lozada.

Uno de los trabajos más serios sobre el tema maderero, es el realizado conjuntamente por Cordecruz - KFW - Consorcio IP/CES/KWC dentro el “Proyecto de Protección de los Recursos Naturales en el Departamento de Santa Cruz, Componente Proyecto Tierras Bajas”, con la Cooperación Financiera del gobierno alemán que destaca que al año 1991 habían 142 empresas inscritas en la Cámara Departamental Forestal de Santa Cruz, cuya propiedad está concentrada en pocas manos, puesto que se identificaron 12 grupos empresariales que poseen de 2 a 8 empresas a la vez con una alta concentración de capital fijo declarado, así por ejemplo, uno de los grupos tiene declarados 6.462.000 dólares de capital fijo en sus 8 empresas, la siguiente con igual número de empresas tiene 5.375.000 dólares y existen otras 7 empresas que declaran un capital fijo de 1 a 2 millones de dólares, a este respecto, los autores del estudio declaran que “el nivel del capital fijo declarado es sorprendentemente alto, alcanzando un promedio de 369.000 dólares”. Otra de las características evidenciadas es que la producción maderera en el quinquenio en estudio 1986-1990, ha estado preferentemente orientada en un 76.1% a la madera más apreciada que es la mara, le sigue el roble con un 15.4% y solamente el resto corresponde a las numerosas variedades de madera existentes en los bosques cruceños, y si la comercialización interna es más distributiva entre las diferentes especies de madera, la exportación es directamente casi exclusiva de madera mara con un 81.5% del total y el 15.1% de roble¹⁹³.

La actividad maderera tanto en el simple aspecto del talado de árboles, exponencialmente más grave si es ilegal, como en los posteriores procesos primarios de industrialización (el aserrado y el tableado), asociados al contrabando

193 Cordecruz-KFW-Consorcio IP/CES/KWC: “Informe Final, Estudio del Sector Forestal del Departamento de Santa Cruz, 1992, Proyecto de Protección de los Recursos Naturales en el Departamento de Santa Cruz”, Cuadro 9, páginas 74-77; Cuadro 12, página 82; Cuadro 13, página 85; Cuadro 14, página 87.

y otras ilegalidades del comercio, tanto local como internacional, han sido siempre fuente de grandes riquezas y consiguiente acumulación no ortodoxa de capital en Bolivia, por ello, este sector de la actividad económica nacional ha sido, y continúa siendo, un bastión de la ilegalidad hasta nuestros días, pues, en el transcurso de la preparación de este libro, una nueva autoridad gubernamental asignada al sector ha decidido imponer una vez más la sujeción a las normas en las actuaciones comerciales y productivas del ramo, generando, como era de esperar, una reacción manipulada en los mercados con la subida de precios de la madera y de todos sus productos derivados, y dicen, los interesados, que la subida se debe a la imposición exagerada de controles en las actividades del sector, entonces, y por simple lógica, si los precios suben debido a la sujeción a las normas establecidos por la Ley, entonces, es correcto deducir que, ésta es una clara demostración de que todo el aparato productivo y de comercialización se movía al margen de la ley y por ello los precios eran bajos, lo cual evidentemente es, además, una confesión de parte, asimismo, la denunciada participación de los cortadores de madera de una de las reservas ecológicas de la región en los incidentes de rechazo al proyecto de la construcción de la carretera Chapare-Trinidad; parece ser también otra demostración de que los “emperadores” de la madera se resisten a transparentar sus operaciones, y mientras esto persista seguirán saliendo periódicamente en los medios de comunicación noticias como la de *El Deber* de Santa Cruz del 7 de agosto de 2011, de que “7,5 millones de m³ de madera ilegal ingresaron al mercado en los últimos 10 años, según ABT. Equivalen a 30.000 camiones y a 22,5 millones de dólares por año”; y como esta otra noticia en la misma edición, “Entre 2009 y 2011 se decomisaron 15,24 toneladas de carbón vegetal*. Entre 2010 y 2011 se decomisaron 71,88 tareas de leña**, cada una equivalente a 4 metros de largo, por 1 de alto y 1 de ancho. Entre 2007 y 2011 se decomisaron 716.935 pies tablares de madera aserrada”.

* que se produce con los escombros de los talados y de las especies duras no maderables.

**la tarea es una medida de volumen en la actividad forestal.

4.10 EL FOMENTO DE LA INDUSTRIA Y EL COMERCIO, Y SUS LOGROS.

Los gobiernos de la República desde los primeros años de su existencia han hecho diversos esfuerzos para el desarrollo de la industria nacional, como los desplegados por los gobiernos de Andrés de Santa Cruz y Manuel Isidoro Belzu para proteger la incipiente industria de base artesanal frente al arrollador ingreso de la competencia inglesa en las ex colonias españolas, esfuerzos éstos y otros, que fueron infelizmente vanos o insuficientes hasta que finalmente colapsaron

con el resurgimiento de la minería, que por razones de mercado se abasteció de productos de origen extranjero con desconocimiento casi absoluto de la incipiente producción nacional. Después de la guerra del Chaco los gobiernos prosiguieron con esta política basada esencialmente en la dictación de disposiciones legales carentes de sostén económico; en este orden entra el Decreto Ley N° 2902 del 20 de diciembre de 1951 emanado de la Junta Militar del Gral. Hugo Ballivián, que lo citamos porque incentiva el establecimiento de la industria de aceites vegetales que tanta significación habría de tener en la futura industria cruceña, entre otras cosas, libera a las fábricas que se instalen del pago de todo impuesto nacional, departamental y municipal incluyendo el de ventas por un periodo de 5 años; la importación de maquinaria sería liberada de derechos aduaneros, la importación de semillas para el cultivo de la materia prima estaría igualmente liberada de todo impuesto y hasta se otorgarían divisas para el pago de dividendo y amortizaciones de capital en el caso de inversiones extranjeras, y, finalmente, les garantizaba el mercado con la compra de excedentes por el Ministerio de Economía Nacional, o en su defecto, la exportación de la producción excedente. Se desconoce si al amparo de esta disposición se instaló alguna fábrica de aceites en el Departamento de Santa Cruz, hábitat natural de las materias primas del género, y mas bien la clase empresarial de la región constituida por los ex empleados extranjeros de las gomeras -una vez que hubo pasado el boom de la goma- tales como los Zeller, los Mozer, los Schweitzer, los Elsner, los Gasser, etc. encaminaron sus esfuerzos y recursos, además de la ganadería, a la producción de alcohol, azúcar a niveles quasi industriales, la corambre, y hasta la producción de mantequilla que era exportada a los mercados del norte argentino, actividades estas últimas en las que también intervino el notable empresario y hombre público cruceño Ramón Darío Gutiérrez; con el tiempo, casi todos aquellos extranjeros abandonaron el país llevándose consigo las colosales riquezas que habían amasado en estas feraces y prósperas tierras, y los que quedaron para marcharse de últimos, como los Gasser, aún disfrutaron y lucraron de las nobles políticas de fomento desplegadas por los gobiernos de “la marcha al oriente”, así, cuando el Banco del Estado cerró sus operaciones definitivamente en diciembre de 1992, Gasser y Cia. “Industrias La Bélgica” tenía una deuda en mora de \$us. 2.080.414; cabe anotar que esta empresa ya antes, en 1942, había obtenido un préstamo de Usaid- Bolivia por \$us. 2.500.000¹⁹⁴ que terminó de pagarlos en 1961.

La construcción de la infraestructura por parte del Estado, la política poblacional desplegada por el mismo, el crédito nacional y extranjero y las políticas de fomento desarrolladas por el gobierno nacional con recursos propios

¹⁹⁴ Usaid-Bolivia: Estadísticas Económicas, N° 9, marzo de 1968, cuadro XXXV.

y de organismos internacionales, sumados al ingreso de nuevos capitales criollos -cuyas fuentes analizaremos después- y alguna inversión directa extranjera, posibilitaron indudable, e innegablemente, el despliegue de la iniciativa y el empuje empresarial de la elite tradicional cruceña y de una nueva clase de empresarios emergente de las clase media-media y media-alta de la sociedad cruceña. A primera vista pareciera fácil, y tomando al caso el ejemplo de la explotación de una nueva empresa ferroviaria, la construcción de la estructura física que significan inversiones en investigaciones y estudios, inversiones en el trazado y tendido de la línea férrea con su implicación de subir y bajar montañas, perforar cerros y hasta de aplanarlos, construir puentes, romper montes, inversiones en obras de complemento como el tendido de líneas telegráficas, inversiones en el equipo de arrastre o locomotoras, inversiones en el material rodante de pasajeros y carga, y más inversiones en el montaje y equipamiento de talleres de mantenimiento, formación de los cuadros operativos, y de logística y de administración de todas las especialidades y niveles, sin tomar en cuenta que todo lo anterior significa también organización y más organización, peor para una empresa pobre como el Estado boliviano que ha tenido que acudir a todos los medios posibles en lo interno y a todas las vías y canales posibles de financiamiento en lo internacional para hacer realidad su objetivo, y así, pareciera -o tal vez lo es realmente- que una vez concluida la construcción del ferrocarril, el echar a correr los coches de pasajeros y carga fuese simplemente una tarea secundaria, de mero complemento, algo así como empujar los carros sobre las rieles.

Los empresarios cruceños lo tuvieron así todo servido, y además de extensas tierras fértiles y vacunos por decenas de miles, créditos bancarios de "fomento", es decir, sin mayores requisitos, a bajo costo y cómodos plazos de repago, así como un mercado interno prácticamente cautivo; tuvieron también la sapiencia de aprovechar la llegada del gran momento histórico, y desplegaron toda su sagacidad, su astucia, su intuición y olfato reconocidos para hacer negocios, y a veces, hasta su empuje arrollador, poco escrupuloso o totalmente inescrupuloso, impermeable a cualquier tipo de trabas; a estas características se suma el notable sentido de cohesión entre consanguíneos, coterráneos, semejantes y allegados en la práctica del quehacer económico y social de la región, organizaciones de la vida en sociedad como los "Centros de Amigos", las "fraternidades" y especialmente las comparsas carnavalescas -que en otros ámbitos no pasan de ser simples agrupaciones eventuales para la diversión de sus miembros en aquellos días del rey "momo"-, se constituyen en verdaderos centros de poder y acción pactada, inmiscuyéndose en política, conjuntamente las secretas y excluyentes "logias" -con prácticas que remedan mal y sin contenido los rituales esotéricos de la masonería-, y es así que a la usanza de las antiguas prácticas de los judíos

ortodoxos o de sus descendientes "marranos", estas organizaciones socializan, comercian, trafican, practican la banca activa o sea la que da préstamos, sólo entre ellos, salvo que la necesidad sea imperiosa y les compela a negociar con los forasteros, como se dice en la jerga local a los no cruceños; es así cómo se explica que en plazos históricamente cortos, la naciente burguesía cruceña que pronto habría de convertirse en una verdadera oligarquía, hizo surgir una marejada de empresas en lo que antes era según ellos mismos, la parte más olvidada de Bolivia.

De este modo, en el transcurso de 20 años o sea de 1953 a 1972, ya existían en Santa Cruz numerosas empresas de nivel industrial y origen agropecuario, entre las cuales se citan las más importantes en consideración a su capital declarado:

- 95 Aserraderos
- 33 Ingenios arroceros
- 13 Desmotadoras de algodón
- 4 Curtiembres
- 3 Industrias azucareras, incluyendo la estatal "Guabirá"
- 3 Mataderos frigoríficos, incluyendo la estatal "Todos Santos"
- 3 Fábricas de aceites
- 3 Fábricas de textiles
- 1 Fábrica de caramelos
- 1 Envasadora de alimentos
- 1 Fábrica de almidón
- 1 Fábrica de alimentos balanceados para animales
- 1 Fábrica de embutidos y conservas de carne
- 1 Fábrica de pasta de cacao
- 1 Fábrica de alcoholes¹⁹⁵

En realidad, en 1972 existían 172 empresas porque a las anteriores se suman varias fábricas de alcoholes, beneficiadoras de café, etc.

En el siguiente periodo en análisis, 1973-1980, no solamente se suman más empresas como las siguientes, sino que también se produce un salto cualitativo que significa ante todo mayores inversiones de capital en cada emprendimiento:

- 1 Ingenio azucarero
- 1 Matadero frigorífico

¹⁹⁵ Grupo de Estudios Andrés Ibáñez, obra citada, pág. 86, en base al "Esbozo de Plan Regional de Desarrollo Agropecuario", Anexo III, Tomo VI, del Comité de OO.PP. de Santa Cruz, 1972 y testimonios publicados en la prensa.

- 3 Ingenios arroceros
- 3 Fábricas de aceites
- 10 Fábricas de alimentos balanceados
- 4 Fábricas de lácteos y quesos, incluyendo la estatal PIL
- 3 Fábricas de derivados de harinas de cereales y maíz
- 1 Envasadora de frutas y vegetales
- 2 Desmotadoras de algodón
- 3 Fábricas de textiles
- 10 Industrias de la madera (las más importantes)
- 3 Fábricas de papel
- 1 Curtiembre¹⁹⁶

Lo más notable es que hasta los años 80 la gran mayoría de las empresas privadas han sido establecidas con capitales cruceños, por cuanto la inversión extranjera alcanzaba apenas a 6 empresas y las del interior del país se limitaba a las del empresario paceño José Romero Loza, según nuestra fuente de consulta.

Oficialmente, el I.N.E.¹⁹⁷ informa que en 1977 habían en Santa Cruz 466 establecimientos manufactureros industriales y en 1992 en el II Censo Nacional de Establecimientos Económicos, este mismo organismo encargado de llevar las estadísticas nacionales arroja la cifra de 3.718 establecimientos o industrias manufactureras, con el dato interesante de que 3.237 de estos establecimientos son de carácter unipersonal, 182 sociedades de responsabilidad limitada y únicamente 31 sociedades de capitales o sociedades anónimas¹⁹⁸, que confirma lo que manifestábamos anteriormente acerca del carácter familiar de la gran mayoría de las empresas cruceñas, aunque debemos tomar nota de que para esta época la inmigración proveniente del resto de la República comprendía también empresarios pequeños, medianos y grandes. Este II Censo arrojó un total de 31.864 establecimientos económicos existentes en Santa Cruz clasificados en 17 grupos o ramas de actividad, pero, nosotros nos hemos limitado en este libro a considerar sólo algunas de estas actividades, tanto por considerarlas más representativas de la actividad privada empresarial de la región, como porque los grandes emprendimientos como la industria petrolera o la sojera serían objeto

196 Grupo de Estudios Andrés Ibáñez, obra citada, pág. 90, en base a "Mundo Agropecuario-Industrial" año 1979, Guía de la Cámara de Industria y Comercio, 1980 y testimonios publicados en la prensa.

197 Instituto Nacional de Estadística: "Estadísticas Regionales, Santa Cruz- Bolivia", Marzo de 1980, cuadro N° 11.

198 Instituto Nacional de Estadística: "II Censo Nacional Establecimientos Económicos, 1992", Cuadro 95, "Santa Cruz: Número de Establecimientos Económicos tipo local, por organización jurídica, según rama de actividad".

de otros trabajos específicos por la magnitud e implicaciones de la inversión en estos ramos.

En cuanto al azúcar, si bien ya existía una industria azucarera de vieja data levantada por empresarios cruceños, ésta no alcanzaba por mucho a cubrir el consumo interno, y fue el gobierno nacional que con la instalación del Ingenio de Guabirá determinó su desarrollo espectacular, tanto que según Cornelius H. Zondag¹⁹⁹ en 1949 Santa Cruz producía solamente 249 toneladas de azúcar llegando a 80.000 en 1964, incluyendo la producción de los ingenios privados San Aurelio que empezó en los últimos meses de 1957 y La Bélgica que entró en producción desde 1952 con volúmenes muy inferiores a Guabirá. Respecto a este ingenio azucarero, creo también muy pertinente transcribir un párrafo de la biografía de Alfonso Gumucio escrito por su tocayo Crespo²⁰⁰: "Al principio se recibió con incredulidad la idea de construir un ingenio, aún los de buena fe dudaban de que el Gobierno pudiese realizar tal obra. Los de mala fe empezaron la clásica campaña difamatoria, el ingenio sería muy costoso, muy grande, su ubicación era mala, no había agua, etc. Hubo alguien que lo tildó de 'elefante blanco' aseverando que 'ese monstruo jamás se llenaría de caña'. Sin duda eran las mismas voces que años más tarde se opusieron tenazmente con argumentos de todo género y medios posibles, e infelizmente con éxito, a la instalación del Ingenio Azucarero de San Buenaventura en el trópico de La Paz. Pese a todo, el Proyecto Guabirá prosiguió y en "[...] agosto de 1952 convocó a propuestas para la construcción de un ingenio con capacidad para moler mil toneladas de caña en veinticuatro horas".

Habiendo alcanzado la producción de azúcar niveles considerables tanto para cubrir la demanda nacional como para la exportación, lo que conllevaba una amplia problemática económico-social para el que, el sector agropecuario del país, y específicamente Santa Cruz, no estaban preparados, el gobierno del Dr. Hernán Siles Zuazo decide crear en 1958 el Consejo Nacional de Estudios de la Caña y el Azúcar CNECA como órgano encargado de la investigación de los aspectos técnicos, económicos y jurídicos del cultivo de la caña de azúcar, elaboración y comercialización del azúcar²⁰¹, que en su creación estuvo integrada en forma extraordinaria por delegados-técnicos del Ministerio de Economía, Ministerio de Agricultura, Servicio Agrícola Interamericano SAI, Misión de Operaciones de los Estados Unidos de Norteamérica en Bolivia USOM, la Sociedad de Ingenieros Agrónomos de Bolivia, la Corporación Boliviana de Fomento, la Asociación de Productores Cañeros de Santa Cruz, la Cámara Nacional

199 Zondag, Cornelius H.: Obra citada, pág. 194.

200 Crespo, Alfonso: Obra citada, pág. 45.

201 Decreto Supremo N° 5015 del 5 de agosto de 1958.

de Industrias y la mismísima Organización de las Naciones Unidas ONU. Se justificaba la constitución de una súper comisión como ésta porque tenía que determinar las normas y parámetros que, en lo futuro, regirían las relaciones de producción del sector, por tanto, que tenían que ser acatadas por todos los entes sociales intervinientes en la misma, como ser la fórmula para la determinación del precio de la caña; determinación de costos y rendimiento de producción de caña, azúcar y alcohol; arancel de importaciones del azúcar y régimen impositivo para el azúcar y el alcohol; régimen social de los trabajadores dependientes de los cañeros y los azucareros, y otros. Esta Comisión, que estuvo presidida por el Ministro de Economía y funcionó, en consecuencia, bajo su tuición, años después pasó al sector privado aunque bajo otra conformación.

El Estado nacional después de haber establecido la industria boliviana del azúcar a niveles de exportación, prosiguió con sus políticas de apoyo, ya sea con la investigación de los distintos sectores que concurren a su producción, como queda dicho, así como a la equitativa participación en los beneficios para cada uno de los factores de la producción, y es así que creó en 1983 durante el segundo gobierno del Dr. Hernán Siles Zuazo el llamado "Fondo Cañero", que establece una compensación monetaria en beneficio de los cultivadores de caña por tonelada de este cultivo entregada a los ingenios, otra a favor de los zafreiros o cosechadores, otra tercera compensación a favor de las alcaldías de las zonas productoras de Santa Cruz y Tarija, y finalmente, otra compensación que vendría a ser un subsidio a favor de los exportadores²⁰²; todo esto, mediante sobreprecios al costo real del azúcar que naturalmente iban a ser pagados por el consumidor individual, entonces, se puede deducir con toda propiedad que todos los pobladores del país, de todas las regiones y de todas las etnias contribuyeron también, a su medida, al engrandecimiento y sostenimiento de esta notable industria en el Departamento de Santa Cruz.

En capítulos ex profeso nos dedicaremos a los incentivos que recibió la agricultura cruceña mediante el sistema financiero, ahora, nos basta por concluir en que, en una u otra forma, la agricultura cruceña fue casi totalmente mecanizada, así como las técnicas de cultivo, cosecha, fertilizantes y control de plagas puestas al día para las últimas décadas del siglo XX, aunque falta determinar si la relación costo-rendimiento, o en otros términos, de que el producto final se corresponde cuantitativa y cualitativamente con el monto de la inversión; aunque algún analista norteamericano, que informó sobre el gasto efectuado con recursos de los préstamos de los organismos internacionales para el desarrollo de la agricultura en Santa Cruz, determinó, aunque tímidamente, que había una porcentual del gasto hecho con los préstamos que no pudo ser explicada o justificada adecuadamente.

202 Decreto Supremo N° 19392 del 27 de enero de 1983 y D.S. N° 19511 del 14 de abril del mismo año.

En el rubro de la madera, comenzamos por decir que, aparte de la infraestructura normativa tendida por el Estado nacional con las disposiciones legales citadas y muy especialmente por la permisiva Ley Forestal "Crimen sin castigo" dictada en el periodo de Sánchez de Lozada, el Estado boliviano también aquí, en la industrialización de la madera, ha sido pionera con la adquisición de un pequeño aserradero con capacidad de 5.000 pies cuadrados y posteriormente otro grande, que fueron instalados a 30 Kms. de Santa Cruz en un lugar denominado "Espejos", pero que, una vez instalados, no pudieron ser operados por su propietario, la Corporación Boliviana de Fomento, por causas que no se especifican, viéndose obligada ésta a conformar una sociedad mixta en la que resultó perdidoso porque no obstante de haber provisto toda la maquinaria y haber cubierto todos los gastos de instalación que llegaron a 5 millones de bolivianos, obtuvo el reconocimiento de sólo el 49% del capital accionario, pero -y se suman los peros- la sociedad así conformada tampoco pudo hacer funcionar el aserradero y las acciones propietarias pasaron de unas manos a otras, entrando en disolución; no se supo cuánto se perdió o ganó en el Proyecto porque los socios mayoritarios nunca presentaron los balances de su gestión²⁰³.

Pasando a otra fuente, el Grupo de Estudios Andrés Ibáñez que en su citada obra dice que a partir de 1960 la mecanización de la industria maderera ha sido amplia y sostenida, tanto que en 1962 ya existían 8 aserraderos y en 1972 habían 95 aserraderos con un monto total de capitales inscritos que sólo era superado por la industria azucarera y las desmotadoras de algodón; para 1980 esta industria había dado un salto cualitativo, pasando del simple talado de árboles y aserradero de la madera, a la laminación de ésta para diversos usos, y de figurar en la lista de las 10 empresas más grandes, la principal de ellas tiene un capital declarado de \$us.1.463.414 de la época, debiendo tomarse en cuenta que las empresas en general declaran un capital mucho menor al de la inversión fija y al capital en giro reales. Asimismo, hasta este mismo año, el número de aserraderos se había incrementado a 128 establecimientos. Paralelamente al salto cualitativo la industria maderera y de sus derivados se había constituido en 1980 como la más grande demandante de mano de obra, vale decir, por encima de las industrias petrolera y azucarera que comúnmente se consideraban como las más importantes fuentes de ocupación industrial en la región, y es así que 3 plantas industrializadoras de madera se sitúan entre las 12 empresas industriales más grandes de Santa Cruz que son 4 ingenios azucareros, 2 fábricas de aceite comestible, 3 hilanderías y fábricas textiles y las 3 madereras²⁰⁴.

203 Crespo, Alfonso: Obra citada, pág. 56.

204 Grupo de Estudios Andrés Ibáñez, Obra citada, págs. 39, 88-95, 100.

Otra referencia, más directa de la evolución numérica y cualitativa de la industria maderera, es la Cámara de Industria y Comercio de Santa Cruz. Así, un documento de 1985 registra la existencia de 37 aserraderos y 42 establecimientos de industrialización de la madera²⁰⁵ inscritas en la Cámara, que dos años más tarde, o sea para diciembre de 1987, descendió a 30 y 35, respectivamente, pero con la mejor nota de que aparecen inscritas 38 fábricas de muebles de madera, puertas, ventanas y marcos tallados, debiendo tomarse nota de que las actividades comerciales, industriales o de servicios no están legalmente obligadas a inscribirse en la Cámara, lo que, por una parte, explica el menor número de actividades registradas, y, por otra, la evidencia de que en la realidad existen muchas más actividades del género en el Departamento de Santa Cruz.

Pero habrá que darle más crédito al I.N.E. por el carácter especializado y de cobertura amplia de su trabajo, y es así que en el II Censo de Establecimientos Económicos levantado en 1992 se declara la existencia en Santa Cruz de 157 fábricas de productos de madera y 786 fábricas de muebles, con la particularidad de que ninguna de estas 943 empresas está constituida como una sociedad de capitales, solamente el 4,3 % son sociedades de responsabilidad limitada y la gran mayoría, el 89,9% son establecimientos unipersonales, el resto está repartido entre sociedades colectivas, sociedades en comandita, una cooperativa y una estatal²⁰⁶. Si bien muchas de estas empresas individuales podrían ser realmente tales por tratarse de pequeñas explotaciones o simplemente talleres a nivel artesanal, otras tantas son los grandes extractores de madera que en un proceso de integración vertical poseen aserraderos y establecimientos de industrialización de la madera, que por pertenecer a grupos familiares figuran como empresas unipersonales.

Y tal vez la fuente más reciente y confiable de información sería el trabajo titulado "Relevamiento Nacional de Información de Unidades Productivas del Sector Maderero en Bolivia", realizado entre 2005 y 2006 por la Cainco, la Cámara Forestal y la UPSA con financiamiento de la Agencia Sueca de Cooperación Internacional, en él se identifican 222 aserraderos existentes en los 9 Departamentos del país, de los cuales Santa Cruz posee el mayor número con 79 establecimientos, mientras que hay Departamentos que por sus condiciones naturales como Oruro y Potosí no tienen un solo aserradero; tomando en cuenta el volumen de la producción de los 25 aserraderos clasificados como grandes, 17 están ubicados en Santa Cruz y le sigue de lejos en segundo lugar el Beni con 4 aserraderos; en este punto, es pertinente notar que existen 29 empresas que no proporcionaron información suficiente para determinar su clasificación, de

²⁰⁵ Guía de Industria y Comercio de Santa Cruz 1985, pag. 3, 28.

²⁰⁶ I.N.E.: "II Censo Establecimientos Económicos, 1992", Cuadro 95: "Santa Cruz, número de establecimientos económicos tipo local, por organización jurídica, según ramo de actividad".

las cuales, 13 sugestivamente son aserraderos cruceños, y, lo que resulta muy interesante desde la perspectiva socio-económica es que, de los 92 aserraderos existentes en Santa Cruz, 71 son unipersonales y solamente una está constituida como sociedad anónima, es decir, que la gran mayoría de las madereras establecidas en el Departamento son de propiedad familiar²⁰⁷.

Esta enorme expansión es sólo explicable con una inversión también grande de capitales, como que efectivamente se hizo, ya sea en forma de préstamos de fomento a través de los bancos estatales o de algunos privados que administraron algunas líneas de crédito del financiamiento internacional al país, como el Banco de Santa Cruz y otros, o también de inversiones directas de capital privado foráneo, y lo que es más significativo, inversiones del sector privado tradicional de la región y de nuevos poseedores de capital de inversión, los "nuevos ricos".

Evidentemente, en nuestra pesquisa de fuentes de información encontramos que el sector forestal-maderero además de haber recibido créditos de fomento a través del Crédito Industrial Supervisado financiado por la AID de los EE.UU., recibió créditos en forma sostenida del Banco Industrial S.A., según lo confirma un boletín de estadísticas económicas Usaid-Bolivia de 1971²⁰⁸, en efecto:

En millones de pesos bolivianos.

Crédito industrial Supervisado	1959-63*	2,75
Créditos concedidos en :	1964	1,29
Id.	1965	1,67
Id.	1966	1,12
Id.	1967	0,45
Id.	1968	1,08
Id.	1969	0,58
Id.	1970	0,41

*Programa financiado por AID antes de la creación del B.I.S.A.

Es remarcable que según los 14 tipos de Industria en que son clasificados los préstamos del BISA, los créditos para la industria maderera en este periodo ocupan el 4º lugar en valor, detrás solamente de los préstamos para la industria alimentaria, de textiles y de "artículos de metal".

En cuanto a inversiones directas de capital extranjero, apoyándonos en el trabajo del Grupo de Estudios Andrés Ibáñez, se puede decir que han sido escasas

²⁰⁷ Encuesta Upsa, Asdi, Cainco, Cfb, 2005-2006, págs. 26-28.

²⁰⁸ Usaid-Bolivia, Estadísticas Económicas N° 12, 1971, pág. 34 Cuadro XXXII.

en estos primeros años, pues, se identifican tan sólo dos empresas con presencia de inversión extranjera: la laminadora Tonan de capitales japoneses y la Suto Ltda. también laminadora y de capitalistas japoneses, asociados con inversionistas locales, por tanto, es lógico deducir que las mayores inversiones en este sector han sido hechas con capitales tanto de la antigua elite terrateniente-ganadera como de los nuevos detentadores de capital con recursos generados en diversas fuentes no muy ortodoxas de la acumulación capitalista, como demostraremos después.

El comercio y la prestación de servicios surgidos alrededor de la explotación petrolífera y de las principales industrias como la azucarera, así como del boom de la agropecuaria en general, ha sido amplio en todas sus categorías o niveles de manifestación, y nos da una idea de su crecimiento exponencial una nómina presentada por el Centro Andrés Ibáñez en el citado libro (páginas 84 y 108): de 23 empresas industriales y comerciales significativas existentes hasta el año 1952, según la "Guía de Industria y Comercio" de la Cainco, en 1980 se convierten en 377 empresas industriales, 861 comerciales y 133 de servicios, o sea un total de 1.371; hasta 1985 estas cifras se elevan -una más o una menos- en 503 emprendimientos industriales, 873 comerciales y 369 de servicios²⁰⁹, hasta que en 1987 los registros indican 439 empresas del Sector Industrial, 739 del Sector Comercio y 305 del Sector de Servicios²¹⁰; la Guía de 1992, que es mucho más sucinta, nos muestra, sin embargo, la existencia de 2.614 empresas industriales inscritas, clasificadas siguiendo las recomendaciones del BID, según el número de trabajadores empleados (**Anexo N° 20 A**), además, dice escuetamente, que existen 1.369 empresas comerciales de las que 304, o sea el 22.2%, son firmas importadoras; sobre el sector servicios declara que éste es importante aunque no nos proporciona cifra alguna.

Un somero examen de la Guía de la Cainco de 1985 demuestra que el mayor número de empresas industriales son las de la madera con 42 empresas inscritas, sin tomar en cuenta a los aserraderos que le siguen, que son 37, lo que convalida la notable importancia de esta actividad en la economía regional así como su desarrollo cualitativo con mayor valor agregado, tal como se muestra también en otro acápite; en 1986-1987 aparecen inscritas 40 empresas de "Petróleo y gas natural servicio a la industria" (sic) que lideran el sector industrial, pasando las madereras (35) y aserraderos (30) a un segundo y tercer puesto, y como se decía, la explotación petrolera generó una variedad de servicios de apoyo, incluyendo la atención de alimentos, vivienda, servicio médico, vestuario y hasta pasatiempo al personal de los recónditos campamentos petrolíferos de la región. En cuanto al

209 Cámara de Industria y Comercio de Santa Cruz: Guía de Industria y Comercio de Santa Cruz, 1985.

210 Cámara de Industria y Comercio de Santa Cruz: Guía de Industria y Comercio 1986-1987.

comercio, en 1985 las actividades de "Repuestos, partes, piezas y accesorios para automotores" con 101 registros encabezan el sector, seguido de las farmacias con 66 negocios, y según la Guía de 1986-1987 el comercio de "Repuestos, partes, piezas y accesorios para automotores" siguen siendo los más numerosos con 98 registros, y a continuación están las empresas de "Importaciones, Exportaciones, Representaciones y Consignaciones" con 97 registros; en el sector de servicios están mas bien los negocios unipersonales o de tipo artesanal, destacan, sin embargo, las agencias de turismo que pasan de 55 a 75 de un periodo a otro. Esta relación expresa evidentemente el rumbo que van tomando las actividades comerciales, conforme se desarrollan los sectores productivos de la región, o expresan determinadas necesidades de los consumidores, así, el comercio de repuestos para automotores es mayor no solamente porque crece el parque de automotores por la mecanización de la agricultura, la incentivación del transporte por la apertura de nuevas carreteras o por la mayor demanda en la ciudad, sino también porque abastece a todo el país por la internación cada vez mayor, ilegal o no, de vehículos de industria brasileña por Santa Cruz, y por el elevado índice de crecimiento de las agencias de viajes, se ve que la población de la región empieza a gozar el deleite de viajar allende las fronteras y los mares, que además es beneficioso porque los viajes que amplían el horizonte de los lugares habituales, y cuanto más lejanos sean aquellos, "amplían la mente" y "enriquecen el espíritu".

Y también en el caso de esta explosión de actividades en la industria, el comercio y los servicios, cabe preguntarse sobre la magnitud y la fuente de los recursos económicos que lo ha hecho posible, y no cabe duda alguna que, excluyendo la inversión directa de capitales extranjeros, gran parte de la inversión ha sido efectuada con recursos propios traída por gente venida del resto del país o con dinero de los propios cruceños, y en este último caso, mucho de éste proviene honestamente de fuentes como la plus valía de la propiedad agraria y de la urbana, que han sido considerables si tomamos en cuenta todas aquellas enormes extensiones de tierra que han sido beneficiadas por los nuevos ferrocarriles y carreteras construidas en el Departamento, así como la rapidísima expansión de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra y de otros centros urbanos como Montero y el surgimiento de nuevas poblaciones como Mineros, que ha hecho rica o por lo menos con suficientes recursos económicos a muchísima gente, que le ha posibilitado, de este modo, convertirse en gente de negocios, y, por otra parte, también muchísimo dinero provino de lo que podríamos llamar las fuentes no ortodoxas de acumulación capitalista como ser el contrabando, el narcotráfico y otras fuentes.

4.11 LA DEUDA EXTERNA.

En este punto, como en tantos otros de amplio espectro tanto nacional como internacional, solamente nos referiremos a los aspectos que tuvieron incidencia directa en el desarrollo económico del Departamento de Santa Cruz.

La deuda externa, si bien tiene orígenes de vieja data en la historia económica de Bolivia, alcanza sus puntos más elevados en el siglo XX con motivo del desarrollo económico del Departamento de Santa Cruz emprendido por el Estado, así, aun antes de la "Marcha al oriente" promovida por los gobiernos del Movimiento Nacionalista Revolucionario, ya se habían destinado por lo menos 42 millones de dólares a tal objeto, tal, el empréstito del Export-Import Bank originalmente contratado por 41.900.000 dólares en 1945 para la construcción de la carretera Cochabamba-Santa Cruz, posteriormente, los "ideólogos" de la Revolución Nacional al esbozar los planes de desarrollo habían pensado en la prioridad de uso o aplicación de la ayuda del gobierno norteamericano y en una limitada pero factible participación o financiamiento estatal del gobierno boliviano, pero la realidad fue otra, puesto que en 1964, cuando se produjo el "quiebre" de los gobiernos del MNR la deuda externa ya tenía un saldo neto de algo más de 242 millones de dólares, no obstante de que en el mismo periodo histórico la denominada ayuda americana distribuida en rubros titulados como Asistencia Técnica, Ley Pública 480, Créditos de Desarrollo, Préstamos a largo plazo del Export-Import Bank, Donaciones en dinero, y Otras Donaciones, alcanzaron también su máxima expresión con un total de 392 millones de dólares hasta 1964; esta "ayuda" americana que empezó modestamente con 5 millones de dólares en 1954, subió a 21 millones casi inmediatamente después, es decir, en 1955, para luego remontarse a los 73, 4 millones tan solo en 1964, según Zondag.

Es de conocimiento general, tal cual lo afirman diversos economistas e investigadores de la historia económica nacional, tanto bolivianos como extranjeros, que la mayor parte de estos créditos tuvieron como destino final diversos proyectos que se ejecutaron en Santa Cruz, como también lo vimos en el capítulo 3 de este trabajo. Algunos de estos autores como el economista norteamericano-holandés Cornelius H. Zondag nos dan cifras específicas, en este caso, de los primeros años o sea del despegue de la economía cruceña, y en lo que respecta al "Crédito Agrícola Supervisado" que arrancó en 1955 nos dice que durante un periodo de 6 años el monto total concedido fue de \$us. 3.200.000 y que de este total un monto de \$us. 1.300.000 (40%) fue al área de Santa Cruz, que fue destinado a distintos fines en las siguientes cifras porcentuales²¹¹:

211 Obra citada, pág. 197.

- 21,6% Compra de maquinaria y equipo agrícola.
- 8,4% Adquisición de ganado.
- 6,0% Mejora de tierras y pastos.
- 8,8% Cercas.
- 1,5% Cultivos permanentes como cítricos, café, goma.
- 0,3% Compra de tierra.
- 10,3% Construcción de edificios.
- 41,2% Capital de trabajo.

Y aunque esta distribución no llega a totalizar el 100%, es notable la alta proporción destinada a capital de trabajo que, como sabemos, es dinero en efectivo susceptible de manejo libre.

En la búsqueda de más fuentes de información sobre el destino dado a los recursos del crédito internacional, encontramos una bien fundamentada obra sobre el financiamiento externo del desarrollo de Bolivia²¹², algunos de cuyos datos, o sea los más pertinentes, los clasificamos y exponemos en el **Anexo N° 23**. Los préstamos del BID otorgados para el desarrollo de Bolivia hasta el 31 de diciembre de 1972 suman 156.917.000 dólares americanos²¹³, de los cuales en una primera instancia se han identificado préstamos por 81.903.800 dólares que tienen relación con el desarrollo de Santa Cruz, sin embargo, de esta suma sólo una parte por \$us. 30.989.000 son créditos específicamente destinados a tal Departamento, otro importe de \$us. 36.604.800 son préstamos para proyectos a ser desarrollos en forma compartida entre Santa Cruz y algún o algunos otros Departamentos del país, y finalmente, otro grupo por \$us. 14.310.000 (marcados con asteriscos) corresponden a las porciones que al parecer (por la escasa información que se dispone), no corresponden específicamente a Santa Cruz ni que son claramente compartidos con otros Departamentos, razón por la que habría que conceptuarlos junto al grupo de "Otros préstamos para Bolivia". En el "Resumen" vemos que el 19,75% de los préstamos han sido destinados exclusivamente a Santa Cruz, el 23,33% son préstamos compartidos entre Santa Cruz y otros Departamentos y el 56,92% corresponde a los restantes ocho Departamentos del país; no se ha podido precisar a cuánto ascienden las inversiones destinadas a Santa Cruz del "mix" de 36.604.800 dólares, pero, como todos sabemos, la mayor proporción, sino es la totalidad, de los créditos destinados a la agricultura y la ganadería en aquella época tenían destino final el Departamento cruceño, por lo tanto, optando

212 BID - Guido Valle Antelo, Antonio Céspedes Toro: Financiamiento externo del desarrollo de Bolivia, Washington DC, 1973.

213 Idem., pág. 41.

por la solución salomónica para situaciones de incertidumbre podemos suponer que la mitad de aquel 23,33% le corresponde también a Santa Cruz, es decir, que en total más o menos un 31,41% de los \$us. 156.917.000 o sea 49.291.400 dólares americanos, de los préstamos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a Bolivia al 31 de diciembre de 1972, han sido invertidos en el Departamento de Santa Cruz.

En la obra mencionada de estos dos funcionarios del BID, también se hace una estadística de los otros financiamientos externos recibidos por Bolivia al 31 de diciembre de 1972, de los cuales se ha efectuado un análisis similar al anterior y cuyos resultados los presentamos en el mismo **Anexo N° 23 hoja 2**, con los siguientes resultados expuestos en el “Resumen” de los préstamos de AIF (Asociación Internacional de Fomento), BIRF (Banco Mundial) y AID (Agencia para el Desarrollo Internacional): Del total de préstamos otorgados a Bolivia que ascienden a 172.951.616²¹⁴ el 17% han sido específicamente extendidos para Santa Cruz, y si hacemos la misma disquisición anterior respecto al 43% del rubro de “Préstamos compartidos con otros Departamentos” llegamos a que sólo el Departamento de Santa Cruz se ha beneficiado con alrededor el 38,7% o sea 66.918.888 dólares americanos de los préstamos concedidos por AIF, BIRF y AID hasta la indicada fecha.

En resumen, y según la obra citada, al 31 de diciembre de 1972 de un crédito externo total (BID+AIF+BIRF+AID) de 329.868.616 dólares americanos que podríamos considerarlo parcial, porque no incluye créditos de gobiernos, de bancos del exterior ni de proveedores al sector público o privado, alrededor de 116.210.288 dólares (49.291.400 + 66.918.888), o sea el 35,2%, ha sido destinado al Departamento de Santa Cruz, y en realidad, este insumo de recursos se acrecienta con el llamado aporte local que el Gobierno de Bolivia o los destinatarios del préstamo tenían que hacer con recursos propios o del Tesoro General de la Nación y que fluctuaba entre el 10 y hasta el 25% del monto del préstamo; se ve, pues, que en este periodo de pleno desarrollo del “milagro cruceño” el Estado nacional le ha destinado al Departamento de Santa Cruz más recursos de la deuda externa contraída, que a ninguno de los otros Departamentos, o en términos más directos, este solo Departamento ha absorbido más del tercio de la deuda externa boliviana a diciembre de 1972 (beneficiado por el gobierno de Banzer) mientras que los otros ocho Departamentos, algunos con iguales vocaciones agropecuarias, apenas han recibido unas migajas del crédito, como el Departamento de Pando.

Años después, en su obra *Economía y Poder, 1952-1993*, Carmen Dunia Sandoval, Ada Vania Sandoval, Marco Antonio del Río, Franz Sandoval, Carlos

214 Idem., pág. 214.

Mertens y Claudia Parada hacen un excelente trabajo al detallar los diversos destinos de la deuda pública externa contratada al 31 de diciembre de 1978, basándose en el “Estado de la Deuda Pública Externa” que por primera y única vez publicó el Banco Central en forma detallada en su *Memoria Anual de 1978*; en el trabajo mencionado se observa que del total de 3.101.811 millones de dólares, el 24,8% de la deuda externa contratada -prácticamente el 25%- ha sido invertida en el Departamento de Santa Cruz, inversiones que desglosadas por determinados rubros de actividad, organismos, competencias gubernamentales y entidades del sector público, muestran cifras interesantes de cómo se ha privilegiado la inversión pública con el crédito externo, empero, es necesario remarcar que si en este caso el análisis basado en el “Estado de la Deuda Pública Externa” del Banco Central comprende toda la gama de préstamos del exterior a Bolivia, de donde la porción específica de Santa Cruz obviamente disminuye en relación al análisis de 1972; pero lo que cuenta por la seriedad de la fuente es que, tomando en cuenta la jurisdicción territorial o “gobiernos locales” que indica la Memoria del Banco, el 54,61%, equivalentes a 61.868.000 dólares, o sea más de la mitad del total nacional de 113.290.000 dólares de este rubro, se ha destinado solo al Departamento de Santa Cruz, conforme a este detalle (en miles de dólares):

Planta de Hilados	31.211
Equipo caminero	12.785
Construcción Parque Industrial	6.500
Otros Cordecruz	11.372
Total	61.868

Mientras que otros Departamentos con similares posibilidades de desarrollo agropecuario-forestal como Pando, ni siquiera son mencionados, o sea, que recibieron 0 (cero) recursos en esta gran repartija de dineros prestados que hizo la dictadura banzerista.

La deuda externa que permitió este monto de inversiones y otros gastos igualmente de montos considerables, tuvo un veloz y voluminoso crecimiento durante la época denominada del “Banzerato”, en alusión al gobierno dictatorial del Gral. Hugo Banzer Suárez y de sus sucesivos gobiernos militares, en efecto, la deuda externa creció de 667 millones de dólares al final de 1970 hasta 3.102 millones hasta fines de 1978. Refiriéndose al endeudamiento incurrido por los diferentes gobiernos desde 1971 hasta 1985, el investigador holandés Jeroen Strenger, que es autor de un extenso análisis de la deuda externa boliviana, hace la siguiente cuantificación²¹⁵, en millones de dólares:

215 Strengers, Jeroen: La pesada carga de la deuda, 1986, pág. 13.

Banzer	1971-1978	2.234,5
Pereda	(4 meses) 1978	141,8
Padilla	1978-1979	533,3
Guevara	(3 meses) 1979	23,5
Gueiler	1979-1980	175,9
García Meza	1980-1981	517,4
Bernal-Torrelío-Pammo	1981	1,7
Torrelío	1981-1982	140,9
Siles	1982-1985	436,0

Este analista tiene una frase contundente respecto a estas cifras y dice: “Se podría decir que, como la llamada Revolución Federal de 1898 (la guerra civil entre las fracciones liberal y conservadora de la burguesía) significaba la toma de poder de la ciudad de La Paz contra la ciudad de Sucre, el golpe de estado del 21 de agosto de 1971 (del Gral. Banzer) significó la toma de poder de Santa Cruz contra el resto del país”²¹⁶. Evidentemente, la burguesía parasitaria y dependiente del Estado que emergió de la teoría de Víctor Paz Estenssoro de crear una burguesía nacional, y que en los hechos se radicó principalmente en Santa Cruz, tomó el poder con el golpe militar de Banzer para servirse del Estado en forma más directa, con exclusión de cualquier otro interés que no fuera el suyo; y es así que la política de desarrollo y de inversiones, el financiamiento externo y el endeudamiento progresivo de Bolivia estaban todos en función directa de sus intereses de clase y de un absurdo sentimiento regional, tanto es así, que una vez que a su juicio estaban ya suficientemente “desarrollados” como región se lanzaron abiertamente a la palestra política preconizando unos la autonomía plena respecto al gobierno central y otros directamente la federalización del país, y en el extremo de los casos la independencia respecto a la República de Bolivia, olvidando que toda esta “grandeza” se la había logrado gracias al sacrificio de la economía del resto del país, puesto que no otra cosa significa que los excedentes económicos difícilmente logrados por la Comibol en la explotación de las minas del occidente fueron desviados al desarrollo del oriente del país en lugar de su reinversión en su propio desarrollo, o que las divisas extranjeras obtenidas por la exportación de sus minerales fueran entregadas al Estado boliviano al cambio oficial, cuando el cambio real del mercado hasta multiplicaba varias veces el cambio oficial, y la Corporación Minera de Bolivia tenía que afrontar sus costos locales con aquel cambio desmesuradamente alto, en cambio, las divisas extranjeras así obtenidas le sirvieron al Estado para cubrir el llamado “Aporte local” de los múltiples préstamos logrados del exterior para el desarrollo del oriente boliviano.

²¹⁶ Idem., pág. 12.

Otra característica de la deuda contraída en el “Banzerato” es que ella cambió de origen, porque si antes era de fuentes internacionales de financiamiento como el Banco Mundial, el BID, etc. después fueron los bancos privados del exterior los dadores de créditos, y naturalmente, a tasas de interés mucho más altas y plazos cortos, aún más, el peso de la deuda contraída en la dictadura de Banzer pesó fatídicamente en años posteriores en las finanzas públicas del país, al extremo que una buena proporción de los préstamos obtenidos tuvieron como destino simplemente el pago de intereses devengados y cuotas de capital vencidas que no se pudieron honrar oportunamente, además de que, según una estimación hecha por el Centro de Documentación, Información y Biblioteca “Cedib”, alrededor del 11,4% de la deuda al 31 de diciembre de 1983 fueron créditos de libre disponibilidad, con las implicaciones que de ello resultan.

Avanzando en el tiempo, en el Anexo N° 23 a se hace otro análisis del “Estado de la Deuda Externa Pública a Mediano y Largo Plazo al 31 de Diciembre de 1984” del Banco Central de Bolivia, y hemos preferido este año porque a partir de 1985 empezaron las negociaciones y logros para la reestructuración y la condonación de la deuda, consecuentemente, las cuentas o estados de gestiones posteriores emitidos para conocimiento público, posiblemente ya no reflejan toda la realidad histórica de la deuda debido a los incrementos, decrementos, consolidaciones, condonaciones, reprogramación de plazos y montos, etc. que han sufrido gran parte de las cifras originales, porque la economía boliviana así como otras economías tercermundistas habían llegado a la incapacidad de pagar su deuda externa, así sea tan sólo de los intereses devengados; Bolivia había alcanzado a acumular una deuda externa contratada de prácticamente 4.700 millones de dólares y tan sólo de la calificada como de mediano y largo plazo. Y todos sabemos de los acontecimientos que a nivel internacional siguieron a esta situación hasta lograr el perdón —como la mal llamaron los acreedores— de una parte de esta carga impagable.

En este último Anexo hemos hecho un intento de identificar la deuda externa reportada por el Banco Central cuyo destino fue el desarrollo de Santa Cruz, conservando la clasificación de los acreedores y otros indicativos hecha por el Banco, información básica que fue complementada por la obtenida en diversos sitios de internet. El resultado es que de la totalidad de la deuda del país de 4.669 millones de dólares, el 15,12%, es decir 706 millones, han sido directamente destinados al Departamento de Santa Cruz, y si conforme al razonamiento explicado anteriormente, a esta proporción le agregamos el 50% de la deuda destinada a proyectos compartidos con otros Departamentos, llegamos a la conclusión de que Santa Cruz se ha beneficiado de por lo menos con 922 millones de dólares (706 + 216) o sea el 19,74% de toda la deuda externa de

Bolivia contratada al 31 de diciembre de 1984, con la importante aclaración de que lógicamente el Banco Central ha tomado en cuenta la deuda por diversos conceptos, incluyendo la que corresponde a los préstamos para cubrir el aporte local para la obtención de los propios préstamos y para otros conceptos como por ejemplo al ajuste estructural, adquisiciones militares y policiales, etc., que nada tienen que ver con el desarrollo económico-social del país, entonces, aquella proporción del 19,74% aumentaría notablemente si sólo nos limitáramos al análisis de la deuda de inversión, pudiendo llegar fácilmente a los niveles de absorción de la deuda externa por el Departamento de Santa Cruz del 25% o del 35% determinados en los análisis realizados precedentemente.

Y como dice un conocido dicho popular boliviano, tal vez universal, de que “la plata trae la plata”, el Departamento de Santa Cruz se convirtió en la región receptora por excelencia de los capitales de inversión nacionales y extranjeros, así, en la Memoria del Banco Central de Bolivia de 1994 encontramos que los desembolsos por Departamento de la Cartera de Créditos de Desarrollo, Santa Cruz captó el 90,1% del total nacional conforme al siguiente cuadro, expresado en millones de dólares:

	Santa Cruz	La Paz	Cochabamba	Beni	Total
PCGM-SP-CAF-BCB	18,7	0,7		0,9	20,3
BID 213 IC/BO	2,9				2,9
BID 564 OC/BO	0,2				0,2
BID 629 OC/BO	13,7	1,5	0,4		15,6
BID 830 SF/BO	0,7	0,8			1,5
IDA 2134 BO		0,1			0,1
FONACA	3,5				3,5
TOTAL	39,7	3,1	0,4	0,9	44,1

Los otros tres Departamentos (La Paz, Cochabamba y Beni) reciben financiamiento por el resto del 9,9% y los otros cinco Departamentos de la República, no recibieron financiamiento alguno para su desarrollo conforme a este documento del Banco Central de Bolivia.

4.12 LAS REGALÍAS DEL 11%.

Es una frase manida de ciertos personajes, círculos sociales y entes políticos que aún perviven en la colectividad cruceña, de que el desarrollo económico

de Santa Cruz ha sido logrado con el 11% de las regalías petroleras y el genio empresarial de los cruceños, pero la verdad histórica nos está demostrando, que si bien estos factores fueron importantes, no pudieron ser de ninguna manera determinantes, tanto por la asimetría temporal en la disposición de aquellos recursos con los tiempos de construcción de la infraestructura, como por el monto de aquellos y la magnitud de la obra levantada.

Es evidente que los recursos de participación de las regalías existieron desde mucho antes que las demandas que encabezó el Dr. Melchor Pinto Parada, incluso antes que el tan manoseado Decreto del Presidente Germán Busch, pero nunca alcanzó a montos suficientes para una inversión de magnitud, tal como lo demuestra el Presupuesto Departamental de Santa Cruz para 1937 (**Anexo N° 14**) en el que las regalías de 1930 a 1937, o sea de 8 años, apenas sumaron Bs. 166.665 de entonces, y aunque tomados retroactivamente representaron el 36,7% de los ingresos departamentales de ese año, y los que propiamente corresponden a la gestión son de apenas Bs. 47.500 o sea el 10,5% del presupuesto. Y en la parte de Egresos o aplicación de los fondos, realmente se ve que no se presupuesta ninguna inversión, proyecto u obra alguna con éstos u otros recursos.

Años después, en otro presupuesto nacional tomado al caso, vemos que en 1945 el Presupuesto de Ingresos del Departamento de Santa Cruz (**Anexo N° 21**), en el Párrafo C “Ingresos Varios”, Ítem 21, consigna la suma de Bs. 340.000 como “Participación en la producción de petróleo” según la Ley del 15 de julio de 1938 o sea el 11% de regalías, asimismo, en el párrafo precedente de “Impuestos Directos e Indirectos”, Ítem 16, se incluye Bs. 600.000 por el “Impuesto sobre la producción de petróleo y derivados” creado por Ley del 1° de diciembre de 1943 en el gobierno del Gral. Enrique Peñaranda, que en su Artículo 1° de la Ley, declara: “Para financiar las obras de aguas potables, luz y fuerza eléctrica, pavimentación y alcantarillado en la ciudad de Santa Cruz, y obras públicas en las capitales de provincias del Departamento nombrado [...]”, además, en el Ítem 17 se consignan otros Bs. 120.000 para el mismo objeto, provenientes de un impuesto al consumo de gasolina dispuesto por la misma Ley. En la parte de Egresos, la única evidencia del uso específico de estos recursos es el Párrafo “G”, Ítem 58, que destina al Comité Departamental de Obras Públicas de Santa Cruz la suma de Bs. 720.000 por el rendimiento de los impuestos de los Ítems 16 y 17, no existiendo en cambio una aplicación específica para los Bs. 340.000 provenientes de las regalías del 11%, debiendo suponerse que entran a cubrir los egresos generales del presupuesto departamental.

Cabe la disquisición de que la mencionada Ley del 1° de diciembre de 1943 dictada, por lo tanto, años antes de las llamadas “luchas cívicas” por la regalías,

crea con su primer artículo nada menos que 19 impuestos departamentales para el financiamiento de las citadas obras públicas, aparte de que según su artículo 2º, el Estado subvencionaba durante 6 años con 2 millones de bolivianos anualmente con el mismo fin, y, como buena política distributiva, disponía que el 10% de las recaudaciones debía ser distribuido en partes iguales en obras en todas las provincias cruceñas. Y por el hecho de que estas obras no pudieron ser realizadas hasta muchos años después y con el producto de las regalías -según la versión de fuentes cruceñas- suponemos que esta Ley nunca fue cumplida, no obstante de que el gobierno siguiente del Cnl. Gualberto Villarroel emitió la Ley del 24 de noviembre de 1945 creando el Comité de Obras de Públicas de Santa Cruz con el exclusivo fin de ejecutar y administrar los recursos creados con la comentada Ley de 1943.

Es necesario referirse al hecho de que aparte de la Ley del 1º de diciembre de 1943 han existido, antes y después, otras disposiciones emitidas por distintos gobiernos para la provisión de aguas potables, energía eléctrica, pavimentación, alcantarillado y otras obras públicas para la ciudad de Santa Cruz y las provincias, como las siguientes:

Ley del 14 de Abril de 1941

Ley del 18 de Septiembre de 1941.

Ley del 16 de Mayo de 1945.

Ley del 24 de Noviembre de 1945.

Ley del 30 de Septiembre de 1948.

Ley del 28 de Diciembre de 1948.

Algunas de estas leyes, como las de 1948, dictaminan en detalle cuánto porcentaje de los recursos debe ser destinado a las obras mencionadas en la capital y cuanto por ciento a las provincias, llegando incluso con la Ley de 28 de Diciembre de 1948 a señalar el monto y la obra que debe realizarse en cada localidad o provincia, pero, al parecer, todas estas disposiciones han sido totalmente inoperantes porque si algo pudo ser hecho -repetimos el falso argumento- fue solamente gracias a las regalías petroleras "conquistadas en las luchas cívicas del Departamento y al genio empresarial de los cruceños".

Una posible explicación de la inocuidad de estas leyes podría ser que tratándose de leyes impositivas cuyo cumplimiento requería de un aparato recaudador eficiente y de la conciencia tributaria de los sujetos al impuesto, su escasa o ninguna aplicabilidad estaban prácticamente señaladas al fracaso desde el momento mismo de su promulgación. Todas estas leyes establecen impuestos

departamentales en Santa Cruz sobre casi todas sus actividades económicas y patrimonio, así por ejemplo, la Ley de 1943 grava con sus 19 impuestos desde la producción de petróleo crudo hasta la internación de cal a la ciudad de Santa Cruz, pasando por el impuesto catastral y a la renta de la propiedad inmueble, el impuesto sobre la tierra concedida por el Estado, el impuesto a la plus valía a la propiedad urbana de la ciudad, y otras muchas más, siendo notable el "impuesto a los fundos no edificados en la ciudad de Santa Cruz, en la siguiente escala: Bs. 25 anualmente por metro lineal sobre la calle en las 3 primeras cuadras alrededor de la plaza; Bs. 5 anualmente por metro lineal desde la 3ª a la 6ª cuadra; Bs. 2 por metro lineal desde la 6ª a la 10ª cuadra y Bs. 1 anualmente por metro lineal desde la décima hasta el límite del radio urbano"²¹⁷, o sea, que hace casi 70 años el Estado nacional había previsto el crecimiento de la ciudad de Santa Cruz hasta más allá del 2º anillo, impidiendo además la perpetuidad de los famosos "lotes de engorde" que hasta hoy, 70 años después, continúan siendo un problema municipal.

El pecado capital fue que en todas estas disposiciones se establece que las mismas autoridades y órganos departamentales de Santa Cruz, sean las encargadas de recaudar los tributos y a la vez de administrarlos, es decir, de hacer ejecutar los proyectos, obras, etc., y entonces, llegamos a un callejón sin salida si pensamos que la clase dirigente de terratenientes, ganaderos, empresarios, comerciantes, etc. eran quienes ocupaban los cargos directivos públicos, en consecuencia, era sumamente improbable que sean ellos mismos quienes se cobren impuestos sobre sus propias actividades comerciales y patrimonio, aun sea por amor al terruño y deseos del progreso de su propia ciudad, especialmente, habida cuenta del singular historial cruceño sobre la norma del pago de impuestos, que se arrastra desde la época de la colonia española; en estas condiciones hubiera sido necesario que el Estado nacional despliegue desde la sede de gobierno un conjunto enorme de autoridades y funcionarios idóneos para hacer cumplir la Ley, tanto en su aspecto tributario como en el de aplicación o uso de los recursos recaudados, cosa también sumamente imposible por razones de costo y otras implicaciones políticas.

Enfocando el problema desde otro punto de vista, diremos que no es admisible la posibilidad de que el sujeto del impuesto -en este caso varias actividades y patrimonios- haya sido tan magro o escaso que el rendimiento del mismo hubiese sido completamente insuficiente para cumplir con los objetivos de la Ley. El testimonio histórico de la economía de la región nos da cifras de la riqueza existente, por ejemplo, en extensas tierras laborables o de pastoreo de propiedad

²¹⁷ Ley de 1º de diciembre de 1943, artículo 1º, impuesto N° 13.

privada, de cientos de miles de cabezas de ganado, de cantidades enormes de madera preciada en sus diferentes estados de transformación, de agroindustria que en aquella época ya había alcanzado niveles de exportación en algunos rubros como la curtiembre y la fabricación de mantequilla, y en otros, que abastecía a un mercado consumidor prácticamente cautivo como era el occidente boliviano; la riqueza en propiedades urbanas individuales que, para decir lo menos, abarcaban varias manzanas de las de ahora que generaban una ascendente plus valía por el crecimiento también constante de la mancha urbana, en fin, de un sinnúmero de actividades comerciales en constante crecimiento en número y en el monto de las inversiones que, en el conjunto macroeconómico de la región, pudieron haber solventado aún sea en parte las necesidades socio-económicas del Santa Cruz de entonces, pero, no fue así porque los detentadores de estas riquezas no quisieron destinar una porcentual ínfima o decimal de sus ingresos al progreso de su ciudad y de sus provincias pagando debidamente sus impuestos anuales sobre una base verídica, y mas bien esperaban y exigían que, como antaño sus antecesores en la Colonia el Rey y su Audiencia de Charcas, y ahora el Estado boliviano, lo haga todo sin poner nada ellos de su parte; a este respecto, es pertinente recordar los términos del valiente pronunciamiento de la Brigada Parlamentaria Cruceña de 1924 que comentamos con amplitud en el Capítulo anterior.

Y precisamente en el Capítulo 3 se hace un análisis somero de los ingresos por regalías petroleras percibidos por Santa Cruz, según los presupuestos departamentales tomados como muestra hasta el año de 1951 que, como se ve, por su cuantía -debido también a la incipiente explotación del petróleo-, no pudieron ser destinados más que a gastos corrientes del presupuesto departamental. En 1955 con la dictación de un nuevo Código del Petróleo por parte del Gobierno de Paz Estenssoro, que le encomendó su redacción a la firma norteamericana Schuster and Davenport de New York, las regalías petroleras del 11% fueron declaradas como ingreso nacional, y aquí es cuando evidentemente el Estado entró en conflicto con Santa Cruz como región productora; corresponde dejar bien en claro que según el político e investigador Sergio Almaraz, en el apéndice VII del Informe Zondag, en el párrafo número 6, se encuentra la siguiente especificación²¹⁸:

“Contratos Privados bajo el programa de ayuda de los Estados Unidos”.

“6. Schuster and Davenport.- Código del Petróleo \$us. 60.000. Aproximadamente por espacio de 8 meses; 2 empleados de los Estados Unidos y ningún empleado nacional. Estudio de las leyes y disposiciones petroleras bolivianas existentes, para ayudar a las autoridades del Gobierno boliviano en la elaboración de un código del petróleo. (Contrato cumplido-implementado el nuevo código).

218 Almaraz, Sergio: Petróleo en Bolivia, 1969, pág. 260.

Y según se deduce del mismo autor, este hecho no pudo ser más que una imposición del gobierno de los EE.UU. porque un año antes el gobierno boliviano por intermedio de la ONU tramitó el asesoramiento de técnicos mexicanos para la formulación de una nueva ley petrolera, e incluso uno de ellos presentó las bases de un proyecto para la constitución de sociedades mixtas con el Estado.

Aun después de la dictación del Código Davenport el gobierno del Dr. Hernán Siles Zuazo, que le sucedió a Paz Estenssoro, reconoció el derecho de las regiones productoras a participar de las regalías del 11%, y así, lanzó el Decreto Supremo N° 4799 del 12 de diciembre de 1957 que destinaba el 45,46%, o sea casi la mitad del 11%, de las regalías de las empresas privadas para las regiones productoras a lo que se agregaba, según el Artículo 4° del mismo Decreto, la totalidad de la regalía del 11% de la producción también total de YPFB de petróleo crudo, gas natural, asfalto natural y demás sustancias extraídas, vale decir, que lo único que quedaba en discusión era el 54,54% correspondiente a las empresas privadas explotadoras de petróleo; aún más, con otro Decreto fechado el 26 de febrero de 1958 el gobierno constituyó una comisión para el estudio del cálculo y el procedimiento de liquidación de las regalías, integrado por representantes de las regiones productoras Santa Cruz y Tarija entre quienes se encontraba nada menos que uno de “los padres” de YPFB, Don Dionisio Foianini, y representantes paritarios de los Departamentos de Chuquisaca, Cochabamba y La Paz; no se conoce pública o mayormente si esta Comisión cumplió con su cometido, lo que sí se sabe es que en esta época se produjeron las denominadas “luchas cívicas cruceñas” y que por Ley del 21 de diciembre de 1959 el Honorable Congreso Nacional sancionó y promulgó la ley aclaratoria de que la totalidad del 11% corresponde a los Departamentos productores.

Pero, no es recién a partir de entonces que el Departamento de Santa Cruz empieza a recibir sumas considerables y cada vez mayores por concepto de regalías; en el **Anexo N° 22** transcribimos in extenso el Informe sobre regalías e impuesto nacional elaborado en 1955-1956 por la Gerencia de Finanzas y Contabilidad de YPFB y el INE de entonces, que bien vale ser comentado. Se ve cómo desde 1938 hasta 1954 las regalías departamentales para Santa Cruz partiendo de 8.000 dólares llegaron a un máximo de 77.000 dólares y el año siguiente, o sea en 1955, casi se quintuplican llegando a 306.000 dólares, es decir, sin necesidad siquiera de las llamadas “luchas cívicas cruceñas” por las regalías tan bravamente sostenidas, y a partir de entonces el crecimiento es permanente hasta que en 1970 se produce nuevamente un salto llegando más que a duplicarse respecto al año anterior con 2.040.000 dólares; en 1974 las regalías recibidas por Santa Cruz se han multiplicado por 10, pues alcanzaron a 21.147.000 dólares y de

ahí en más el crecimiento fue constante pasando siempre las decenas de millones de dólares. Otro dato interesante que se ve, es que recién en 1970 el Estado como representación de toda la nacionalidad ejerce también su derecho a percibir ingresos por la explotación del petróleo en los territorios patrios, y es así que se dicta el Decreto Supremo 08959 del 25 de octubre de 1969 grabando con el 19% su producción, venta y consumo, logrando recaudarse en 1970 3.368.000 dólares que también aumenta constantemente y que, como todo impuesto nacional, irá a beneficiar a toda la sociedad boliviana.

Y como una concesión especial el Dr. Víctor Paz Estenssoro en su último periodo de gobierno ha promulgado la Ley N° 926 del 25 de marzo de 1987, reconociendo una compensación a los Departamentos productores de petróleo por la pérdida del valor adquisitivo de las regalías por las gestiones de 1982, 1983, 1984 y 1985 en la siguiente proporción:

Corporación de Desarrollo de Santa Cruz	\$us. 69.720.000
Corporación de Desarrollo de Tarija	" 15.800.000
Corporación de Desarrollo de Chuquisaca	" 18.850.000

Dentro esta política, y seguramente para "contentar a todos", se reconoció también a los Departamentos productores de minerales los mismos beneficios, que apenas fueron de algo más de 11 millones para Oruro, de a 7 y pico para La Paz y Potosí y modesto medio millón para Cochabamba.

Finalmente, en el **Anexo N° 22** se tienen también las cifras recientes correspondientes a regalías, proporcionadas por la Dirección de Exploración y Explotación de Hidrocarburos del Viceministerio del mismo nombre, que demuestran el enorme incremento de estos recursos con que llegó a contar el Departamento hasta el año 2010. Nada más que para realizar un ejercicio aritmético, y después de completar los totales mostrados en los cuadros con la gestión 1996 y los meses restantes de 1997 y 2010 años, la suma de regalías percibidas por Santa Cruz contabilizadas sólo desde 1938 hasta 2010 seguramente sobrepasan los 1.050 millones de dólares, cifra por demás considerable a nivel de país si tomamos en cuenta que todo el presupuesto de ingresos de la República de Bolivia por la gestión 2010 de Bs.1.845.907.177 asciende apenas a \$us. 261.090.124,00 al cambio de Bs. 7,07 por dólar.

Conforme a los presupuestos departamentales de Santa Cruz que se analizan en el Capítulo 3 y las acotaciones de líneas arriba, se concluye que los ingresos por regalías, como es natural, se destinaron primeramente a cubrir las necesidades en gastos corrientes del presupuesto departamental, después, se destinaron recursos

seguramente a formar la estructura orgánica de las instituciones regionales como la Corporación de Desarrollo de Santa Cruz y su antecesor el Comité Departamental de Obras Públicas y otros organismos, a formar los cuadros administrativos y operativos de los mismos, a trazar sus políticas de desarrollo urbano, agrícola, industrial, etc., así como a ejecutar las obras que se consideran de primera prioridad tales las correspondientes al desarrollo urbano de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, etc. Y es recién en los últimos años de la década de los 70 que se emplean los recursos de las regalías en obras estructurales de desarrollo económico, como la construcción de la carretera a Cotoca en 1979 que es financiada en un 25% con recursos departamentales, pero para entonces, el Estado ya había concluido con la ejecución de las obras trascendentales de infraestructura como la construcción de los ferrocarriles internacionales (1955 y 1957), de la carretera a Cochabamba (1954) y de las rutas principales de la red departamental (ej. Montero, 1955) y sus monumentales puentes; la Corporación Boliviana de Fomento y el Estado habían cumplido con sus principales objetivos de promover el desarrollo agropecuario (ej. algodón, 1965) hasta lograr el autoabastecimiento de los productos esenciales de la canasta familiar (ej. arroz, 1960), de iniciar la agroindustria en el Departamento (ej. Guabirá, 1955), de iniciar el poblamiento productivo de las inmensidades del territorio rural despoblado (ej. Regimientos de Colonización, 1954 y las colonias de inmigración dirigida, 1955), los proyectos de fomento a la ganadería (Todos Santos, Reyes), la formación de los cuadros técnicos para la agropecuaria (Muyurina), etc. e incluso la construcción de los primeros anillos de circunvalación de Santa Cruz de la Sierra.

Efectuado en esta forma el gran despegue económico de Santa Cruz, que alguien lo califica de "milagro económico", los recursos provenientes de las regalías fueron evidentemente destinadas cada vez más a la realización de obras importantes de desarrollo económico- social, ya sea por cuenta propia de la administración departamental y sus órganos o ya sea en participación con el gobierno nacional y sus organismos.

4.13 LAS OTRAS FUENTES DE FINANCIAMIENTO INTERNO.

Sería incorrecto suponer que las únicas fuentes de financiamiento del desarrollo cruceño que demandó torrentes de capital de inversión, fueron las tradicionales del crédito internacional al Estado boliviano y otras menores al sector privado, los aportes del Tesoro General de la Nación, las regalías del 11% en la medida que fueron aplicadas a la inversión, el escaso aporte de capital privado nacional dada la raquítica estructura económica-financiera nacional y departamental de Santa Cruz hasta mediados del siglo XX, y, exceptuando el petróleo, de algunas pequeñas inversiones directas de capital privado extranjero, puesto que a la tala

de los bosques y el consiguiente contrabando hasta acabar con las especies más preciadas, se suman otras diversas fuentes de ingentes recursos económicos que se generaron tan pronto como entraron en servicio las grandes vías de comunicación o que se posibilitaron por el crecimiento de la actividad económica en general, algo así como que del propio cuero salieron las correas; los próximos puntos están dedicados a estos aspectos.

En este punto corresponde prestar atención a las 7 clasificaciones de la burguesía cruceña hechas por el investigador cruceño Fernando Prado Salmón en su magnífico trabajo acerca del poder y las élites²¹⁹, pues es innegable que las 2 clasificaciones de familias tradicionales cruceñas, aquellas “que no se modernizan” y viven simplemente de sus rentas y aquellas otras “que sí se modernizan” y se adaptan a las nuevas condiciones de la técnica y de las relaciones de mercado, y quién sabe en qué proporción, no tuvieron necesidad de acudir a esta especie de “fábrica de nuevos ricos” puesto que les bastó las astronómicas sumas que les proporcionó la monetización de la plus valía de sus inmensidades territoriales y sus millares de cabezas de ganado vacuno, recursos que naturalmente fluyeron a los bancos como Depósitos a Plazo Fijo o a emprendimientos empresariales de toda índole y tamaño; hubo además otro grupo de emprendedores en la economía cruceña, aquellos que acumularon sabia y pacientemente sus ahorros o los trajeron de otras latitudes del país para crear pequeñas y medianas empresas de producción y especialmente de servicios.

4.13.1 LA PLUS VALÍA DE LA PROPIEDAD RURAL.

Los especialistas en el estudio de la tierra en Santa Cruz, coinciden en el enorme y casi astronómico crecimiento del precio de esta tierra, y la consiguiente generación de la plus valía, a raíz, primeramente, de la construcción de los ferrocarriles de Corumbá y Yacuiba y sus respectivas áreas de influencia, luego, por la construcción de las carreteras a Cochabamba y su amplia red al interior del Departamento de Santa Cruz, y finalmente, por el fenómeno de la inmigración proveniente del interior y exterior del país, y el desarrollo económico en general.

Sin embargo, y no obstante de la numerosa bibliografía existente sobre la tenencia de las tierras rurales en el oriente boliviano, no existe, que se conozca con cierto grado de conocimiento público, un estudio específico sobre el desarrollo histórico de sus precios. En publicaciones de la Fundación Tierra²²⁰ se considera que el estudio hecho por la socióloga holandesa Annelies Zoomers, en el 2001, más o menos, es “el pionero sobre el mercado de tierras en Bolivia”. En este

²¹⁹ www.poder.y.elites.hoy.pdf.

²²⁰ *Las tierras bajas de Bolivia a fines del siglo XX*, 2001, y *Concentración y extranjerización de la tierra en Bolivia*, 2011.

estudio el mercado de las tierras de Santa Cruz es hecho a partir de una muestra conformada por 1.079 avisos de oferta de tierras publicados en el diario *El Deber* entre 1980 y 1999, además de 222 entrevistas por teléfono; y es así que en 1980 los avisos por venta de tierras eran apenas 18, en 1990 llegaron a 106, en 1998 eran 137 y sólo un año después, o sea en 1999, se llega a 818 avisos, estos últimos ya dentro de la economía de la soya, que muestran en general el crecimiento veloz del mercado de la tierra en el oriente boliviano, especialmente, y como lo decimos en el anterior acápite, en las zonas de influencia de las principales vías de comunicación y zonas de colonización. Otra característica importante que se deduce del estudio hecho por la señora Zoomers es que las tierras transadas en el campo tienen un precio muy por debajo de aquellas ofrecidas en los avisos de periódicos, así por ejemplo, en 1990 la tierra agrícola (cultivos, cría de ganado; explotación intensiva en capital pero usada productivamente) tiene un precio promedio de \$us. 376 la hectárea según los avisos publicados en la prensa de la ciudad capital, pero en el campo se transaban a \$us 35,20 la hectárea sin mejoras y a \$us 200,50 si tenían mejoras; lo que también es una señal de la gran influencia de la intermediación y de la especulación expresada no solamente en los medios locales sino también en publicaciones extranjeras de países lejanos como EE.UU. o de fronterizos como el Brasil y practicada generalmente por gentes ajenas a la actividad agropecuaria pero poseedores de capital. A este respecto, la revista boliviana *Enfoques* en su número de Junio/julio de 1995, en un interesante artículo titulado “Nueva verificación de Enfoques en la Chiquitania” dice que en una publicación del quincenario brasileño *Journal de Servicio* de la ciudad de Cocamar, Brasil, se ofrecen tierras bolivianas a “precios que varían entre los 90 y 120 dólares por hectárea”, pero además ofrece financiamiento para el desmonte y maquinaria por parte del gobierno boliviano y lo más importante cita la cooperación de una empresa denominada “Bolinvest-Usaid” “para promoción de inversiones que se encargará de los trámites...”; entonces, siendo Usaid una oficina del gobierno norteamericano, el articulista concluye “que en este negocio hay manos norteamericanas”.

En otro estudio hecho años después (1999) bajo auspicios de CEPAL/GTZ, por Jorge A. Muñoz titulado “Los mercados de tierras rurales en Bolivia”, este autor realiza sus análisis de precios de la tierra por las nominadas “macro zonas” del Departamento de Santa Cruz, y en la principal que corresponde al norte de la ciudad capital y sobre el camino a Cotoca al este, identifica otro gran componente que es lo que llama el “gran salto discontinuo entre el precio de tierras rurales y las urbanizables”, puesto que, mientras las rurales están entre los 500 a 1.200 dólares por hectárea, las urbanizables pueden llegar a costar más de los 2.000 dólares, aún más, las tierras con monte o marginales para la agricultura están entre los 100

de los bosques y el consiguiente contrabando hasta acabar con las especies más preciadas, se suman otras diversas fuentes de ingentes recursos económicos que se generaron tan pronto como entraron en servicio las grandes vías de comunicación o que se posibilitaron por el crecimiento de la actividad económica en general, algo así como que del propio cuero salieron las correas; los próximos puntos están dedicados a estos aspectos.

En este punto corresponde prestar atención a las 7 clasificaciones de la burguesía cruceña hechas por el investigador cruceño Fernando Prado Salmón en su magnífico trabajo acerca del poder y las élites²¹⁹, pues es innegable que las 2 clasificaciones de familias tradicionales cruceñas, aquellas “que no se modernizan” y viven simplemente de sus rentas y aquellas otras “que sí se modernizan” y se adaptan a las nuevas condiciones de la técnica y de las relaciones de mercado, y quién sabe en qué proporción, no tuvieron necesidad de acudir a esta especie de “fábrica de nuevos ricos” puesto que les bastó las astronómicas sumas que les proporcionó la monetización de la plus valía de sus inmensidades territoriales y sus millares de cabezas de ganado vacuno, recursos que naturalmente fluyeron a los bancos como Depósitos a Plazo Fijo o a emprendimientos empresariales de toda índole y tamaño; hubo además otro grupo de emprendedores en la economía cruceña, aquellos que acumularon sabiduría y pacientemente sus ahorros o los trajeron de otras latitudes del país para crear pequeñas y medianas empresas de producción y especialmente de servicios.

4.13.1 LA PLUS VALÍA DE LA PROPIEDAD RURAL.

Los especialistas en el estudio de la tierra en Santa Cruz, coinciden en el enorme y casi astronómico crecimiento del precio de esta tierra, y la consiguiente generación de la plus valía, a raíz, primeramente, de la construcción de los ferrocarriles de Corumbá y Yacuiba y sus respectivas áreas de influencia, luego, por la construcción de las carreteras a Cochabamba y su amplia red al interior del Departamento de Santa Cruz, y finalmente, por el fenómeno de la inmigración proveniente del interior y exterior del país, y el desarrollo económico en general.

Sin embargo, y no obstante de la numerosa bibliografía existente sobre la tenencia de las tierras rurales en el oriente boliviano, no existe, que se conozca con cierto grado de conocimiento público, un estudio específico sobre el desarrollo histórico de sus precios. En publicaciones de la Fundación Tierra²²⁰ se considera que el estudio hecho por la socióloga holandesa Annelies Zoomers, en el 2001, más o menos, es “el pionero sobre el mercado de tierras en Bolivia”. En este

219 www.poder.y.elites.hoy.pdf.

220 *Las tierras bajas de Bolivia a fines del siglo XX*, 2001, y *Concentración y extranjerización de la tierra en Bolivia*, 2011.

estudio el mercado de las tierras de Santa Cruz es hecho a partir de una muestra conformada por 1.079 avisos de oferta de tierras publicados en el diario *El Deber* entre 1980 y 1999, además de 222 entrevistas por teléfono; y es así que en 1980 los avisos por venta de tierras eran apenas 18, en 1990 llegaron a 106, en 1998 eran 137 y sólo un año después, o sea en 1999, se llega a 818 avisos, estos últimos ya dentro de la economía de la soya, que muestran en general el crecimiento veloz del mercado de la tierra en el oriente boliviano, especialmente, y como lo decimos en el anterior acápite, en las zonas de influencia de las principales vías de comunicación y zonas de colonización. Otra característica importante que se deduce del estudio hecho por la señora Zoomers es que las tierras transadas en el campo tienen un precio muy por debajo de aquellas ofrecidas en los avisos de periódicos, así por ejemplo, en 1990 la tierra agrícola (cultivos, cría de ganado; explotación intensiva en capital pero usada productivamente) tiene un precio promedio de \$us. 376 la hectárea según los avisos publicados en la prensa de la ciudad capital, pero en el campo se transaban a \$us 35,20 la hectárea sin mejoras y a \$us 200,50 si tenían mejoras; lo que también es una señal de la gran influencia de la intermediación y de la especulación expresada no solamente en los medios locales sino también en publicaciones extranjeras de países lejanos como EE.UU. o de fronterizos como el Brasil y practicada generalmente por gentes ajenas a la actividad agropecuaria pero poseedores de capital. A este respecto, la revista boliviana *Enfoques* en su número de Junio/julio de 1995, en un interesante artículo titulado “Nueva verificación de Enfoques en la Chiquitanía” dice que en una publicación del quincenario brasileño *Journal de Servicio* de la ciudad de Cocamar, Brasil, se ofrecen tierras bolivianas a “precios que varían entre los 90 y 120 dólares por hectárea”, pero además ofrece financiamiento para el desmonte y maquinaria por parte del gobierno boliviano y lo más importante cita la cooperación de una empresa denominada “Bolinvest-Usaid” “para promoción de inversiones que se encargará de los trámites...”; entonces, siendo Usaid una oficina del gobierno norteamericano, el articulista concluye “que en este negocio hay manos norteamericanas”.

En otro estudio hecho años después (1999) bajo auspicios de CEPAL/GTZ, por Jorge A. Muñoz titulado “Los mercados de tierras rurales en Bolivia”, este autor realiza sus análisis de precios de la tierra por las nominadas “macro zonas” del Departamento de Santa Cruz, y en la principal que corresponde al norte de la ciudad capital y sobre el camino a Cotoca al este, identifica otro gran componente que es lo que llama el “gran salto discontinuo entre el precio de tierras rurales y las urbanizables”, puesto que, mientras las rurales están entre los 500 a 1.200 dólares por hectárea, las urbanizables pueden llegar a costar más de los 2.000 dólares, aún más, las tierras con monte o marginales para la agricultura están entre los 100

dólares y 300 por hectárea, por ejemplo, en Mineros y Saavedra. Esta diferencia notable entre el precio de la tierra rural propiamente dicha y aquella que siendo rural pueden ser urbanizable, se incrementa cada vez más con el crecimiento de la mancha urbana de la ciudad capital y de poblaciones cercanas como Montero y otras, que da lugar al surgimiento de nuevas urbanizaciones cada vez más alejadas de los centros urbanos. Una observación atenta del ascenso vertiginoso del precio de las tierras tanto rurales como urbanas en el Departamento de Santa Cruz, nos lleva a la conclusión de que éste no es un fenómeno económico sino mas bien demográfico, por absurdo que sea, pues, está en estrecha relación con la migración nacional e internacional al Departamento, y como lo decía un buen cruceño, el precio de los terrenos en las ciudades y de las propiedades rurales seguirá creciendo hasta que el “último colla se haya venido a Santa Cruz”.

Pero, y tal como lo haremos también en el análisis de la plus valía urbana, creemos necesario que además de los valiosos estudios de base académica, se deben citar también casos pragmáticos específicos. Así, según testimonio del primer dueño, una propiedad rural de 500 hectáreas de extensión situada en la Provincia Chiquitos, Sección Segunda El Pailón, muy próxima a la carretera transcontinental fue vendida en el año 1990 como tierra incluidas las mejorías al precio de 48 dólares la hectárea; este precio fue subiendo rápidamente, en especial por el cultivo extensivo de soya, hasta que a la fecha las tierras en la región no cuestan menos de 500 dólares la hectárea. Visto desde otro ángulo, gran parte de estas tierras fueron adjudicadas a título gratuito por el Proyecto de las Tierras Bajas del Oriente, y que fueron motivo de mayúsculos casos de especulación y de corrupción como el caso del Ministro de Educación del gobierno de Paz Zamora (1989-1993), que incluso fue expulsado del Senado Nacional por este motivo.

Y es sabido que esta escalada de precios de la tierras obedeció en gran parte a la plus valía, es decir, al incremento en el precio por causas que no provienen del trabajo desplegado por el propietario, ha sido y continúa siendo una fuente inagotable de riqueza que se suma a las variadas fuentes de obtención de capitales en el Departamento de Santa Cruz.

4.13.2 LA PLUS VALÍA DE LA PROPIEDAD URBANA.

La plus valía de la propiedad urbana surgida de la ampliación constante del radio urbano de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, es, sin duda, otra de las fuentes de acumulación capitalista generado con el desarrollo económico de la región; en efecto, hasta el año 1952, que marca el hito de despegue del progreso de la región, la ciudad capital abarcaba apenas 4 cuadras al oeste hasta llegar a la actual calle Cordillera, 6 ó 7 cuadras hasta la plazuela del cementerio general

por el este y otras 7 u 8 cuadras al norte y al sur de la plaza 24 de Septiembre, todo el resto eran las llamadas “quintas”, en parte, propiedades de descanso de fin de semana de sus propietarios avecindados en la ciudad, no obstante de que por una Ley de 1883 la Alcaldía Municipal de Santa Cruz era propietaria de todas las tierras que se situaban a 16 kms. a la redonda de la plaza principal. La propiedad privada de estas “quintas” dentro los límites de la propiedad municipal, o sea del Estado, se produjo bajo una forma disfrazada de despojo del patrimonio municipal gracias a una aplicación mañosa de la figura jurídica del “comodato” que en rigor le otorga todos los derechos al usuario menos el de propiedad. Y según el Dr. Luis Sandoval Morón²²¹, actor principal de una reforma urbana de Santa Cruz y connotado hombre público y dirigente político del MNR, es a partir de 1938 que las clases dominantes de la región obtienen de las autoridades municipales -que formaron siempre parte de dichas clases- adjudicaciones por 10, 15, 20 y 30 hectáreas de tierras dentro el radio urbano fijado por la Ley de 1883. En resumen, también las tierras urbanas y suburbanas han sido habidas en parte considerable, o en su mayor parte, a título gratuito; la situación fue tan extrema que según este destacado hombre público, cuando empezó a aplicar la reforma urbana de su concepción sólo hubo un título de propiedad que databa de la época de la colonia española.

La Reforma Urbana aplicada por el Dr. Sandoval Morón consistió básicamente en el loteamiento de las grandes extensiones y la distribución de los lotes a los sin tierra, según la autobiografía publicada recientemente en forma póstuma²²² por uno de sus hijos; entre 1956 y 1964 se crearon algo así como 40 barrios con más de 45.000 lotes de tierra que se distribuyeron en el radio urbano. Y fue años después, durante la época de los gobiernos del MNR, que se dictaron disposiciones legales que consolidaron el derecho de propiedad a quienes habían recibido parcelas en este loteamiento, pero, con la caída del gobierno de este partido político en 1964, se han vuelto a producir, por una parte, acumulaciones de tierras, de modo que en 1988 existían lotes de 4, 5 y 8 hectáreas entre el 3° y 4° anillos, y por otra, se ha producido una parcelación o fraccionamiento excesivo de los lotes que en la Reforma Urbana eran de 20 á 25 por 50 metros, o sea de 1.000 a 1.250 mts.², según testimonio de su propio inspirador y actor principal²²³; el fraccionamiento al parecer llegó a extremos de consolidar lotes de 250 y 350 mts. 2, tal cual se conocen ahora en los barrios o urbanizaciones que datan de la época moronista.

221 Sandoval Morón, Luis: Santa Cruz: Cuestión urbana y problemática municipal. Ciclo de conferencias, 1988, Año del Libro Cruceño, pág. 53.

222 Sandoval Morón, Luis (hijo), Revolución y Contrarrevolución en el Oriente boliviano 1952-1964, 2011, pág. 122.

223 Sandoval Morón, Luis: Obra citada, pág. 58.

La escalada de precios de los lotes urbanos fue casi vertical aun antes de aquella época, según testimonio de vecinos de aquél entonces. Y porque es difícil obtener información estadística acerca de su ascendente evolución o al menos sistematizada en alguna forma, nos valemus de ejemplos específicos convalidados por el testimonio de los propios actores o de algún dato numérico expuesto por investigadores socio-económicos; en este último caso, y para una apreciación adecuada de la evolución de dichos precios, tomamos el caso del Parque Industrial de Santa Cruz partiendo de los datos proporcionados por uno de los más confiables investigadores del desarrollo de la ciudad de Santa Cruz²²⁴, que dice: “Hasta marzo de 1976 el mt.2 de terreno en la 2da. Sección del Parque, que era de propiedad de Cordecruz, costaba \$b. 50,00 (\$us. 2,45 al cambio oficial de Bs. 20,40 por dólar). Hasta 1978 este precio se elevó a \$b.185,00 (\$us.9,07 al cambio oficial de Bs. 20,40 por dólar). Hasta 1983 el precio posiblemente ha llegado a \$b. 400,00”.

El autor ha tomado los \$b. sin relación al dólar, caso contrario, y como el tipo de cambio oficial de éste subió a Bs. 200 desde noviembre de 1982 hasta llegar a 510,20 por dólar en noviembre de 1983, se habría producido una baja racionalmente imposible en el precio de estos terrenos. Entonces ateniéndonos a los valores en bolivianos, en el transcurso de 7 años los precios de terrenos en el parque industrial habrían subido en un 700%.

En términos de dólar, la evidencia directa obtenida de un industrial ocupante del Parque es que en 1991 él compró su predio al precio de \$us. 14,50 por metro cuadrado en la misma 2ª Sección del Parque Industrial, vale decir que en 15 años exactamente (de 1976 a 1991) el precio ha subido en un 492%. Y no nos olvidemos que el Parque Industrial es propiedad de la Corporación de Desarrollo de Santa Cruz (ahora de la Gobernación), de donde se deduce que los precios en el mercado libre han debido tener alzas realmente espectaculares.

Refiriéndose ya al sector propiamente urbano de la ciudad, Gerrit Koster escribe²²⁵ que en 1974 la oficina de la H. Alcaldía Municipal denominada “Plan Socio-Urbano”, que fue creada para alentar el asentamiento poblacional de la ciudad, distribuyó lotes de 300 mts.2 en el Barrio Cooper situado entre el 2º y 3º anillo en el suroeste de la ciudad, al precio de 10 centavos de dólar por metro cuadrado a familias de escasos recursos y a “gente recién llegada”, como dice el autor de la investigación; hoy en día, 37 años después, el precio dado por las inmobiliarias locales es de 75 a 90 dólares el metro cuadrado, según la ubicación del lote. Es indudable que muchos de estos pequeños lotes fueron “pasto” de

²²⁴ Koster, Gerrit: Obra citada, pág. 60, 167.

²²⁵ Idem., págs. 65, 169.

los acumuladores de tierras que, generalmente extranjeros más entendidos en la materia, intuían que con el desarrollo que se estaba produciendo en la ciudad, aquellos “lotecitos” distribuidos casi a título gratuito llegarían a costar mucho más a breve plazo, y mejor si se los consolidaba en lotes más extensos aptos para las grandes construcciones y urbanizaciones; acumulación que se produjo también, y esencialmente, en los terrenos de mayor extensión hasta conformar lotes urbanos de varias hectáreas de tierra entre el 2º y 3er. anillo de la ciudad, como lo denunciaba el Dr. Sandoval Morón.

El seguimiento del valor de los lotes de terreno a través de sus registros en las oficinas de Derechos Reales o Impuestos Internos, no es válido por la enorme diferencia entre el valor catastral y el de mercado, y más aún, si existe la costumbre inveterada como en Santa Cruz de que las compras-ventas de inmuebles se hacen en doble documento: uno oficial que puede ser protocolizado con un precio muy inferior para efectos del pago menor de impuestos y otro documento privado que es el que consigna el precio real; por tal motivo, la compulsa aceptable o creíble de precios sólo se la puede hacer por testimonio de los actuantes, afines, vecindario, inmobiliarias, etc., razón por la que en el presente trabajo se sigue este procedimiento.

El análisis no estaría completo sin una visión, aun sea limitada, de lo que fue el loteamiento urbano. Y así tenemos que en 1988 un lote de casi 1 hectárea (9.353 mts.2) situado en la UV 114 “La Colorada”, en el 5º anillo de la zona sur de la ciudad, fue fraccionado en 19 lotes de diferentes superficies siendo los de menor extensión de 12 de frente por 30 de fondo o sea 360 mts.2. En ese entonces, 1988, el precio en la zona de un lote de igual extensión era de \$us. 4.000 o sea a \$us. 11 el metro cuadrado, actualmente estos lotes están cotizados a \$us. 61 el mt.2.

Este enorme crecimiento del valor de la tierra urbana, esencialmente por la plus valía generada por la pavimentación de vías, provisión de servicios, etc. así como por la demanda ocasionada por la inmigración cada vez más creciente, ha generado fortunas considerables entre los detentadores de aquellos extensos lotes urbanos referidos por el Dr. Sandoval Morón; las mayores de estas nuevas fortunas fueron dirigidas a la creación de empresas y negocios de toda índole, en especial en el rubro de la madera y el agro, y los capitales menores sirvieron para crear chicos y medianos negocios en la ciudad, obviamente, siempre y cuando aquellos grandes y pequeños “nuevos ricos” no hubiesen repetido la hazaña de sus antecesores del imperio de la goma, de “farrearse” todo lo ganado.

En esta exploración somera de la propiedad urbana y su valor en Santa Cruz, no se puede dejar de mencionar el concepto cerrado, obtuso, atípico, del

derecho de propiedad que tenían estos terratenientes urbanos, que, sin duda, ha contribuido en mucho al atraso urbano de la ciudad y consiguientemente de su oportuna provisión de servicios básicos como el agua, energía eléctrica, alcantarillado, etc. A decir de los tratadistas los “quinteros” del final de la calle Junín cobraban un peaje por el tránsito por su tierra, aun sea para ir a traer agua del río Piraí o “a recoger leña” de sus márgenes, pero, son más ilustrativos los casos que describe en su autobiografía uno de los “patriarcas” del empresariado cruceño y eventualmente hombre público en el Departamento de Santa Cruz, Don Ramón Darío Gutiérrez, que a la letra dice: “[...] ampliamos los horizontes urbanos de la ciudad [...] se tropezaba con una pared, con propiedades privadas de gente acaudalada y muy influyente en todas las esferas. Las avenidas Velarde, de Las Américas, Cochabamba, Potosí, la Landívar fueron, entre otras, las que ensanchamos, prolongamos o abrimos [...] la gente obrera que tenía a su cargo la apertura de las calles y las avenidas, era amenazada de muerte por los propietarios [...] yo estaba enterado que en la cárcel purgaba sus culpas un criminal famoso [...] muy temido en toda la ciudad [...] conseguimos su excarcelación bajo mi custodia [...] le ofrecí el cargo de Capataz de las obras municipales con una importante remuneración [...] puse en sus manos un fusil y suficiente munición [...] Y al día siguiente los trabajadores con la protección de tan fiero capataz, reanudaron la tarea [...] ninguno de los propietarios se atrevió a cumplir sus amenazas de muerte”²²⁶.

A este respecto, dice un proverbio que lo habido sin esfuerzo, lo mal habido y lo habido por los albueros de la vida es lo que se defiende con más bravura, porque un golpe de suerte no siempre se repite y además no todos los días es Navidad.

4.13.3 LA QUIEBRA DE LOS BANCOS ESTATALES DE FOMENTO.

El simple razonamiento nos dice que una de las formas más simples y primitivas de arbitrase, de hacerse recursos monetarios en forma personal y aun de capitalizar una empresa, es simple y llanamente retrasar o mejor aún no pagar las deudas, aunque el procedimiento, claro está, sea inobjetablemente amoral; y una parte de la naciente burguesía agro industrial y aquella tradicional terrateniente de Santa Cruz parecen haber sido fieles adeptos de esta práctica.

La principal víctima de esta “praxis” llevada hasta el extremo de provocar su eliminación institucional ha sido el Banco Agrícola de Bolivia, en efecto, sus estados financieros²²⁷ muestran que los índices de solvencia de los deudores de

²²⁶ Darío Gutiérrez, Ramón: Obra citada, pág. 118.

²²⁷ Banco Agrícola de Bolivia, Undécima Memoria, año 1952, Cuadro N° 20.

préstamos desde el año de 1942 hasta 1952, han sido los siguientes en las distintas oficinas de aquel Banco:

La Paz	93.59
Santa Cruz	66.36
Cochabamba	123.08
Sucre	75.36
Tarija	83.31
Trinidad	99.15
Riberalta	70.42
Cobija	115.98
Chulumani	75.00
Coroico	109.99

Los Índices son el resultado de dividir las recuperaciones normales pactadas en los contratos de préstamo, entre las recuperaciones efectivamente obtenidas durante el lapso de 10 años; los índices mayores a 100 expresan las cancelaciones anticipadas, y se ve que en las oficinas de Coroico, Cobija y especialmente Cochabamba los acreedores han pagado sus deudas bancarias aún antes de los plazos estipulados en los contratos, en cambio la más incumplida es la oficina de Santa Cruz cuyos deudores detentan el récord más bajo de cumplimiento de todo el país, aún más, la suma del importe de los préstamos en ejecución y de las amortizaciones ya vencidas y no honradas al 31 de diciembre de 1952, o sea el total en mora, representan los siguientes montos y proporciones respecto al total nacional:

	TOTAL EN MORA	%
La Paz	4,980,333.17	29.39
Santa Cruz	8,099,688.01	47.80
Cochabamba	79,589.51	0.47
Sucre	1,541,483.07	9.09
Tarija	642,500.00	3.79
Trinidad	520,297.60	3.07
Riberalta	474,604.25	2.80
Cobija	58,871.06	0.35
Chulumani	468,555.19	2.76
Coroico	80,741.67	0.48
TOTAL	16,946,663.53	100.00

Del total de préstamos en mora al concluir la gestión de 1952, Santa Cruz por sí sola representa casi la mitad del total nacional.

Estos índices son significativos porque corresponden a los años en los que aún no se había iniciado la "Marcha al oriente" que, como sabemos, significó la inyección de ingentes sumas de dinero a la economía regional del oriente boliviano, por tanto, se podría presumir que después los montos en mora serían también muchísimamente mayores.

En efecto, en el **Anexo N° 25**²²⁸ observamos que tan sólo en una línea específica de crédito agropecuario del Banco Agrícola de Bolivia, que es el "Crédito Agrícola Supervisado", la mora en Santa Cruz explotó a 597.435.565 bolivianos, representando el 33% del total del país en tan sólo cinco años de operaciones. En este Anexo el Banco nos muestra en forma aparte la información referida a los inmigrantes que, a falta de mayor información, podemos suponer que se trata de inmigrantes extranjeros y "collas" del occidente de Bolivia, y deducimos aritméticamente que por cada 1.000 bolivianos de préstamo concedido a los usuarios cruceños del Banco Agrícola en Santa Cruz, bolivianos 65,88 han caído en mora, en tanto, que si un monto similar fue prestado a los inmigrantes tan sólo 2,75 bolivianos estaban en mora²²⁹, de donde, si algún pobre campesino -"colla opa"²³⁰ para los cruceños- que emigró a Santa Cruz se apropió en extremo de 2,75 bolivianos de un préstamo de 1.000 que obtuvo del Banco Agrícola, un "camba pendejo"²³¹ se adueñó de 65,88 bolivianos en la misma operación; por otra parte, se observa que el 37,32% de los préstamos, o sea más de la tercera parte del total nacional, fueron otorgados en este periodo al Departamento de Santa Cruz, no obstante su manifiesta insolvencia, aunque de existir ésta obedecía directamente al mal destino, a veces totalmente ajeno, dado a los recursos obtenidos en préstamo, tal como lo escriben todos los tratadistas cruceños sobre temas económicos de la región.

Años después, al 31 de diciembre de 1980, la mora en los préstamos hechos en el Departamento de Santa Cruz se agudiza aún mucho más. En el **Anexo N°**

228 Banco Agrícola de Bolivia: Memoria Anual 1959.

229 Si $9.068.068.203/597.435.565 = 1.000/X$, entonces, $X=65,88$ etc.

230 Epíteto despectivo que usan los habitantes de las tierras bajas para referirse a los habitantes del occidente del país, por su carácter mesurado, más serio, formal y más apegado a la norma que los habitantes del llano. Según la Real Academia Española de la Lengua esta palabra proviene del quechua "upa" que significa tonto, sordo, y según la misma Academia, es usada como tonto, idiota en Bolivia, Argentina, Paraguay y Uruguay.

231 Nos referimos al concepto de esta palabra usado en Bolivia y el Perú: persona astuta y taimada, de las 9 acepciones que le da el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua. El adjetivo taimado(a) significa a su vez: "bellaco, astuto, disimulado y pronto en advertirlo todo", según el mismo Diccionario.

26 se observa que de los préstamos en ejecución, es decir, con juicios coactivos, prácticamente el 84% en términos de valor corresponden a Santa Cruz, y de los préstamos ya vencidos pero que aún no han entrado a juicio el 73,1% son también de Santa Cruz; estas proporciones adquieren mayor relevancia si tomamos en cuenta que el resto del país constituido por 8 Departamentos con más de 7 millones de habitantes, algunos de ellos también con excelente vocación agropecuaria, es responsable apenas del 16,1 y 26,9% respectivamente. Pero no es precisamente que este tipo de magnitudes económicas se tengan que medir y juzgar por el número de habitantes de una determinada región, sino que más bien es la cualidad de los receptores de los recursos, el criterio más válido. Y a este respecto, en un excelente análisis efectuado por la economista Roxana Ybarregaray de Paz de los Estados Financieros al 31 de septiembre de 1982 del Banco Agrícola de Bolivia, se demuestra que de una cartera total de préstamos destinados a grandes agricultores de \$b. 1.927.748.171 un monto de \$b. 1.202.458.416, o sea el 62,4%, se encontraba en mora, en cambio, de la cartera total de préstamos destinada a pequeños y medianos agricultores de \$b. 1.223.586.620 tan sólo el 26,3%, \$b. 322.320.468, se encontraban en mora²³², quedando demostrada, una vez más, que la política crediticia al agro de aquellos años basada en los sentimientos "de campanario", vínculos de sangre, compadrazgos de comparsa carnalera, y otros semejantes, privilegió esencialmente a la burguesía agrícola cruceña en desmedro de la agricultura campesina en general, que como sujeto de crédito, ha demostrado no sólo haber invertido en la actividad agrícola -para la cual ha obtenido el préstamo- sino que también supo responder a los compromisos financieros contraídos.

En un interesante documento elaborado por el mismo Banco Agrícola de Bolivia en 1981²³³, se lee que en 1970, no obstante la "pérdida ínfima" registrada en esa gestión, el monto de su cartera en situación normal aún se hallaba en capacidad de generar ingresos suficientes, pero que tal situación se deterioró gravemente a partir de 1971, es decir, el año del advenimiento del dictador cruceño Hugo Banzer Suárez; y, en un cuadro demostrativo que lo presentamos en el **Anexo N° 26a** se muestra lo que podríamos llamar la evolución del desastre, producido en el lapso de 10 años o sea hasta 1980. Tal parece que desde que el Banco Agrícola fue creado (1942), especialmente para fomentar la actividad agropecuaria en el oriente boliviano, su aniquilación estaba anunciada, como que fue durante la dictadura banzerista que se cometieron los mayores dislates y se dispuso de sus recursos, como de dinero propio de los bolsillos del dictador, para repartirlo al libre albedrío a los paisanos del campanario, a

232 Ybarregaray de Paz, Roxana: El espíritu del capitalismo y la agricultura cruceña, 1992, pág. 82.

233 Banco Agrícola de Bolivia: "Diagnóstico Institucional", enero de 1981, Análisis de Cartera, pág. 1.

los de la comparsa, a los “hermanos” de la logia o de la fraternidad, y a las “peladas”²³⁴ que acompañaban al “establishment” en sus interminables juergas. Volviendo al mencionado diagnóstico, se señala que entre las principales causas del desastre están los diferimientos de los préstamos concedidos para el cultivo de algodón, caña y soya a 8 y 12 años plazo dispuesto con los Decretos Nos. 15327 y 15959 emitidos por el dictador y su adlátere Pereda cuando en realidad se trataban de cultivos anuales o sea de retorno rápido, y que “solo un reducido grupo de verdaderos agricultores entraron en mora por factores climatológicos, aparición de plagas, falta de una adecuada infraestructura, falta de mano de obra, desembolsos de créditos parciales en forma inoportuna, etc.”²³⁵; y el traspaso de las carteras agropecuarias incobrables de los bancos privados National City Bank, Banco do Brasil y del Banco del Estado, y por añadidura, la “falta de apoyo del Supremo Gobierno a una enérgica política de cobranza”. Energía en la cobranza que era lo que se debía haber aplicado tomando en cuenta los criterios bajo los cuales habían sido otorgados estos préstamos, pues no fue así porque ello habría significado que el “pepino” de los carnavales del occidente boliviano les exija a los niños de su cohorte la devolución de las monedas que les arrojaba en cada “chauchita”. En el **Anexo N° 26a** se observa cómo en el periodo 1971-1977, es decir, en lo más arbitrario de la dictadura, la mayoría de los préstamos, en valor, corresponden a Santa Cruz hasta el extremo, por ejemplo, de que en 1973 con el 80,8% en tierras cruceñas, sólo un resto de 19,2% es distribuido al resto de los 8 Departamentos del país, y regiones como Beni y Pando con igual vocación agropecuaria recibieron apenas el 9,6% o directamente nada; es recién a partir de 1978 -cuando el dictador es forzado a irse- que la relación región cruceña y resto del país comienza a racionalizarse, pero el daño ya estaba hecho, el proceso de deterioro continuó tanto que en 1984 el Índice de Morosidad de la oficina de la ciudad de Santa Cruz llegó al 83%²³⁶ cuando apenas 4 años atrás, en 1980, era del 54.86%; y también de este modo se dañó una vez más la economía del Estado porque según la misma *Memoria*, los fondos para los préstamos concedidos en 1984 eran en un 98.42% propios del Banco Central de Bolivia.

Toda esta situación condujo a que el gobierno de Jaime Paz Zamora dispusiera la liquidación definitiva del Banco Agrícola de Bolivia mediante D.S. N° 22861 del 15 de julio de 1991, pues, según lo dice uno de sus párrafos considerativos “[...] tiene al 31 de Marzo de 1991, más del 65% de su cartera en mora y pérdidas acumuladas que exceden los 73 millones de bolivianos, conduciéndose a una situación financiera insostenible para el Estado y el país”; sus Activos y Pasivos

234 Palabra con que en el oriente boliviano se designa a la mujer joven, soltera y generalmente adolescente.

235 Banco Agrícola de Bolivia: “Diagnóstico Institucional”, enero de 1981, Análisis de Cartera, págs. 2 y 3.

236 Memoria del Banco Agrícola de Bolivia 1984.

pasaban a cargo del Banco del Estado, y se disponía que si el Patrimonio no alcanzaba a cubrir sus obligaciones, el saldo insoluto sería cubierto por el Tesoro General de la Nación, así, y en última instancia, el Estado boliviano absorbía las deudas no pagadas que pasaron a constituir el patrimonio de muchos “nuevos ricos” del agro boliviano; los “suchas”²³⁷ habían acabado con el Banco Agrícola de Bolivia

En el otro caso, el Banco del Estado que fue prácticamente el antiguo “Departamento Bancario” del Banco Central de Bolivia no fue cerrado por quiebra, sino para cumplir una de las exigencias del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para viabilizar otro de los préstamos al Gobierno de Bolivia, según el Decreto Supremo N° 23334 del 30 de noviembre de 1992 en el gobierno de Jaime Paz Zamora, aun así, su cartera de crédito agrícola fue una de las más malgastadas y exprimidas por los prestatarios de mala fe del sector agropecuario, especialmente en la era del “boom” algodonero.

En esta época se produjeron los mayores actos de colusión entre prestatarios, funcionarios y técnicos del Banco de las oficinas de Santa Cruz, se daban casos en que, para cumplir uno de los requisitos para solicitar un préstamo, se alquilaban equipos agrícolas o simplemente se los obtenía en préstamo de algún amigo para presentarlos como propios y así demostrar la idoneidad agrícola del solicitante, o mejor aún, se trasladaban en préstamo hatos de ganado vacuno de una propiedad a otra si acaso el solicitante debía demostrar su suficiencia patrimonial y condición de ganadero; uno de los requisitos más importantes, cual era el de demostrar la tenencia de tierras laborables y aptas para el cultivo de algodón, se sorteaba fácilmente haciendo la inspección del técnico agropecuario del banco en avioneta, de este modo, muchos préstamos para el cultivo de algodón acabaron en el mejor de los casos en sembradíos de choclos; y la cuestión de la titulación de la tierra era igualmente zanjada por toda suerte de ardid, como el de conformar una sociedad agrícola con el propietario de la tierra, bajo la promesa o documento privado de que una vez obtenido el préstamo, o bien el propietario se consolidaba como socio o bien se le compraba la propiedad a un precio alto previamente convenido, en caso negativo, el acuerdo quedaba disuelto sin cargos para las partes; el capital mínimo que debía mostrar la sociedad ficticia era depositado en la cuenta bancaria tan sólo por un par de días por el gestor del préstamo, que luego lo retiraba para otros fines.

Después del cierre del Banco, la prensa²³⁸ lanzó tardíamente su voz de alarma, denunciando que varias grandes entidades le adeudaban millonarias sumas, las

237 Palabra de la jerga oriental con que se lo denomina al buitro.

238 30 Días, Correo hemerográfico, Diciembre de 1992.

mismas que se encontraban en estado de mora y que constituían el 98% de su cartera global y se publica una lista parcial de los deudores morosos que es la siguiente:

Ministerio de Finanzas	\$us.	25.000.000
Corporación Boliviana de Fomento	\$us.	7.570.214
Ministerio de Defensa	\$us.	1.835.480
Ingenio Azucarero Guabirá	\$us.	1.332.214
Ingenio Azucarero Bermejo	\$us.	1.731.136
Unagro	\$us.	22.398.585
Soboce	\$us.	18.948.628
Turin Motors	\$us.	5.277.965
Programa Algodonero	\$us.	2.790.000
Aluminio Boliviano	\$us.	2.730.157
Gasser y Cia, La Bélgica	\$us.	2.080.417
Ingenio Azucarero San Aurelio	\$us.	1.074.580
Total	\$us.	92.769.376

La nota periodística agrega que uno de los principales deudores es la empresa sementera Soboce que tenía como copropietario y ex ejecutivo al Ministro de Planeamiento y Coordinación del MIR en el gabinete del gobierno de entonces.

Y como si todo lo anterior fuese poco, el gobierno del General Banzer había aprobado una Resolución del llamado "Comité del Algodón" que dispuso que todas las deudas contraídas por los agricultores de Santa Cruz con la agencia boliviana del First National City Bank correspondientes a las cosechas de algodón de las gestiones 1971-72, 1972-73, 1973-74 y 1974-75 sean traspasadas al Banco Agrícola de Bolivia, deudas que alcanzaban a un monto de \$us. 1.800.000²³⁹. Por esta transferencia o subrogación de acreencias, el Banco Agrícola le pagó "al contado" al First National el total de estas deudas, que con seguridad ya eran incobrables dado que correspondían a cosechas de años agrícolas anteriores, y para el efecto, el "banzerato" ordena al Banco Central de Bolivia concederle un crédito de \$us. 1.800.000 al Banco Agrícola de Bolivia²⁴⁰; asimismo, con el Decreto Supremo N° 13830 del 5 de junio de 1976 el banzerato dispone el traspaso de la cartera en mora de los préstamos que el Banco do Brasil S.A. había hecho a los

ganaderos del Beni, al ya desmirriado Banco Agrícola de Bolivia por un monto de \$us. 7.000.000, y a la vez, con el mismo Decreto le autoriza al Ministro de Hacienda la suscripción de un contrato de préstamo por la misma suma a objeto de pagarle al banco brasileño el montante de los préstamos insolutos; valiente forma de velar por los intereses del Estado de parte de un gobierno espurio, y una desvergonzada actitud de aquellos llamados "empresarios" que se hicieron de capitales con los recursos propios del Estado en complicidad con el tal gobierno de turno.

Los investigadores cruceños en su generalidad refieren y condenan el desvío de los créditos de fomento agrícola hacia otros fines completamente ajenos e improductivos, tales como la compra de mansiones y vehículos de lujo, viajes de placer con la familia al exterior del país, la "buena vida" y el jolgorio, etc. que bien nos traen a la memoria aquellos versos de "ahora que tenemos, ahora que tenemos, bien le cascaremos", del excelente folklorista boliviano Manuel Monrroy Charrazeta, pero olvidándose que aquellos dineros que tenían en sus manos no eran propios, sino del Estado boliviano; una situación así, fatalmente dio como resultado la total insolvencia de los deudores, ya sea real o simplemente fingida para procurarse "capital propio". Pero estos investigadores también mencionan el caso de los agricultores que cayeron en insolvencia por causas propias de la actividad como ser, las malas cosechas por efecto de las plagas, el granizo, la sequía, o viceversa, la inundación de los sembradíos por el exceso de lluvias, y hasta las condiciones duras de los créditos como ser los altos intereses, plazos muy cortos, etc. Respecto a tales causas naturales puede ser evidente el motivo de la insolvencia, aunque no nos olvidemos de que los empresarios-agricultores estaban en la obligación de tomar en cuenta estas contingencias cubriéndose con pólizas de seguro agropecuario, etc. pero muy pocos hicieron esto, y llegada la calamidad no hicieron más que extender la mano pidiéndole ayuda al Estado, o exigirle, para que los salve de la sequía de los sembradíos, o igual, si éstos se habían inundado porque ya también había llovido demasiado; una burguesía pedigüña que nació y creció de la mano del Estado. En cuanto a la segunda causa es inconcebible que un empresario no calcule el costo y las condiciones de financiamiento antes de embarcarse en un negocio, la única verdad es que el objetivo era hacerse de dinero a la brevedad y sin el menor esfuerzo, además, con la intención de no pagarlo nunca, cosa que se lograba, sin duda, con el favor político, los compadrazgos y hasta con el paisanaje del campanario pueblerino.

Pero la naciente burguesía cruceña no solamente acumuló capital dejando de pagar sus deudas con los bancos estatales de fomento y las agencias de los bancos extranjeros privados, sino que una vez transcurrido el gobierno de su

239 Decreto Supremo N° 13178 del 12 de diciembre de 1975.

240 Decreto Supremo N° 13401 del 12 de diciembre de 1976.

“devoción” cual ha sido el del cruceño General Hugo Banzer Suárez, se valió también del primer gobierno de la era democrática al usufructuar de la política de cambio diferencial implantada por el gobierno de la tristemente UDP (Unión Democrática y Popular) para incentivar en parte la actividad económica del país, obteniendo del Estado divisas a cambio oficial y revendiéndolas en todo o en parte en el mercado negro a precios en muchas veces mayor que el oficial. En el **Anexo N° 27** que lo tomamos prestado con algún ligero reordenamiento de la obra citada de Mario Arrieta y sus coautores, se muestra que en el curso de dos años de gobierno de la UDP, el gobierno desembolsó 100 millones y medio de dólares americanos al cambio oficial, supuestamente para incentivar la actividad económica en general, con el 62,6% igual a casi 63 millones de dólares entregados a todos los rubros de la agropecuaria del Departamento de Santa Cruz, sin tomar en cuenta que en el Ítem de “Comercio en general y otros” también se entregaron a Santa Cruz sumas importantes para diversos fines, como aquellos dólares para estudiantes en el exterior y tratamientos médicos.

La siguiente relación de las cotizaciones oficiales y del mercado libre del dólar americano²⁴¹, nos dan una idea aproximada de las exorbitantes ganancias que han debido obtener aquellos que conjugaron y usufructuaron el poder político con los negocios en aquellos años dorados del MIR en el poder:

Año	Mes	\$ Oficial	\$ Paralelo
1982	Diciembre	200	283
1983	Diciembre	500	1,244
1984	Junio	2,000	3,250
	Diciembre	9,000	22,100
1985	Enero	9,000	60,100
	Febrero	50,000	120,000
	Marzo	50,000	121,000
	Abril	50,000	156,600
	Mayo	75,000	248,500
	Junio	75,000	448,000
	Julio	75,000	801,000
	Agosto	75,000	1,050,000

Y en adición a lo manifestado anteriormente sobre la burguesía cruceña, nada más pertinente que transcribir unas líneas sobre la acumulación de capital en el sector agropecuario, escritas en el libro ya citado del economista Carlos Toranzo

241 www.eumed.net/la/hiperinflacion_boliviana.

Roca: “Agro-exportador: Este es uno de los principales sectores de la burguesía que financió el golpe (del Cnl. Hugo Banzer Suárez) y que se convirtió en el grupo mimado del régimen. Los favores del gobierno se plasmaron a través del instrumento crediticio, el cual permitió el acceso a ingentes montos de préstamos sin la exigencia de ningún tipo de garantías, por lo cual esos créditos en realidad fueron regalos gubernamentales que permitieron fortalecer a la burguesía oriental”²⁴².

Y como corolario, el gobierno de la UDP con su célebre ministro mirista de Finanzas decretó la desdolarización de la economía nacional, haciendo que muchos pequeños ahorristas pierdan por siempre su sueño de tener “la casita propia”, y viceversa, que otros muchos “khara gallos”, es decir, desplumados pero arrogantes según la jerga popular del occidente, que habían obtenido préstamos de fomento -casi en su totalidad sin cláusulas de mantenimiento de valor- se hagan ricos de la noche a la mañana, puesto que con algunos miles de dólares se liberaron también por siempre de sus ingentes deudas bancarias en bolivianos. Muchos “líderes” cruceños del MIR que se trocaron después en relevantes figuras de la burguesía amasaron sus fortunas también de estas diversas formas, confirmando asimismo por esta vía lo que en esencia ha dejado ese partido político como herencia para el país: El Movimiento de Izquierda Revolucionaria MIR ha sido la estafa más grande que sufrió la República de Bolivia en cuanto se refiere a ideología y práctica política, después de la gran traición de los doctores de Charcas en la fundación de la República.

4.13.4 LA QUIEBRA DE LOS BANCOS PRIVADOS.

Entre los años 1987 y 1997 ocho bancos bolivianos entraron en quiebra fraudulenta en algunos casos y otros en quiebra declarada, las causas pudieron ser muchas y entre ellas las secuelas de la “época de oro” del financiamiento externo en la que el país prácticamente sólo tenía que aceptar los ruegos de los inversionistas extranjeros para colocar un empréstito con cualquier objeto, lástima que aquella época de oro coincidió con el banzerato y lo menos que ocurrió fue que se perdieron grandes sumas de dinero en faraónicas e improductivas inversiones, como la fábrica de aceite de Villamontes, o simple y llanamente en el gasto corriente; naturalmente, los recursos para el sector financiero eran abundantes y relativamente fáciles de acceder porque la abundancia de los petrodólares había saturado el mercado europeo y americano, entonces, era necesario “meter plata” a como dé lugar en los países del tercer mundo.

Para fines de este trabajo nos interesa tan sólo el caso de aquellos bancos establecidos en Santa Cruz. El Banco de Cochabamba fue intervenido y declarado

242 Toranzos Roca, Carlos: Obra citada, pág. 169.

en quiebra por las autoridades hacendarias del país el 25 de noviembre de 1994, por las operaciones fraudulentas que operaba entre las que destacaron los préstamos vinculados y sin garantías que se realizaban entre sí sus co-propietarios, ejecutivos y familiares, además de préstamos a allegados con garantías inexistentes o con documentos falsificados, etc.; entre los principales propietarios del Banco figuraba un destacado empresario de Santa Cruz co-propietario de Industrias La Bélgica S.A., que según las investigaciones posteriores al fraude, desviaba los recursos obtenidos de préstamos internacionales a otros fines especulativos, y a llevar una vida ostentosa y desordenada que finalmente acabó con él en un impresionante accidente de tránsito bajo los efectos del alcohol y las drogas; el Banco Central de Bolivia tuvo que pagar 75.600.000 dólares americanos a los cuenta corrientistas y ahorristas del Banco a fin de evitar el descrédito de la banca boliviana a nivel internacional; a tiempo de la elaboración de este trabajo o sea 17 años después de aquel cierre, el Banco Central de Bolivia, por la intromisión de la politiquería y los recursos de leguleyos lograba recién el encarcelamiento de 3 de los principales acusados, además de que todavía no lograba el resarcimiento total de los fondos pagados a la clientela del Banco de Cochabamba.

Exactamente en la misma fecha del mes de noviembre de 1994, fue intervenido el Banco Sur S.A. acusado del mismo género de operaciones fraudulentas y delictivas, y porque había sido creado también fraudulentamente con la fusión de dos bancos también quebrados, el Banco Industrial y Ganadero del Beni S.A., BIG-BENI, de los grandes empresarios ganaderos del Beni y el Banco de Inversión Boliviano S.A., BIBSA. La quiebra del Banco Sur le ocasionó al Estado boliviano la sangría de 145.900.000 dólares según una fuente, y según otra de 200 millones, que tuvo que pagar el Banco Central de Bolivia a los clientes que tenían saldos en Cuenta Corriente, ahorristas y demás acreedores. La quiebra del Banco Internacional de Desarrollo S.A., BIDES, que fue intervenido el 12 de diciembre de 1997, es un caso impresionante de conjugación de la política con la mafia financiera que operaba en el país especialmente en Santa Cruz, y que actuaba desde la propiedad accionaria de los bancos y de los altos puestos ejecutivos hasta la familia de aquellos, allegados y "palos blancos". El principal sindicado y sentenciado por la justicia por estafa y otros delitos, miembro de una familia de adherentes del partido de gobierno, la Alianza Democrática Nacionalista ADN del Gral. Hugo Banzer, llegó a ser Diputado Nacional por el mismo, entorpeciendo y trabando desde su curul la acción de la justicia ordinaria; en marzo de 1998 y en una evidente demostración del amparo que recibía desde el poder en el gobierno de Sánchez de Lozada, o ya sea por acción de él mismo o por directivas partidarias, se llegó a impedir la lectura del Informe de la Comisión de Hacienda en la Sesión Plenaria sobre la quiebra de estos bancos; en

conclusiones, y como en todos los casos anteriores, el Banco Central de Bolivia en representación del Estado tuvo que pagar otros 64.700.000 dólares americanos a los acreedores de este banco.

Está fuera del objetivo y alcance de este trabajo, referirnos con mayor detalle a las operaciones fraudulentas que determinaron estas quiebras, y nos eximen de hacerlo las asombrosas y valientes revelaciones hechas en las obras gemelas *Gamble Financiero* y *Puzzle Financiero* del excepcional periodista cruceño Ronald Méndez Alpire, que en lugar de recibir el reconocimiento del Estado fue librado a su suerte ante la "vendetta" de sus poderosos adversarios, que más que sus antagonistas personales lo eran de toda la sociedad boliviana. En verdad, el siguiente paso después de las criminosas operaciones mercantiles hechas por la delincuencia de puño blanco radicada principalmente en Santa Cruz y protegida por las máximas autoridades del ramo en la sede de gobierno, era simplemente el gansterismo, en que a semejanza de la era Al Capone en los EE.UU. -que era también un conocido hombre de negocios- las diferencias con la competencia o los malos resultados de los negocios se resolvían por la vía del homicidio; no se llegó a ese extremo en el caso boliviano porque el Estado sirvió de una especie de colchón amortiguador al hacerse cargo de todas las deudas en que incurrió cada grupo delincencial.

No se puede dejar de puntualizar que algunos de los causantes de la falencia de estos 3 bancos y de algún otro de la larga lista de quebrados, son las mismas personas, que según la prensa, incluso aparecen involucradas en operaciones dudosas de las Cooperativas de Servicios Públicos de Santa Cruz; la quiebra de estos bancos fue también una fuente de recursos mal habidos, de acumulación capitalista de la ya bien establecida burguesía cruceña, que, sin embargo de ello y aliándose con la politiquería imperante en el momento, no cesaba de lucrar con los recursos del Estado Nacional.

Pero en este campo, uno de los casos más demostrativos de la forma y de los medios que utilizaron estos hacedores de fortunas por la vía rápida del oriente boliviano, es el de la Financiera de Desarrollo Sociedad Anónima Mixta FINDESA de la ciudad de Santa Cruz, entidad de financiamiento agropecuario creada en sociedad entre la Corporación de Desarrollo CORDECRUZ y la Cámara de Industria y Comercio CAINCO en 1985, y que apenas después de 14 años de operación pidió su liquidación voluntaria en 1999. El pecado mayor estuvo en que estando en fase de liquidación un grupo de "parlamentarios cruceños" (gobierno de Banzer) presentó una propuesta pidiendo que quienes adeudan entre \$us. 20.000 y 50.000 paguen sólo el 30% de la deuda, aquellos que deben entre \$us.50.001 a 75.000 el 20%, los otros que deben entre 75.001 a 100.000

dólares el 10% y aquellos otros que tienen deudas de \$us. 100.001 en adelante paguen sólo un 5% ²⁴³, suerte que la escala no siguió porque de lo contrario los deudores de cientos de miles de dólares hubiesen resultado con saldos a su favor, que sin duda los hubiese tenido que pagar el Estado, pero además se observa que esta “maravillosa escala” es inversamente proporcional, o sea que quienes usufructuaban más de la condonación, es decir se quedaban con más plata de la Financiera, pagaban la menor parte de su deuda, así, quien tenía una deuda de 20.000 dólares pagaba 6.666 y se quedaba con 13.334 dólares y quien debía, por ejemplo, 200.000 dólares pagaba 66.667 y se guardaba en los bolsillos 133.333 dólares; una perfecta e inicua ley del embudo que irónicamente fue presentada al Parlamento el 24 de septiembre fecha cívica del Departamento de Santa Cruz, que pudo ser ideada sólo por mentes dignas de la clasificación del célebre criminalista Lombroso; este proyecto fue propugnado por uno de los dirigentes regionales del Movimiento Nacionalista Revolucionario MNR, pero, “gracias a Dios” que fue combatida por la bancada del Movimiento al Socialismo MAS.

Los pecados menores, si es que se los puede llamar piadosamente así, han sido de que la mayoría de los préstamos de Findesa han sido dados para vivienda y no para la agricultura y desarrollo social como originalmente estaba previsto y, como en los casos de los bancos estatales y privados quebrados, se hicieron asombrosas operaciones fraudulentas, explicables sólo en un contexto de contubernio entre compañeros de comparsa y paisanos de campanario; así, se entregó 3.000.000 de dólares a un empresario brasileño que no existía en ningún registro, se concedían préstamos con garantías warrant sin que jamás las garantías hubiesen podido ser ubicadas, más préstamos a personas “fantasmas”, garantías hipotecarias con valores muy por debajo del importe de los préstamos, terrenos presentados como garantías varias veces, en fin, se generó una cartera de más de 14.000.000 de dólares que jamás se podrán recuperar, como lo declaró un conocido ex prefecto cruceño, pero la operación estrella fue tal vez la destinada a la construcción de un stadium de fútbol en Santa Cruz por 300.000 dólares, gestionada por otro de los miembros de la pandilla quasi delincuencial en que devino la dirigencia del glorioso MNR de 1952, que en la ocasión hacía las veces de presidente del Club beneficiado con dicho Stadium.

4.13.5 LA EVASIÓN IMPOSITIVA.

La evasión impositiva y la defraudación fiscal han sido en todos los tiempos, y posiblemente a lo largo y ancho del mundo, fuentes importantes e inescrupulosas de enriquecimiento personal, de acumulación capitalista, pero, lamentablemente por tratarse de actividades ilícitas, fuera de la Ley; sus importes no son registrados

²⁴³ El Deber, Santa Cruz de la Sierra, 27 de febrero de 2005.

estadística o contablemente, susceptibles de conocimiento público, sin embargo, su análisis y determinación cuantitativa para fines de políticas hacendarias de Estado ha sido siempre una preocupación constante de los gobiernos también a nivel global, y para tal objeto se han elaborado complicadas metodologías econométricas generalmente basadas en magnitudes macroeconómicas de todo un país.

También en Bolivia se han realizado esfuerzos en ese sentido desde que la registración estadística se ha hecho cada vez más generalizada y precisa, más o menos a partir de mediados del siglo pasado; en efecto, y al parecer una de las investigaciones más calificadas dentro el periodo de alcance de este libro -que no pasa del año 2.000- es el realizado excelentemente por los profesionales Fernando Cossio y María Delgadillo de la evasión del IVA en los años 1988, 1989 y 1990²⁴⁴, que se han centrado en el análisis de este impuesto porque su aporte en el monto de las recaudaciones tributarias representó en promedio alrededor del 54% en el periodo bajo estudio; asimismo, en fecha posterior la misma analista conjuntamente con el profesional César Calderón formularon otro valioso estudio en base a la misma metodología referida anteriormente, sobre la evasión en el Impuesto al Consumo Específico ICE producida en los años de 1988 a 1992²⁴⁵, considerado entonces también como uno de los pilares de los ingresos tributarios del Estado.

Sucintamente, y obviando las calculaciones depurativas que se hicieron para contar con cifras confiables, en ambos casos se procedió a la determinación o cálculo de la base imponible teórica tomando las cifras de la “Matriz del Insumo-Producto” de la economía nacional cuyo registro lleva el Instituto Nacional de Estadística INE, a lo cual se le aplican las tasas de los impuestos IVA e ICE arrojando lo que supuesta o teóricamente debería recaudarse, magnitudes que luego se las ha comparado con las cifras de las recaudaciones reales en los indicados años, según los registros de la Dirección General de Impuestos Internos de entonces, habiéndose llegado a las siguientes conclusiones:

<u>Impuesto IVA.</u>	1988	1989	1990		
Porcentaje de evasión	45.60%	42.30%	37.10%		
<u>Impuesto ICE.</u>	1988	1989	1990	1991	1992
Porcentaje de evasión	23.90%	48.10%	40.50%	53.50%	50.80%

²⁴⁴ Cossio Muñoz Reyes, Fernando; Delgadillo Camacho, María Félix : “Estimación de la evasión en el impuesto al valor agregado (IVA)”, www.udape.gob.bo

²⁴⁵ Delgadillo, María Félix; Calderón, César: “Estimación de la evasión en el Impuesto al consumo Específico (ICE) 1988-1992”, www.udape.gob.bo

Estos porcentajes hay que interpretarlos, en primer lugar, como promedios a nivel nacional, por lo tanto, pueden existir diferencias importantes -en los porcentajes- entre unas regiones y otras del país; en otros términos, en La Paz la evasión, por ejemplo del IVA, podría ser muy superior o muy inferior al 45.6% en 1988, lo que también podría ocurrir con otra región del país como Chuquisaca o Santa Cruz, por ejemplo, y en segundo lugar, que se trata apenas de una parte de la estructura tributaria del país en los años tomados como base para los estudios, ya que el ICE representaba apenas el 11% de los ingresos, y aunque el IVA llegaba al 54%, quedaba un amplio margen o nómina de imposiciones susceptibles de ser afectados en mayores proporciones por el fenómeno de la evasión, tal como el impuesto a la renta de las empresas, además, y muy lamentablemente, no se han realizado estudios de la evasión impositiva en cada uno de los Departamentos del país, ya sea específicamente de estos 2 ítems impositivos o de todos en general y que correspondan, entre otras, a las gestiones 1988-1992 bajo estudio, y que puedan ser de conocimiento público en publicaciones, libros u otros medios.

Sin embargo, los antecedentes sobre la tradición tributaria de Santa Cruz comentados en capítulos anteriores y mencionados por los historiadores cruceños -incluyendo el pronunciamiento de la Brigada Parlamentaria Cruceña de 1924-, las denuncias de las autoridades departamentales y muy especialmente los numerosos casos de evasión y defraudación de impuestos, así como de corrupción flagrante de los funcionarios de la administración regional de la renta interna, denunciados en todo tiempo por la prensa local y nacional, amén de las extensas fronteras internacionales de la región proclives al contrabando masivo y consiguiente evasión de todo tipo de obligaciones con el fisco, a lo que debemos sumar el hecho de que la zona franca de Iquique en Chile si bien fue creada en 1975, recién en la última década del siglo XX empezó a significar una de las principales, sino la mayor, puerta de ingreso del contrabando a Bolivia. Entonces, inexorablemente llegamos a la conclusión de que el Departamento de Santa Cruz ha sido el mayor evasor de impuestos en el país, en especial desde la entrada en servicios de los ferrocarriles que la vinculan con el Brasil y la Argentina y durante toda la época de su lanzamiento o despegue al desarrollo económico o sea hasta las últimas décadas del siglo pasado; no nos olvidemos que en la época de los años 70, 80 y antes, la gente de occidente se trasladaba a Santa Cruz nada más que para comprar vehículos brasileños a casi la mitad de su precio en aquellos mercados, y que Santa Cruz era la base de distribución de la mercadería de contrabando a los mercados del interior del país.

4.13.6 EL CONTRABANDO.

El contrabando tanto de exportación como de importación tiene una larga historia en Bolivia desde aquellos tiempos de la Colonia en que la plata de Potosí

era contrabandeada a la Argentina para proseguir a ultramar, o viceversa, los “paños ingleses” eran introducidos al interior de la Audiencia de Charcas vía Buenos Aires, burlando los controles de la Casa de Contratación de Sevilla. En la República, no obstante de que el primer arancel aduanero fue decretado a poco de haberse creado la República, el 23 de diciembre de 1825 con el nombre de Reglamento de Aforos²⁴⁶, el quantum y el valor del contrabando en ambos sentidos -exportación e importación- posiblemente se multiplicó por las extensas fronteras territoriales del país y los escasos medios, o ninguno, con que contaba el naciente país para controlar el comercio de su entorno, pero, es ya a finales del siglo XIX e inicios del XX que el contrabando, en este caso la exportación de caucho al Brasil o a ultramar vía el Amazonas y sus afluentes, adquiere grandes volúmenes y valores; según tratadistas especializados estas extracciones de caucho boliviano eran declaradas y gravadas en aduanas brasileñas, en perjuicio del fisco boliviano; en otra de las fronteras, el contrabando de ganado a la Argentina fue también significativo, en especial desde que las provincias nortenas de aquél país eran puestos de recuperación del ganado boliviano que se enviaba irregularmente a Chile.

El Brasil ha tenido una hegemonía casi total en el comercio con Bolivia, después del “boom” de la goma y la consiguiente pérdida del Acre boliviano, la construcción del ferrocarril Corumbá -Santa Cruz no solamente fue un factor de influencia económica y geopolítica, sino también que dio lugar al nacimiento de una burguesía comercial boliviana basada en el contrabando de importación por esa frontera. El contrabando de mercaderías provenientes del Brasil hasta nuestros días, o por lo menos hasta hace pocos años, es dominante de todo el comercio de Santa Cruz, y según los propios importadores y vendedores al detalle, es imposible desenvolver actividades comerciales con productos de esa procedencia, y pretender luchar con la competencia, sin atenerse aun sea en parte al contrabando, entendiéndose como contrabando de importación no solamente la omisión del pago de los impuestos y de las cargas aduaneras sino también la sub-facturación de las mercaderías en origen, la falsa identificación de la misma y la falsa declaración del volumen, cantidad, peso y otras características a objeto de burlar el justo gravamen. Existía, y posiblemente lo haya aún, una verdadera jerarquía entre los operadores del contrabando en esa frontera: empezaba con los llamados “pilotos” que generalmente eran personas del lugar que conocían la “ruta” a seguir, no solamente en el terreno como ser sendas, atajos, etc. sino también en el papeleo administrativo, es decir, conducir los trámites a través de determinados funcionarios que obviamente formaban parte del “equipo operativo”; los “pilotos” de alta influencia se relacionaban con el paso de las

²⁴⁶ Peñaloza, Luis: Historia Económica de Bolivia, tomo II, 1954, pág. 71.

mercancías en vagones enteros del tren o en camiones atiborrados de mercaderías, es decir, los contrabandos gruesos; les seguían lo que llamaríamos los “cerebros” del clan constituidos generalmente por alguna agencia despachadora de aduanas o ex empleados aduaneros, que sabían de las triquiñuelas que se podían hacer con el Arancel de Importaciones, la formulación de las Pólizas, etc., y finalmente, como “trabajo de campo”, le seguían determinados empleados de la empresa ferroviaria que entonces era la estatal ENFE; el “equipo operativo” se conformaba por último con personas que recorrían el comercio de la ciudad de Santa Cruz, y posiblemente de otras más del resto del país, ofreciendo traer mercaderías brasileñas a precio barato y bajo ciertas condiciones de pago, plazos, etc. destacando, por ejemplo, aquellos que ofrecían dotar a todo un edificio en construcción de todo género de materiales como sanitarios, material eléctrico y otros a precios muy por debajo del mercado, naturalmente, entre estas gentes no faltaban aquellas que después de recibir el anticipo o pago de la mercancía, desaparecían por completo sin entregar la mercadería o en su defecto devolver el dinero.

Los personajes más destacados de esta actividad, ya sea por el capital aportado o por sus “contactos” o relaciones públicas, fueron bautizados por la sabiduría popular de Santa Cruz como los “caballeros de la frontera”, personajes que después pasarían a conformar los cuadros de empresarios de la industria, el comercio y la banca a nivel regional y nacional.

La otra vía de promoción económica y social fue la de especializarse en el contrabando y comercialización de cierto rubro o línea de productos, que con el pasar del tiempo adquirió volúmenes y valores considerables, ya que eran distribuidos a todo el interior del país, realidad que indujo a los fabricantes o mayoristas brasileños a establecer sus propias subsidiarias en territorio boliviano, pero en asociación o bajo administración directa del destacado contrabandista boliviano; muchas de las empresas establecidas hoy en Santa Cruz tienen este origen.

La participación en el “clan” de determinados empleados de la empresa ferroviaria de entonces era importante, así por ejemplo, en 1992, más o menos, una empresa cruceña que tenía a su cargo la ejecución de una obra pública importante hizo su propia importación de fierro estructural, pero en el trayecto una plataforma o carro plano de ferrocarril cargado con 25 toneladas de fierro desapareció, se hizo “gas”, en el trayecto entre la frontera boliviana y la estación de Roboré, según llegó a determinar la compañía de seguros por el seguimiento que hizo de la carga desde su salida de fábrica; la intervención del Seguro concluyó en que hubo toda una colusión entre la agencia despachadora de aduana en la frontera, empleados de la aduana misma y empleados de la empresa ferroviaria.

La prensa cotidiana del país informaba de casos relevantes de contrabando especialmente en los años transcurridos desde la inauguración de los servicios de la línea ferroviaria Corumbá-Santa Cruz hasta el año 2000, límite de este trabajo. Tempranamente, allá por 1967 fueron descubiertos en esta última ciudad 24.000 cajetillas de cigarrillos que, según la nota periodística, implicaba a personas importantes del país y era simplemente parte de una cantidad mayor; más recientemente, la internación de unos vagones de ferrocarril cargados con electrodomésticos y otra mercadería “blanca” a nombre de una conocida firma importadora de Santa Cruz, pero, como suele ocurrir como norma en estos casos, a menos del tercer día se aclaró que los papeles que amparaban la importación “habían estado en trámite”, o el caso de la internación de otros vagones con grandes bobinas de papel bond, que era un excelente negocio porque en la ciudad era fraccionado en tamaños apropiados para su venta como papel para computadoras, etc. En los últimos años el contrabando a la inversa o sea de exportación hacia el Brasil adquirió también, según la prensa, volúmenes y valores considerables con el petróleo y la gasolina, facilitado por el existencia de numerosas empresas soyeras al borde mismo de la frontera con ese país, que transportan al Brasil el diesel boliviano, escandalosamente subvencionado por el gobierno boliviano, mediante cisternas y por sendas que son de su solo conocimiento, y así, ésta es otra fuente importante de ingresos irregulares para una parte de la burguesía agro-industrial de la región.

Estas mismas apreciaciones se pueden hacer con el contrabando generado en la frontera con la Argentina por intermedio del ferrocarril Yacuiba-Santa Cruz, aunque la variante del sistema de libre tránsito por el puente fronterizo permitió, y aún permite, la utilización de la gente sencilla y humilde para la tarea de acopiar considerables cantidades de mercadería en depósitos ex profeso, de donde es distribuida al resto del país por el verdadero dueño o proveedor del capital. Y aquí, al igual que con la frontera oriental, estos comerciantes irregulares que operaban en este sector también se trocaron en flamantes “capitanes de la banca, el comercio y la industria”, es decir, en actores y directores de las distintas ramas de la actividad mercantil y bancaria que empezó a florecer en Santa Cruz al calor de la prosperidad general. Esta diferenciación no excluye el hecho de que algunos “caballeros de la frontera” operen en uno u otro lado, y aún hayan extendido sus “negocios” a otros sectores de las fronteras, como lo ocurrido años atrás con un contrabando de unos centenas de toneladas de azúcar que se pretendía sacar por Villazón-La Quiaca, en el otro extremo del país.

En el periodo de los gobiernos militares el contrabando llegó a constituir un medio para el enriquecimiento personal del líder de turno y sus allegados, que

con este objeto designaban como máximas autoridades aduaneras a personajes totalmente alejados e ignorantes de esas funciones, eso sí, totalmente obedientes y fieles, tal el caso de un jugador de fútbol, un arquero, en el gobierno del Gral. Barrientos; o de otro "personaje" acusado de formar parte de una maquinaria de corrupción que la ADN había montado en la Aduana y que fue conminado a renunciar en la presidencia de Jaime Paz Zamora (1989-1993) por el descontrol y la corrupción consiguiente existente en la Aduana que, sumadas a otras acusaciones, ocasionaron que la ONU suspenda la 1a. Fase del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo PNUD²⁴⁷, o el caso de otro Director General de Aduanas y alto dirigente oriental de la ADN que fue obligado a renunciar por la presión de la opinión en noviembre de 1998, durante la presidencia Banzerista²⁴⁸, al parecer, este Presidente de la República y sus correligionarios no dejaron de medrar de los ingentes ingresos aduaneros tanto en épocas de dictadura como de democracia.

Por el hecho de que esta actividad es ilícita, se carece de registros y estadísticas de su desenvolvimiento a través de los años, y lo que se sabía hasta hace poco eran sólo algunas apreciaciones personales o noticias de prensa preferentemente sobre algún contrabando notable por su magnitud o por su naturaleza, y es recién en los últimos años que se empezaron a hacer estudios y trabajos especializados, y aun respecto a lo último, los analistas tuvieron que optar por algún método específico de investigación, mediante datos macroeconómicos del comportamiento de la economía nacional para deducir el valor aproximado del contrabando, y por ello mismo, los resultados varían de un análisis a otro.

Es así que en 1985 el gobierno conformó una Comisión para la determinación de la magnitud del contrabando de importación sobre bases técnicas, Comisión que estuvo integrada por miembros del Ministerio de Finanzas y de UDAPE (Unidad de Análisis de Políticas Económicas) bajo la responsabilidad de Samuel Doria Medina y Flavio Escobar²⁴⁹. El informe presentado por esta Comisión arroja, en conclusiones, que en el periodo 1980-1983, tomado como base analítica, el contrabando de importación de mercancías en general y vehículos alcanzó a 1.006,4 millones de dólares, proporción alarmante considerando que las importaciones registradas eran tan sólo de 2.669 millones de dólares según el mismo informe; otros datos interesantes de este estudio son de que el contrabando proveniente del Brasil en 1981, el punto más alto del cuatrienio 1980-1983, fue del 75,1% del contrabando ingresado a Bolivia a través de todas sus fronteras y

247 Diario *Presencia*. La Paz, 17 de diciembre de 1992, p. 4.

248 Diario *Presencia*. La Paz, 8 de diciembre de 1998 y siguientes.

249 Doria Medina, Samuel; Escobar, Flavio: "La economía informal en Bolivia: una visión macroeconómica", Septiembre de 1985.

tan solo de mercancías provenientes de los países del ALADI (Colombia, Perú, Venezuela, Argentina, Brasil, Uruguay, Chile y Paraguay), específicamente 125,8 millones de dólares, también es relevante el dato de que en este periodo de casi la totalidad de los vehículos ingresados a Bolivia y procedentes de Chile, Argentina, Brasil y México son en valor un 92% brasileños, entonces, fácil es imaginarse las fortunas que ha amasado este colosal contrabando por las fronteras con el Brasil.

Posteriormente, el año 2001 el economista Xavier Nogales hizo también un interesante trabajo contrastando las importaciones que hizo Bolivia con las exportaciones a Bolivia de los países de ALADI²⁵⁰ legalmente declaradas en el periodo de 1990 a 1999, de donde la diferencia resultante es obviamente el contrabando; en aras de la brevedad extractamos los siguientes datos del cuadro presentado por Nogales:

Año	Contrabando en Millones de \$us.
1990	262
1993	683
1996	957
1999	555

En otro análisis hecho por los economistas J. Asef, J. Espejo y J.A. Morales de la Corporación de Estudios para Latinoamérica CIEPLAN, se presenta un cuadro de fuentes del Fondo Monetario Internacional, Estadísticas de la Dirección de Comercio, acerca de la Balanza Comercial de Bolivia con sus principales países vecinos desde 1991 hasta 1994 inclusive, en el que se hace una diferencia de la balanza comercial registrada con la que resulta de la suma de ésta con el contrabando estimado según el FMI; del mismo, y como suficiente referencia para este trabajo, hemos extractado un trimestre por cada año de los indicados (**Anexo N° 24**); dada la solvencia técnica mundial de la fuente creemos sumamente interesante resaltar algunas de sus cifras. En primer término, se confirma lo que todos sabemos, de que el comercio boliviano con la potencia del Brasil es la más importante, con mucho, respecto a los más importantes países limítrofes, segundo, que la balanza comercial deficitaria -es decir que las importaciones son mayores a las exportaciones- ha aumentado de 53,9 millones de dólares a 116,0 en el curso de 3 años, lo que significa que, si bien el crecimiento del déficit podría no obedecer a un aumento similar del contrabando, es indudable que dadas las condiciones reales del sistema aduanero y control de las fronteras, el contrabando ha debido crecer también en una proporción semejante o aproximada, y tercero, se puede deducir que el contrabando a través de las fronteras con el Brasil ha

250 Nogales, Xavier: "Perspectivas de la Economía Boliviana (2001-2005)", Abril de 2001.

alcanzado en verdad cifras millonarias, es así que habiendo sido de 30 millones de dólares en el 2º trimestre de 1991 (53,9 menos 23,9) llega a 83,7 en el 2º trimestre de 1994; por el contrario la situación con la Argentina ha sido muy diferente, puesto que en el mismo periodo de 1991 a 1994 ha sido mayormente favorable a Bolivia, sin embargo, también con este país “los caballeros de la frontera” han amasado parte de sus grandes fortunas lo que podría significar que más ha sido el contrabando de exportación a la Argentina que el de internación de mercancías a Bolivia.

La Fundación Milenio²⁵¹ nos presenta también un Cuadro comparativo del contrabando con todos los países limítrofes que abarca desde el año 2000 al 2008, con fuente en la Confederación de Empresarios Privados de Bolivia CEPB que basa sus datos en ALADI, INE, Aduana Nacional de Bolivia y la ZOFRI de Iquique, y aunque rebasando el límite calendario de este trabajo, se tiene que en todo el periodo 2000-2008 el total del contrabando con el Brasil sumó 1.095,7 millones de dólares, con la Argentina 258,8 millones y con el Paraguay 58,1 millones, y sorprendentemente, vía la Zona Franca de Iquique-Chile suma nada menos que 2.754,0 millones de dólares, hay que tomar en cuenta que el Paraguay es una zona nueva para el contrabando basado mayormente en el oriente del país, y de que el ingreso de vehículos indocumentados vía Iquique tiene por destino final en buena proporción, si no es la mayor, la ciudad de Santa Cruz; y finalmente, no se puede dejar de mencionar los trabajos del Instituto Boliviano de Comercio Exterior IBCE sobre el fenómeno del contrabando en los años 2000.

Así, a objeto de demostrar numéricamente, aun sea por la vía deductiva, la magnitud de los recursos económicos que ha generado el contrabando con los países limítrofes del este y sur este del país -otra de las fuentes de la acumulación capitalista de la burguesía oriental- hemos tenido que recurrir a investigaciones hechas en las últimas decenas de años, a falta de información más o menos precisa de la segunda mitad del siglo XX en que se produce el despegue y plenitud del desarrollo económico de Santa Cruz.

4.13.7 EL NARCOTRÁFICO.

El narcotráfico en Bolivia ha sido y continúa siendo uno de los temas sobre los que más se ha escrito, tanto en libros como en los medios nacionales e internacionales de comunicación, y esta profusión de información nos conduce a sostener que la explosiva expansión de la economía cruceña ha tenido, sin duda, también en el narcotráfico una de sus principales fuentes de financiamiento, a su vez, en una especie de simbiosis algunos emprendedores agropecuarios del oriente boliviano le permitieron al narcotráfico poseer u ocupar grandes extensiones de

251 Fundación Milenio: “Informe Nacional de Coyuntura”, N° 52, 10 de junio de 2010.

tierras para el libre desenvolvimiento de sus operaciones, asimismo, mediante actividades supuestamente normales o corrientes les prestaron una especie de cobertura legal para sus actividades ilícitas, principalmente del lavado de los llamados narco dólares.

Según el escritor y periodista René Bascopé Aspiazú, uno de los más confiables investigadores del fenómeno del narcotráfico, en la dictadura del Gral. Hugo Banzer Suárez una comisión planificadora del narcotráfico decidió que la mejor área para la elaboración de la droga era el territorio ubicado entre las poblaciones de San Javier, Montero y Portachuelo del Departamento de Santa Cruz, en base a las siguientes razones (textual):

“1. Gral. Hugo Banzer posee una gigantesca hacienda a menos de 10 kms. del poblado de San Javier”.

“2. En el área mencionada existen aproximadamente 570 pistas naturales de avionetas”.

“3. El sector está conectado fluvialmente con algunas poblaciones brasileñas, donde se efectúan transacciones comerciales de la droga”.

“4. Las tierras que se extienden a lo largo de los 140 kms. que separan a Portachuelo de San Javier, pasando por Montero, pertenecen casi totalmente a los principales latifundistas de la Asociación de Productores de Algodón ADEPA, en gran parte de las cuales ya se había estado fabricando pasta básica de cocaína”.

“5. Las haciendas y poblaciones de la región están interconectadas por una red de caminos medianamente útiles”.

“6. A su vez, la totalidad de éstas se comunican directamente con la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, capital del Departamento y centro del narcotráfico en Bolivia”.

“7. Por otra parte, la región se comunica eficazmente con el Chapare, por medio de la carretera Cochabamba-Comarapa- Santa Cruz de la Sierra- Montero, desde donde era factible proveer de hojas de coca como para satisfacer la más exigente demanda”²⁵².

Una nueva comisión, según el mismo autor, compuesto en su mayoría por los hacendados del eje San Javier-Montero-Portachuelo puso en práctica las ideas de la Comisión Planificadora, aprovechando además de las tierras de ADEPA, de la Cooperativa Agroindustrial UNAGRO. Y el botín logrado, aparte de los inimaginables montos económicos, proporcionó a quienes lo hicieron posible, reputación, brillo y todo género de satisfacciones en la alta sociedad cruceña,

252 Bascopé Aspiazú, René: *La veta blanca, coca y cocaína en Bolivia*, La Paz, 1982, pág. 74.

aparte de que muchos se beneficiaron con grandes préstamos bancarios —que algunos nunca fueron pagados— o se les dotó de extensas tierras que tampoco nunca fueron cultivadas

La consolidación y el éxito de las operaciones del primer eje del narcotráfico permitió la conformación de un segundo en el Departamento del Beni, entre las poblaciones de San Ignacio de Moxos, San Ramón, Santa Ana de Yacuma y la hacienda Paraparaú²⁵³, la desventaja de la distancia a la base de aprovisionamiento de coca en el Chapare fue ampliamente compensada por la libertad con que podían operar los aviones del narcotráfico, por la profusión de pistas de aterrizaje y ausencia de control aéreo del gobierno en toda la región; la particularidad que la diferenciaba del primer eje era que estaba constituida por varios militares en torno al Gral. Natusch Busch, poseedor de un latifundio en la región, cabeza del golpe de estado contra el presidente Wálter Guevara Arze.

Y por el buen “andamento” del negocio y porque parte de la coca del Chapare en camino a los ejes del oriente se desviaba hacia los valles cruceños, siempre según el investigador Bascopé, se conformó otro tercer eje: Comarapa — Valleggrande — Montero “que terminó por absorber a todos los sectores de la burguesía de Santa Cruz, que no habían participado directamente de ADEPA, a la organización de la cocaína”²⁵⁴, figurando también en esta última conocidos latifundistas, políticos y hombres de negocios de esta nueva región del narcotráfico; es sumamente importante anotar que esta misma delimitación de las zonas productoras de la pasta base de cocaína en Santa Cruz, es también descrita en la obra de investigación *La Coca, tradición, rito, identidad* publicada por el Instituto Indigenista Interamericano (III) en 1989, con sede en México (página 126); y decimos que es importante porque el III desde su fundación en 1940 alentó y realizó investigación y debate sobre el problema de la coca y se puede decir que su palabra avala la veracidad de las conclusiones a que llegaron otros autores.

En la *Veta blanca* de René Bascopé²⁵⁵ y en otra obra de investigación del narcotráfico en Bolivia titulada *Narcotráfico y Política* publicada en España y de autoría de una organización signada como LAB (Latin American Bureau, Londres, Inglaterra) y la editorial iepala (Instituto de Estudios Políticos para América Latina y África, Madrid, España)²⁵⁶, se publican listas meticulosas de los principales narcotraficantes de entonces, que si las confrontamos con las nóminas de los directivos de las instituciones cívicas y empresariales señeras de

253 Idem., pág. 90.

254 Obra citada, págs. 94-95.

255 Obra citada, págs. 75, 76, 95.

256 Lab-iepala editorial: *Narcotráfico y política — Militarismo y mafia en Bolivia*, Madrid, España, págs. 87-88.

Santa Cruz de aquellos años, que cursan en la obra *Tierra, estructura productiva y poder en Santa Cruz* del Grupo de Estudios Andrés Ibáñez²⁵⁷, encontramos que muchos de aquellos personajes que son reconocidos narcotraficantes registrados por la DEA, algunos apresados en los EE.UU., eran miembros de la élite cruceña y por ende prominentes empresarios, hombres de negocios y hombres públicos, algunos de ellos llegaron a presidir la Cámara de Industria y Comercio de Santa Cruz, el Comité Pro Santa Cruz, el Club “24 de Septiembre” o fueron designados Prefectos del Departamento o Cónsules en puntos neurálgicos del tráfico de la droga como Miami en los EE.UU. o finalmente ministros de Estado durante la era Banzer y de las dictaduras militares.

Los estratos superiores de la sociedad cruceña se habían enrolado casi totalmente en el narcotráfico, y ella a la vez, imperaba en la cúspide de la pirámide sobre una base de casi 125.000 personas. El investigador social Federico Aguiló, en base a sus estudios, ha trazado gráficamente esta pirámide²⁵⁸ en cuya base yacen 29.000 “pisacocas” y “zepes” (transportadores hormiga) que constituyen la clase súper explotada de aborígenes de todas las etnias, el lumpen, los subproletarios, enseguida viene el estrato de los productores de la hoja de coca que son los campesinos “collas” aymaras y quechuas poseedores de parcelas propias de tierra (la mayoría mineros “relocalizados” que se establecieron en el Chapare y adquirieron sus parcelas con el producto de sus despidos) que suman 80.000 personas, le siguen en un estrato superior los fabricantes de “Sulfato base-pasta” que pertenecen a la clase media-baja y son mayormente vecinos urbanos y sub-urbanos cambas y collas que totalizarían 10.000 personas, luego en otra escala superior están los comercializadores de sulfato base que son individuos de la clase media-media y son preferentemente comerciantes y profesionales medios que llegarían a 5.000, y cerca a la cúspide están los fabricantes de clorhidrato de cocaína que son verdaderos profesionales en el ramo, que son mayormente ciudadanos urbanos y de origen extranjero pertenecientes a la clase media alta que sumarían unos 850 individuos, y finalmente, en el vértice están los verdaderos narcotraficantes, la mafia, de apenas 150 operadores, constituida por la clase alta de cambas, latifundistas y ganaderos en cuyas tierras se pueden instalar un sinnúmero de plantas procesadoras de cocaína, propietarios del capital, con conocimientos financieros y de mercadeo, amplias relaciones políticas, bancarias y comerciales para la comercialización nacional e internacional de la cocaína y para el “blanqueo” de los narco-dólares.

257 Obra citada, págs. 75, 76, 87, 88, 91, 113.

258 Centro de Documentación, Información y Biblioteca CEDIB, N°. 7, Noviembre de 1987, pág. 16, “Cuadro simplificado Estratificación social dentro del narcotráfico” de Federico Aguiló.

Es así que la ciudad de Santa Cruz y la población de Montero, en los años de las décadas de 1970 y 1980, fueron verdaderos laboratorios masivos de elaboración de la pasta base de cocaína, las casas que se construían en la ciudad de Santa Cruz de aquella época, que no pasaba del actual 2° anillo, fueron posiblemente las primeras en el país en contar con portones eléctricos con audio y visor para identificar bien a los visitantes, estaban siempre rodeadas de altos y cerrados muros, contaban generalmente con un patio casi completamente cubierto de cerámica roja de muro a muro donde, según testimonio de los vecinos de la época, se secaba la pasta, y, como puerta de servicio y en previsión de posibles sorpresas tenían una segunda salida de emergencia o escape; también se comenta que en esta época se produjo el “boom” en la venta de lavadoras eléctricas, porque eran utilizadas para macerar en menos tiempo la coca; el traslado de la hoja de coca a estos centros de procesamiento de la pasta base, se incrementó en tal forma que en una de sus publicaciones el Instituto Indigenista Interamericano, dice: “[...] durante el último semestre de 1980, la ensambladora Ford de Cochabamba vendió por anticipado 300 camiones para la región del Chapare [...]”²⁵⁹, y es que estos medios transportaban mayormente coca a otras regiones, lo demuestra las siguientes estadísticas que cursan en la página 127 del mismo libro:

Destino de la producción de coca.	
Destino	Cantidad en kg.
Potosí	3.454.343
Santa Cruz	1.029.677
Chuquisaca	438.238
La Paz	367.253
Cochabamba	347.411
Oruro	605.493
Tarija	473.102
Chapare-Yungas	294.118

Fuente: DIRECO, *Racionalización y Control de la Producción de coca*, 1985.

Lo de Potosí podría explicarse hasta cierto punto porque es un Departamento con mucha población indígena, y tal vez porque parte estaba destinada al norte argentino y norte de Chile donde muchos de sus pobladores están ampliamente habituados al “acullico”, pero lo evidente es que Santa Cruz, con una mínima población indígena que practica el “acullico” tradicional, recibe tanta coca como la suma de los Departamentos La Paz, Chuquisaca y Oruro que cuentan con una mayoría de población indígena masticadora de coca desde épocas ancestrales, entonces, no cabe otra explicación que esa coca que iba a Santa Cruz no estaba

²⁵⁹ Instituto Indigenista Interamericano: *La coca, tradición, rito, identidad*, pág. 121.

destinada sino al narcotráfico, así lo demuestra el mismo estudio: “[...] años atrás (1970) el centro de acopio de hojas de coca para su procesamiento en cocaína era Montero y la materia se trasladaba casi sin control desde los Yungas (La Paz) y especialmente el Chapare, incluso en aviones de la línea oficial LAB [...] la comercialización casi no estaba en manos de los campesinos (quechuas o aymaras) sino de individuos de otros estratos sociales”²⁶⁰.

Prosiguiendo con nuestro análisis, un reportaje del periódico *Presencia* de La Paz expresa que “[...] el subdirector de la Dirección Nacional de Investigación Criminal, Luis Cárdenas Calcina [...] reveló que Santa Cruz se ha convertido en un centro de operaciones de un verdadero raquet de traficantes de cocaína [...] con vínculos internacionales que controla a todos los traficantes de cocaína en nuestro país [...] hay 2 ó 3 personas que manejan todo el aparato y que exigen una participación de todos los traficantes de drogas [...] la organización tiene los suficientes vínculos como para comprometer la ayuda de casi todas las autoridades de este distrito, en casos necesarios”²⁶¹. Este mismo diario en otro reportaje titulado “La cocaína en Santa Cruz, elaboración, tráfico y represión”, dice que “[...] desde febrero de 1965 hasta diciembre de 1967 se descubrieron 27 fábricas de elaboración de cocaína en Santa Cruz, solamente en la ciudad y su zona de influencia, no se toma en cuenta Puerto Suárez y otras ciudades [...] porque se ha convertido a Santa Cruz como punto estratégico y centro de actividad [...] el FF.CC. Corumbá-Santa Cruz es el medio más utilizado, [...] Corumbá se ha convertido en un centro de distribución mundial de esta droga. Informe de la Guardia de Seguridad Pública de Santa Cruz”²⁶².

Al parecer esta situación ha continuado por varios años, por lo menos en la localidad de Montero, pues en 1998 el periódico *EL Deber* en mayo ó junio abrió su primera plana con un encabezado a toda página de que “Montero no se libra del estigma del narcotráfico”, a raíz de un informe de la Fuerza Especial de Lucha contra el Narcotráfico sindicando a esta población como el centro preferido de acopio de la droga procedente del Chapare.

La realidad social que este estado de cosas generaba fue dramáticamente comentada en el periódico *Ultima Hora* de La Paz en su edición del 30 de diciembre de 1990 (Anuario, pág. 87), que con el titular a toda página de “Narcotráfico: La tragedia a punto de universalizarse”, comenta cómo un tiempo atrás en una fiesta en el Hotel Los Tajibos de Santa Cruz cuando se realizaba el congreso de una institución cruceña, el archi conocido narcotraficante Jorge

²⁶⁰ Obra citada, pág. 131.

²⁶¹ *Presencia*, La Paz, 11 de enero de 1966, pág. 7.

²⁶² *Presencia*, La Paz, 7 de enero de 1968, pág. 5.

Roca Suárez, alias "techo de paja", en sus mejores galas, departió libremente y a sus anchas con las personalidades más sobresalientes de la sociedad cruceña, o el caso citado en el libro *Santa Cruz, Economía y Poder 1952-1993* de Carmen Dunia Sandóval y otros, que en la página 110 cita la difusión ante más de 80 millones de telespectadores del Programa "60 Minutos" de la cadena CBS de los EE.UU. el 1º de marzo de 1981, donde en los comentarios sobre unas fotografías de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, el presentador dice: "esta es Santa Cruz, la ciudad donde operan el Gral. Echeverría y el Cnl. Coca, capital mundial de la cocaína, donde casas que valen 1 millón de dólares aparecen incongruentemente prósperas en un país que tiene el ingreso per cápita más bajo de América latina".

Existen algunos casos "sui generis" en la nueva realidad socio-económica que el narcotráfico había generado en Santa Cruz, citamos el caso del primer súper mercado abierto en la ciudad con el rótulo de "Number One", allá por el año 1987 en el centro mismo del mercado más popular de "Los Pozos", que tuvo el tino o contó con buena información para cerrar a tiempo, porque las verduleras y demás gente que comerciaba en las calles se aprestaban a meterle fuego debido a que estaba acabando con su medio de vida, porque sus precios eran mucho más bajos que los de los propios proveedores del campo, y efectivamente, una persona allegada que tenía un pequeño frial en la misma calle comprobó que vendían un enlatado "Dillman" de la fábrica en Cochabamba, a menos precio que los facturados por la agencia en Santa Cruz. En efecto, el propósito de los narcotraficantes al efectuar inversiones no era precisamente obtener una ganancia, una utilidad, sino simplemente "blanquear", introducir sus dólares al circuito normal de transacciones aun cuando eso le signifique sufrir alguna pérdida, que era conceptuada mas bien como un costo, un precio del "blanqueado". El poder del narcotráfico en la ciudad de Santa Cruz de aquellos años abarcó todos los ámbitos y todos sus niveles, que en muchos casos fue desconocido o difícilmente percibido por la ciudadanía. Uno de estos es que entre 1988 y 1989 un famoso narcotraficante cruceño fue asesinado en Colombia después de haber hecho un giro bancario de 2 millones de dólares a Bolivia a su propio nombre, hecho que fue considerado por la policía de aquel país como un clásico "ajuste de cuentas", pero que en Santa Cruz fue relacionado con la participación de dos conocidos banqueros y el secuestro del hijo o nieto de uno de ellos para la devolución del dinero.

Pero lo que nos interesa es la respuesta a la valiosa pregunta de: ¿cuánto de este dinero que generó esta actividad del narcotráfico, se invirtió específicamente en forma productiva en el desarrollo de Santa Cruz? El Instituto Indigenista Interamericano (III) nos ayuda a encontrar la respuesta cuando dice: "Con base en

los cálculos de 1977 y 1983 de la producción de pasta básica se puede asumir una cifra más conservadora (porque algunos investigadores estiman más) de 80.000 kg. de pasta básica. Su venta en EE.UU. ya incluidos los procesos de elaboración y comercialización, arrojaría la cifra de 4 mil millones de dólares, monto casi igual al PIB de 1980 (Producto Interno Bruto) de Bolivia, 4 veces superior al producto bruto agrícola del mismo año. Si se considera la producción calculada de 50.000 toneladas métricas de hojas de coca para 1980, las 35.000 toneladas destinadas al uso ilícito dan un valor de 462.000.000 de dólares al precio de 6 dólares por libra. Este valor es superior 3,4 veces al valor de la producción boliviana de estaño en 1985 [...]".²⁶³ Es sabido que una gran parte de aquellos 4 mil millones de dólares se quedan en manos de los estadounidenses y colombianos, estos últimos porque refinaban la pasta, pero el resto iba a manos de los narcotraficantes bolivianos, entonces, siguiendo con las cifras tomadas para 1980, se deduce que los "narcos" nacionales se quedaban con una buena parte de la torta, aun cuando sobre los 462 millones de dólares que tenían que pagar por la hoja de coca como materia prima, gastaban también en equipamiento, elementos químicos y en mano de obra para la elaboración de la pasta base.

Los narcotraficantes bolivianos en poder de sus dólares, forzosamente han tenido que "blanquearlos" ya sean en forma de inversiones en cualquier tipo de emprendimientos o directamente insumirlos en gastos generalmente extravagantes, estrafularios. Estos grandes recursos conjuntamente los provenientes del contrabando masivo con el Brasil y la Argentina, además del contrabando de expulsión de la madera boliviana, provocó lo que llamaríamos "la lluvia" de inversiones en la agricultura, la ganadera, la agroindustria y otro tipo de industrias, inversiones en empresas de servicios de diverso ramo, en empresas de juego, distracción y divertimento, y obviamente, es innegable que también se hicieron inversiones con ganancia lícitas, inyecciones lícitas de capital y, a no dudarlo, de la ayuda del Estado mediante su política de préstamos y la de los organismos internacionales de financiamiento, que rompió todos los récords históricos.

Y aquella parte que no era destinada a los negocios, iba, como ya lo dijimos, al consumo de lujo, frívolo y trivial; es la época de las lujosas casas de familia, algunas chabacanas como la que había cerca a mi domicilio en el Barrio Hamacas en la que el porche y el umbral -que daba directamente a la calle rompiendo el cerrado muro externo- estaban alfombrados y tenían en una de sus paredes un espejo de cuerpo entero, o el mismo hecho de que todas las viviendas nuevas de "cierta categoría" eran alfombradas de pared a pared en sus ambientes principales,

263 Instituto Indigenista Interamericano (III): Obra citada, pág. 140.

no obstante el clima cálido que pedía mas bien frescura en las construcciones, pero no fue así, porque seguramente los constructores o eran collas que construían para climas fríos o eran cambas “nuevos ricos”; era la época de la llegada de los más famosos del varieté mundial con precios exorbitantes pero que pocos se resistían a pagar; era la época en que en cualquier acontecimiento social manaba el whisky “Chivas” de “a litro”; era la época en que las cajeras y personal femenino de atención al público del Banco Santa Cruz asemejaban estar en un concurso de “misses”, todas relucientes y elegantemente uniformadas, muchas invitaban caramelos y “cafecito” al público mientras éste hacía fila, lástima que con la llegada de los españoles del Banco Santander todo esto cambió, los cajeros que antes lucían sus mejores prendas sport y multicolores en las cajas fueron obligados a usar camisa blanca con mangas y ponerse corbata oscura, las “misses” desaparecieron, se empezó a ver otras caras femeninas en las cajas que denotaban más concentración en su trabajo, y como si fuera poco, se les prohibió el ingreso al Banco a muchos clientes que abusando de la informalidad en el vestir, se presentaban a hacer sus operaciones en chinelas o usando shorts que en muchos casos parecían ser mas bien los llamados “calzoncillos de pierna” multicolores por lo que parecía que la persona no llevaba nada más debajo; en fin, eran los tiempos de los “nuevos ricos” que estaban muy lejos de saber vivir “el dulce encanto de la burguesía”.

4.14 LOS ÍNDICES DE CRECIMIENTO.

El resultado de toda la actividad desplegada por el Estado boliviano para crear las infraestructuras necesarias, la actividad productiva, y los otros factores coadyuvantes anteriormente descritos, a lo que necesariamente se debe agregar la gestión empresarial de los cruceños nacidos y de los a vecindados en Santa Cruz, es el asombroso desarrollo económico del Departamento, para muchos difícil de creer por haberse producido en el marco de uno de los países más pobres y subdesarrollados de Latinoamérica.

La capacidad empresarial, la gestión o la organización empresarial, como se la llame, aunque ha sido ignorada por mucho tiempo por los teóricos de la economía, es indudablemente el cuarto factor de la producción tan importante como lo son el capital, la tierra y el trabajo; en efecto, además de la tierra y el dinero para labrarla y de contar también con las infraestructuras básicas y accesorias, es necesaria la intervención del hombre para organizar aquellos factores con un objetivo o fin determinados, y, fundamentalmente, de tomar iniciativas y de ejecutarlas, y este ha sido sin duda el aporte más honesto e indiscutible de la floreciente burguesía cruceña al desarrollo de la región.

La vieja élite terrateniente cruceña y la naciente burguesía supieron aprovechar bien la extensa infraestructura ferroviaria construida por el Estado boliviano hacia el Brasil y la Argentina, y la amplia red de carreteras pavimentadas cuya construcción con financiamiento estatal se inició y concluyó en varias rutas en aquella época, sumadas a las que posteriormente se hicieron con recursos propios de la región, permitieron no solamente mejorar la explotación y consiguiente rentabilidad de las propiedades rurales, hasta convertirlas en plantaciones de corte industrial y de alta genética ganadera, sino que, aquella élite, se potenció financieramente con la plus-valía de las extensas tierras que caían bajo la influencia del ferrocarril y de las carreteras a ambos lados de las vías; también se valió o supo aprovechar óptimamente de la introducción de tecnología agropecuaria apropiada al trópico concertada por el Estado nacional con gobiernos extranjeros, incluida la importación de semillas e insumos a cambio preferencial; se sirvió bien -pese a la existencia de alguna re-exportación ilegal sancionada por la Ley- de la importación de ganado bovino de raza realizada por el Estado con divisas al cambio oficial, así como se valió del establecimiento y gestión estatal de los nominados Proyectos Ganaderos para el mejoramiento del hato ganadero de la región; aprovechó bien -aunque también con algunos casos de re-exportación ilegal- la importación masiva de maquinaria y equipo agrícola realizada por el Estado con financiamiento comercial o acuerdos de gobierno a gobierno, para su venta y servicios a los agricultores al cambio oficial, con liberación de toda clase de impuestos, y a plazos; se benefició con los cuadros técnicos en agropecuaria graduados de las llamadas escuelas o granjas prácticas de agricultura organizadas y luego sostenidas por el Estado por muchos años; se adhirió al Estado nacional que ejecutó el plan de desarrollo de la producción arrocerá incluyendo la construcción de silos y plantas beneficiadoras hasta lograr el autoabastecimiento nacional y la exportación; también se sumó al Estado nacional que amplió y alentó el crecimiento de la producción azucarera existente con la construcción del ingenio azucarero más grande de entonces, hasta cubrir el mercado nacional y llegar a la exportación de excedentes; también participó con el Estado en la integración vertical de la industria azucarera con la tecnificación del cultivo de la caña de azúcar, y la creación de entes normativos y de investigación sostenidas por el gobierno; el esfuerzo local se complementó con la infraestructura de distribución y venta, toda la generación de energía eléctrica necesaria para uso industrial y doméstico en la región hecha por el Estado a través de una de sus empresas públicas más rentables y exitosas; el combustible para uso de la industria y el transporte fue provisto por la empresa estatal del petróleo a precios altamente subvencionados, hasta alcanzar montos que hoy constituyen un problema nacional; en la etapa más reciente del desarrollo cruceño la soya fue transportada por el ferrocarril estatal a fletes subvencionados en un 70% no obstante la situación

económica-financiera siempre débil de la empresa ferroviaria; la premisa de que para el desarrollo económico de una región se requiere contar con una población económicamente activa y suficiente, que cumpla con sus papeles en la producción y el consumo, ha sido encarada también casi en forma exclusiva por el Estado Nacional, que empezando por los memorables “Regimientos de Colonización” y sus sacrificados soldados de mediados del siglo pasado, y continuando con los grandes planes de colonización financiados con préstamos de organismos internacionales, han abierto brecha en la selva y poblado la extensa geografía del Departamento de Santa Cruz.

En este recuento rápido, falta, sin embargo, uno de los elementos principales del desarrollo cruceño: el capital. El inmenso esfuerzo económico que dio lugar al milagro económico cruceño fue financiado, obviamente, con recursos externos y nacionales; en lo externo el gobierno nacional obtuvo montos considerables en concepto de ayuda no reembolsable de diversas fuentes, especialmente de los EE.UU. ya sea en dinero efectivo o en alimentos, por otra parte, se lanzó a un plan de endeudamiento con gobiernos extranjeros, organismos internacionales de financiamiento, banca privada y particulares, cuyo servicio le significó simple y llanamente la depauperación de las arcas fiscales y el agotamiento de las reservas monetarias internacionales, factores todos que condujeron a la hiperinflación galopante que sufrió el país en la década de los 80 del siglo pasado, calificada por muchos economistas internacionales como una de las peores que sufrió el mundo; la inversión extranjera directa hasta la llegada del boom de la soya en las últimas décadas del siglo XX y la consiguiente irrupción de las grandes transnacionales, fue realmente escasa, y según los investigadores económicos del Grupo Andrés Ibáñez las empresas extranjeras que se establecieron en aquella época en Santa Cruz apenas llegaban a seis, cuatro de las cuales eran panameñas²⁶⁴, aunque es justo agregar a las colonias japonesa y menonitas que aportaron sus propios recursos, especialmente la primera. El origen de los capitales nacionales invertidos en la región, se reduce a 2 vertientes: el Estado nacional y sus instituciones, y la inversión privada directa ciudadana y empresarial. En cuanto a los recursos del Estado y sus instituciones, aparte de lo manifestado en éste y en todos los capítulos anteriores, es necesario mencionar el sacrificio extenuante de la Corporación Minera de Bolivia-Comibol que ha suministrado permanentemente divisas extranjeras al Estado al cambio oficial, entre otras cosas, para los planes de desarrollo del oriente boliviano y para el servicio de la deuda externa contraída con este mismo objeto, y aunque no sea necesario repetirlo, el Estado proveyó al sector agropecuario de sendas líneas de créditos blandos en términos de tasas de interés, plazos y condiciones, tanto, que muchos beneficiarios tuvieron opción de redirigirlos a otros fines cayendo en la mora irrecuperable, que después provocó

264 Grupo de Estudios Andrés Ibáñez: Obra citada, pág. 78.

la quiebra de los bancos estatales de fomento; a lo que se añade que el Estado tuvo también que pagar la insolvencia de estos deudores con la banca privada extranjera establecida en el país; no pagar las deudas fue también una forma de hacerse de capital propio para los negocios.

Merece un capítulo aparte la inversión directa del sector privado nacional, que exceptuando a las empresas textiles paceñas que hicieron inversiones en Santa Cruz en la época del algodón, fue esencialmente cruceña y en pequeñas y medianas empresas en los sectores agrícola, ganaderos, maderero, construcción habitacional y empresas de servicios. Muchos de estos capitales fueron conformándose a partir del comercio fronterizo, cuando ciudadanos emprendedores, osados, de la clase media, dieron lugar al nacimiento y desarrollo de los “caballeros de la frontera” con el negocio del contrabando masivo de mercancías que les permitió formar, incrementar y acumular capitales de inversión; lo mismo ocurrió con aquellos otros ciudadanos más osados que formaron sus capitales de inversión adentrándose en el mundo del narcotráfico, primero, como fabricantes caseros y urbanos de la pasta base, y luego, como verdaderos narcotraficantes; otros, “emprendedores” poseedores de tierras boscosas o simplemente aventureros procedieron a talar centenares sino miles de árboles de madera preciada, hasta finalmente acabar con ella; otro sector “hacedor de capitales”, aunque en forma más sutil y hasta legalista, fue el de los terratenientes rurales y de los propietarios de tierras urbanas, que se beneficiaron “sin levantar un dedo” con la plus-valía originada por el progreso del terruño en cada ocasión de loteamiento y venta de su patrimonio; finalmente, los más afortunados pasaron a organizar bancos y empresas financieras de ahorro y préstamo mal llamadas “cooperativas”, aunque en estas actividades de corte financiero, tal vez debido, precisamente, a un excesivo “sentido empresarial” acabaron, tal como lo expusimos, en quiebras fraudulentas, cierre o venta forzosa de muchas de estas instituciones.

Otra fuente local de recursos, aunque no precisamente de capital privado de inversión, fueron las regalías departamentales del 11% que en principio fueron destinadas acertadamente a concluir la construcción de la infraestructura urbana de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra y a conformar las estructuras organizativas de las instituciones regionales, posteriormente, y dada la cuantía de la recaudación de este gravamen se invirtieron recursos en proyectos de desarrollo en general y específicos en la construcción de carreteras, ya sea por cuenta propia o en asociación con el Estado nacional.

En resumen, la burguesía cruceña tuvo el doble mérito de haber sabido aprovechar la infraestructura y las facilidades provistas por el Estado para el desarrollo del oriente boliviano, y a la vez, de haber formado sus propias fuentes de capital por cualquier medio o como lo dice el lenguaje popular “a como dé

lugar". Y no paró ahí, sino que conformada esta estructura material o física de la región, así como buena parte de la supra estructura mercantil y financiera, amplió sus horizontes para conformar sus cuadros humanos directivos propios, o sea de suma confianza, para el manejo de sus intereses, y es así que la naciente burguesía cruceña empezó por enviar a sus hijos a las universidades del exterior, habida cuenta de las deficiencias de la formación profesional en la universidad estatal local, y en un segundo paso, apoyada también en estas mismas deficiencias organizó su propia universidad privada con aportes accionarios de empresarios locales, que en una eficiente competencia con la universidad estatal, les aseguraba trabajo a sus flamantes graduados en los puestos de dirección de las empresas y generalmente en "las de papá"; este mismo procedimiento operó con aquellos profesionales que acababan de graduarse en el exterior y regresaban al terruño a ocupar directamente las gerencias de las cooperativas de servicios y otras empresas o entidades, y sin poner en duda la capacidad profesional de quienes se sientan aludidos, hasta de la propia universidad privada. Sin embargo, no deja de llamar la atención de que para llegar a tales posiciones, generalmente se requiere de una amplia hoja de servicios que amerite idoneidad y experiencia, y quienes hemos transcurrido por universidades del viejo continente no podríamos olvidar a aquellos Rectores, Decanos, etc. que ostentaban en sus Hojas de Vida muchos años de cátedra y haber escrito otros muchos libros, haber hecho investigaciones, estudios, etc.

Como un ejemplo de esta política de formación de cuadros directivos preferenciales, la universidad del empresariado de Santa Cruz concertó, después de 1995, un acuerdo con la Universidad de Arkansas situada en el Estado del mismo nombre de los EE.UU. para becar, intercambiar o intermediar para que estudiantes cruceños prosigan estudios en aquella universidad norteamericana; y la siguiente es la información numérica respectiva:

Año	Número de estudiantes
1995	2
1996	11
1997	21
1998	43
1999	63
2000	76

Fuente: *International Students and Scholars, University of Arkansas, Fayetteville, Arkansas.*

Posteriormente, por lo menos otra universidad privada de Santa Cruz parece haber seguido esta tendencia, pues, por una publicación de la página web <http://www.caracol.com.co/noticias> del 13 de enero de 2006, en la casa del Rector de la Universidad Católica Boliviana se reunieron 14 estudiantes bolivianos de la Universidad de Arkansas para compartir con el Rector, y agrega, que en dicha universidad norteamericana hay aproximadamente 80 estudiantes bolivianos, la mayoría cruceños que pagan la tarifa preferencial como si fueran locales.

Aunque muy sucintamente, estos son los resultados de tan notable esfuerzo que constituyó el desarrollo socio-económico del Departamento de Santa Cruz:

4.14.1 EL PRODUCTO INTERNO BRUTO.

El potencial económico de un país o una región es medido por este indicador, aunque es criticado por muchos economistas por ser a su juicio muy burdo o tosco para medir la compleja realidad económica de la sociedad, y que por ello mismo es complementado, no sustituido, por otros sofisticados índices o indicadores socio-económicos. El PIB como índice o indicador macro-económico es todavía de aplicación universal, y en pocas palabras, como todos sabemos, es la suma de toda la producción de bienes y servicios de un país o región en determinado periodo de tiempo, generalmente un trimestre o un año. Una de sus debilidades es que para elaborarlo por un lapso de varios años se debe adoptar un año base y el índice de precios correspondiente a ese año, luego, ajustar en función a este último los demás años, lo que hace que su lectura pierda mucho de su significación cuando se trata de periodos largos, un ejemplo típico, es la serie del PIB estimado por el periodo 1952-1964 presentado en el Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social 1962-1971²⁶⁵ calculado en dólares a precios de 1958, y que ahora ajustado a precios más recientes posiblemente arrojaría otros resultados, sin embargo, y con esta advertencia, tomamos a falta de otras fuentes la siguiente participación de los 9 Departamentos de Bolivia en el PIB Nacional²⁶⁶, correspondiente a los años 1962 y 1971:

265 Zondag, Cornelius H.: Obra citada, pág. 246.

266 Arze Cuadros, Eduardo: Obra citada, pág. 489.

**PARTICIPACION DEPARTAMENTAL EN
EL PIB NACIONAL.**

	(porcentuales)	
	1962	1971
Chuquisaca	5,4	6,5
La Paz	33,4	32,3
Cochabamba	17,9	16,9
Oruro	8,2	8,2
Potosí	14,7	13,1
Tarija	2,4	3,0
Santa Cruz	15,0	17,0
Beni	2,5	2,4
Pando	0,5	0,6
Total Nacional	100	100

Observamos que a 10 años de la “Marcha al Oriente” Santa Cruz ocupaba ya el 3er. lugar en la economía boliviana con el 15,0% del PIB Nacional y 10 años más tarde, o sea en 1971, el 2do. lugar con el 17,0% superando así al Departamento de Cochabamba.

Una visión más completa de la evolución del PIB departamental de Santa Cruz y su relación con el correspondiente a toda la República, la obtenemos de la siguiente serie:

**CRECIMIENTO DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO A PRECIOS DE MERCADO,
EN PORCENTAJES**

Años	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Bolivia	3,79	4,64	5,27	1,65	4,27	4,67	4,68	4,36	4,95	5,03	0,43	2,51
Santa Cruz	5,36	7,06	6,67	1,34	4,82	7,15	4,85	7,17	6,82	13,04	-4,26	5,32

Fuente: Instituto Nacional de Estadística INE

Vemos que, exceptuando los años 1992 y 1999, en todo el periodo que corre desde 1989 hasta el año 2000, el crecimiento del PIB del Departamento de Santa Cruz ha sido siempre superior al nacional, llegando a ser en 1998 más del doble de 1989, y es así cómo la aportación del PIB Departamental de Santa Cruz al PIB Nacional ha sido cada vez mayor, conforme a lo siguiente:

**APORTE DEL PIB DEPARTAMENTAL AL PIB NACIONAL,
EN PORCENTUALES**

Departamento	1970	1990	2007
Santa Cruz	16,6	27,0	28,2
Cochabamba	16,2	17,6	15,9
La Paz	33,0	27,0	24,6

Fuente: Cainco: “El aporte de Santa Cruz a Bolivia, Aspectos Socioeconómicos”, 2008.

Llama la atención el hecho de que mientras el Departamento de Santa Cruz tiene en forma progresiva y sostenida mayor participación en el Producto Interno Bruto del país, la aportación de La Paz tiene una tendencia a la inversa, es decir, cada vez es menor.

Otro aspecto visualizado por los analistas, que expresa la pujante economía del Departamento de Santa Cruz es el ingreso per cápita superior al promedio de todo el país, conforme a lo que sigue:

PIB PER CAPITA, EN DÓLARES AMERICANOS

	1990	1995	2000	2005	2007
Bolivia	731	898	995	999	1.360
Santa Cruz	980	1.131	1.256	1.160	1.484

Fuente: Cainco: “El aporte de Santa Cruz a Bolivia, Aspectos Socioeconómicos”, 2008.

Sin embargo, la brecha existente entre ambos indicadores tiende a bajar en forma sostenida desde año 2000.

4.14.2 LOS ÍNDICES DEMOGRÁFICOS.

Es en el crecimiento de la población donde también se puede apreciar el desarrollo económico de una región, puesto que, por ejemplo, solamente un número suficiente de pobladores hará posible la instalación y el sostenimiento de los servicios básicos como el agua potable, la energía eléctrica, etc., así como que son los ingresos impositivos de una población citadina los que hacen sostenible en el tiempo la infraestructura urbana de una ciudad; y en el campo, es la existencia de mayores núcleos de población y su consiguiente actividad económica lo que mayormente justifican, por ejemplo, la apertura de caminos.

El Departamento de Santa Cruz es un ejemplo claro de la relación entre población y desarrollo económico, en efecto, una de las causas del subdesarrollo de la región en siglos pasados es su escasísima población, y consiguientemente, el bajo nivel de consumo y de inversión. El VI Censo de Población realizado en el

país, que corresponde al de 1900 en la presidencia del Gral. José Manuel Pando, y que los tratadistas lo mencionan como el primer censo con ciertas bases técnicas y por ello mismo superior a los “recuentos de población” de años anteriores, arroja cifras muy modestas para el país en general y para el Departamento de Santa Cruz en particular; el próximo Censo, que es el de 1950, efectuado sobre bases técnicas universales y con el asesoramiento de organismos internacionales, proporciona también números muy bajos para la población del Departamento, tal como se lo demuestra a continuación:

	CENSO 1900	CENSO 1950
Total Nacional	1.633.604	2.704.165
Chuquisaca	196.434	260.479
La Paz	426.930	854.079
Cochabamba	326.163	452.145
Potosí	325.615	509.087
Oruro	86.081	192.356
Santa Cruz	171.592	244.658
Tarija	67.881	103.441
Beni	25.680	71.636
Pando *	7.228	16.284

* Para 1900 se tomó la población del Territorio Nacional de Colonias.

Fuente: Internet www.indice.final.documento.idh.pnud.bo/.../nines/.../, Cuadro N° 32

Observamos que el Departamento de Santa Cruz tenía en el año de 1900 escasamente 171.592 habitantes que 50 años después, o sea en 1950, se incrementaron a 244.658 habitantes. Estas dos magnitudes nos permiten determinar, por una parte, que en ese lapso de tiempo se ha producido un crecimiento poblacional a una tasa constante anual acumulativa del 0,712%, es decir menos del 1%²⁶⁷, no obstante de que en el mismo periodo el Departamento

267 El cálculo del crecimiento de la población es sumamente sencillo cuando se trata de un año para otro, así por ejemplo, si en una ciudad o región hubieron en determinado año 50.000 habitantes y al año siguiente ya existen 55.000 se ve claramente que la población creció en un 10%, pero, si se trata de periodos más largos la situación se complica, y cuanto más largos peor, porque en el lapso hubieron muchísimos nacimientos, muchísima muertes, gente que se vino del exterior y gente que se fue para siempre, etc., entonces se aplica una conocida fórmula en matemáticas financieras, actuariales, etc. que en nuestro caso sería $C_n = C_0(1+i)^n$ en la que C_0 es la población de 1900, C_n la población de 1950, n igual a 50 años y se debe resolver la incógnita i que es la tasa promedio de crecimiento anual acumulativa, es decir, que a semejanza del interés compuesto toma en cuenta el crecimiento del crecimiento anual, año tras año, y se la debe calcular por medio de logaritmos o tablas financieras, o simplemente con una de las actuales maquinillas de calcular ;;;

tuvo 2 importantes fuentes de desarrollo económico, y consiguientemente, de incremento poblacional, que han sido la explotación de la goma que todavía era importante a principios de siglo y que se reanimó con la Segunda Guerra Mundial, y la Guerra del Chaco que incentivo especialmente la producción de los insumos “de boca” del ejército en campaña; y por otra parte, que a esta misma tasa de crecimiento del “viejo” Santa Cruz, el Departamento hubiera llegado a tener una población de sólo 351.318 habitantes en el año 2001, cifra abismalmente inferior a los 2.029.471 que arrojó el Censo de Población realizado ese año, y finalmente, que es dentro de 287 años -contando desde el año 2011- que el Departamento de Santa Cruz hubiera llegado a tener 2.029.471 habitantes si acaso no se hubiese producido el milagro económico que significó también un milagro de crecimiento demográfico, que se produjo a consecuencia de los planes de desarrollo económico ejecutados por el gobierno nacional a partir de 1952 y la demanda de mano de obra producida por los emprendimientos de la pujante clase empresarial mayormente cruceña, y que trajeron tras sí las migraciones masivas de población del interior del país, unas programadas y financiadas por el Estado nacional y la ayuda internacional, y otras simplemente espontáneas, completadas con el asentamiento de diversas colonias de migrantes extranjeros.

En concordancia con tal crecimiento poblacional, la publicación de la Cainco anteriormente citada, señala que según el Censo del 2001 la población del Departamento de Santa Cruz representó el 24,1% de la población total del país, proporción que irá incrementándose conforme pasan los años. Esta misma publicación nos proporciona otros indicadores sociales interesantes basados en el Censo del 2001, tales como que el Índice de Pobreza de Santa Cruz fue sólo del 38%, en tanto que en el resto de Bolivia era del 58.6%; que en el Departamento existen sólo 771.000 personas pobres mientras que en los demás Departamentos existen 4.840.000 personas pobres; que en el Departamento de Santa Cruz el 77.7% gozaban del servicio de agua potable, pero en el resto de Bolivia sólo el 62.3%; que en Santa Cruz el 76% de su población dispone de energía eléctrica mientras que en los demás Departamentos sólo el 64.4%, y así, varios índices que muestran el sitial privilegiado en que merecidamente se encuentra este Departamento respecto a los otros Departamentos del país. Acorde con esta situación de liderazgo de la economía nacional, el Departamento de Santa Cruz se ha constituido en el principal receptor y consecuentemente principal aportante al Fisco de los impuestos de la renta interna del país, así lo muestran las estadísticas oficiales y que en forma resumida lo presentamos en el **Anexo N° 29**; se observa que conforme iban pasando los años la brecha que a este respecto existía entre La Paz y Santa Cruz a partir de las últimas décadas del siglo pasado, se ha ido estrechando, hasta que en el año 2000 el Departamento de Santa Cruz recaudó el 35,79% de la renta interna y La Paz solamente el 25,23%.

4.14.3 EL BALANCE FISCAL.

A objeto de determinar la capacidad de cada uno de los Departamentos de Bolivia de cubrir sus propios gastos en una situación supuesta de autonomías departamentales, en diciembre de 2005 el economista Sergio G. Villarroel Böhrt realizó un concienzudo estudio titulado “Balanzas Fiscales Departamentales y Costeo en la Administración Pública”, con el apoyo de la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI) y otros organismos; dicho estudio fue hecho en base al Presupuesto Nacional de 2004.

En lo que interesa para el presente trabajo, empezamos por tomar la definición de balanza fiscal que sería la diferencia, por una parte, entre los aportes o contribuciones de determinado Departamento a los impuestos de carácter nacional que fluyen al Tesoro General de la Nación TGN, y por otra, la provisión o gasto que hace el Estado nacional de bienes y servicios en el mismo Departamento, con recursos procedentes del TGN, o sea, que no se toman en cuenta para nada los presupuestos departamentales, municipales u otros que se nutren con recursos propios por la vía impositiva u otros ingresos locales. En base a esta premisa, y para llegar a conclusiones valederas, el autor ha tenido que hacer una serie de ajustes en los resultados emergentes de las Cuentas Nacionales vigentes entonces y consiguientemente en el Presupuesto Nacional de 2004, producto de lo cual ha obtenido, por primera vez, la formulación del balance fiscal por cada uno de los Departamentos de Bolivia, que se muestra en el **Anexo N° 28**.

La gran conclusión es que de los 9 Departamentos solamente Santa Cruz, La Paz y Cochabamba estarían en condiciones de cubrir los gastos que demanda el sector público en los mismos Departamentos, sin embargo, los excedentes que arrojan los 3 Departamentos citados son en extremo de diversa cuantía, así, mientras Santa Cruz tiene un superávit de 388.316.000 dólares, Cochabamba apenas alcanza a 18.114.000 dólares y La Paz que llega a 269.421.000 dólares americanos, asimismo se observa que el mayor Departamento deficitario es Potosí que requerirá como auxilio del gobierno nacional la suma de 44.631.000 dólares para cerrar su brecha deficitaria fiscal; pero tal vez el indicador más llamativo es la Balanza Fiscal Per Cápita en la que, tomando en cuenta la población de cada Departamento, el excedente por habitante en Santa Cruz es de 169 dólares en tanto que en Cochabamba es de escasos 11 dólares por persona y en La Paz de 107 dólares, y en el otro extremo, el Departamento de Pando en el que el Estado debe desembolsar 216 dólares por persona y con recursos de otras fuentes para cubrir los gastos de todo el sector público, en que incurre este Departamento. Como conclusión, es este tipo de diferencias que la administración de un país tiende y debe tratar de atenuar, porque para la conversión de los recursos naturales

de una región en riqueza efectiva generalmente no son suficientes el esfuerzo y los recursos locales, sino que se requiere del concurso del resto nacional con toda forma de recursos humanos, financieros y capacidades tecnológicas que se dan, ya sea en forma directa o indirecta, como lo son, entre esta última forma, los impuestos nacionales destinados sólo a favor de determinada región u obra específica; no son de menor significación, y tal vez mayor, los recursos que casi indefectiblemente se deben obtener del exterior no solamente financieros sino también en diversos bienes materiales, y ante todo, en tecnología adecuada al medio, cuya efectivización sería difícilmente alcanzable sin la existencia de un Estado internacionalmente reconocido, que pueda comprometer su crédito y su patrimonio nacional.

En conclusiones, esta es la historia, ciertamente incompleta, de la oligarquía cruceña muy distinta a la de aquellos héroes del pueblo y esclavos libertos, que pelearon por independizarnos del imperio español bajo las órdenes del argentino Ignacio Warnes y del “colorao” Mercado, o a su modo personal como el trovador Cañoto, diferente también a la de los centauros del mismo “colorao” que contribuyeron a afianzar la creación de la República de Bolivia, y años después, igualmente diferente a la de Ignacia Zeballos fundadora de la Cruz Roja Boliviana en los mismos campos de batalla de la guerra del Pacífico, o a la de aquellos inquebrantables y leales combatientes de la guerra del Chaco como Germán Busch y otros, o a la de las valientes milicias que en las serranías de Incahuasi lucharon contra el ejército venal de la oligarquía minera, y finalmente, de los que en las calles de Santa Cruz hicieron la Revolución Nacional de 1952 con líderes de la raigambre política de Ñuflo Chávez Ortiz y de Luis Sandóval Morón, o de estadistas como José Ortiz Mercado y demás revolucionarios, o, de aquellos otros dirigentes obreros que con base ideológica como Catoira protagonizaron las verdaderas luchas por los derechos de la clase proletaria; por otra parte, es también distinta la historia de los preclaros hombres cruceños como Enrique Finot que defendió la patria en los estrados internacionales, o, como de aquellos otros que la honraron con sus virtudes intelectuales como Gabriel René Moreno, excluyendo su racismo, Raúl Otero Reich o Humberto Vázquez Machicado, que desde su reducto de la Dirección de la Biblioteca Central de la Universidad Mayor de San Andrés de La Paz, diseminó cultura para varias jóvenes generaciones, y años después, también es distinta la historia para muchos otros intelectos cruceños de la generación contemporánea que idearon, por ejemplo, la teoría y la práctica de la participación popular que revolucionó la economía de las poblaciones rurales de la República y que fue tomado como modelo por otros países, finalmente, de las más jóvenes capacidades que formaron filas en defensa de los Derechos Humanos en lo que fue Amnistía Internacional en Santa Cruz, Bolivia.

Y a pesar de mucho de lo escrito en este libro, debemos decir que conforme a la dialéctica del materialismo histórico, la oligarquía cruceña se limitó a cumplir a cabalidad con su papel histórico de lograr de cualquier modo, bueno o malo, la acumulación capitalista, base del desarrollo en el modelo económico en el que se desenvuelve la mayor parte del mundo actual, y que servirá en parte, dialécticamente también, como base del siguiente estadio del desarrollo de la sociedad en esta parte del mundo. Y podemos decir también que, con excepción de los hombres, mujeres y niños de las zafras cañeras y de los gomales de antaño, en sus inicios la oligarquía cruceña no se hizo en base a la histórica explotación inhumana de los trabajadores y sobre charcos de sangre y cadáveres que nos ha legado la historia de la humanidad y en las que incurrió también la oligarquía minera del occidente boliviano, sino más bien, monetizando la exorbitante e infinita plusvalía de la tierra, e irónicamente y como una excepción histórica, escamoteando en la mayoría de los casos los recursos del Estado, sean éstos municipales, departamentales o nacionales a través de contratos para obras públicas mal habidos y peor ejecutados, la evasión tributaria mediante el contrabando masivo y tantas otras formas de evasión de impuestos, la quiebra de bancos, la creación de instituciones, que más que financieras y cooperativas, fueron de exacción y rapiña de los recursos de la clientela, o mediante medios reñidos con la Ley como la producción de drogas, el narcotráfico, la tala indiscriminada de árboles, y un largo etcétera.

Lo censurable en extremo, lo imperdonable a ciertos sectores o personajes de la oligarquía cruceña es que, después de haberse beneficiado más que superabundantemente con los recursos de todo género de la totalidad del país hasta llevarlo a éste casi al descalabro económico y financiero como queda demostrado, y por ello mismo, en desmedro de la economía de otras regiones que aún perviven casi en la extrema pobreza, proclamen o pretendan proclamar una insensata independencia política y/o económica del resto del ahora Estado Plurinacional de Bolivia.

Capítulo 4

Anexos

Anexo N° 16

ENFE, EVOLUCION HISTORICA DEL TRAFICO DE PASAJEROS

RED ANDINA *			RED ORIENTAL	
Año	Pasajeros	Recorrido medio en kms.	Pasajeros	Recorrido medio en kms.
1965	1.314.405	126	310.064	159
1970	1.002.352	210	227.587	258
1975	831.959	228	317.080	379
1980	1.207.299	272	500.934	399
1985	1.572.810	299	625.328	442
1990	590.363	289	480.451	452

* No incluye el tramo La Paz - Guaqui -La Paz.

EVOLUCION HISTORICA TRAFICO EQUIPAJES Y ENCOMIENDAS

RED ANDINA			RED ORIENTAL	
Año	Toneladas	Recorrido medio en kms.	Toneladas	Recorrido medio en kms.
1965	9.721	281	5.197	191
1970	8.255	315	3.296	389
1975	5.362	378	5.203	498
1980	7.825	411	14.331	592
1985	7.473	396	9.576	572
1990	2.163	461	6.199	509

ENFE, EVOLUCION HISTORICA DEL TRAFICO DE CARGA

RED ANDINA			RED ORIENTAL	
Año	Toneladas	Recorrido medio en kms.	Toneladas	Recorrido medio en kms.
1965	893.914	276	98.649	295
1970	935.714	275	140.320	430
1975	814.782	361	326.259	525
1980	830.030	494	446.495	520
1985	638.998	495	354.059	492
1990	676.440	482	406.104	529

Fuente: Empresa Nacional de Ferrocarriles ENFE, Estadísticas 1990, Págs. 1, 11, 16

Anexo N° 17

EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES ENFE. BALANCE CONSOLIDADO DE PERDIDAS Y GANANCIAS, GESTION 1977. (en bolivianos)

	Red Occidental	Red Oriental	Totales
INGRESOS.			
<u>Ingresos de Operación.</u>			
Ingresos por Pasajes	49.599.381	28.341.956	77.941.338
Ingresos por Cargas	341.941.686	196.751.862	538.693.548
Equipajes y Encomiendas	7.289.337	8.229.065	15.518.403
Ingresos Varios	15.682.626	8.108.918	23.791.544
	414.513.031	241.431.802	655.944.832
<u>Ingresos no relacionados con la operación.</u>			
Comisiones (ingresos Financieros)	1.523.475	965.232	2.488.707
Ventas y trabajos para terceros	594.448	4.498.699	5.093.147
Otras entradas	26.816.736	8.035.359	34.852.095
	28.934.659	13.499.290	42.433.949
Total Ingresos	443.447.689	254.931.092	698.378.781
EGRESOS.			
Gastos de Administración	30.493.993	20.782.392	51.276.384
Gastos Generales	9.787.891	7.368.339	17.156.230
	40.281.884	28.150.731	68.432.614
<u>Gastos de Operación.</u>			
Vía y Obras	61.242.191	41.696.222	102.938.413
Señales y Telecomunicaciones	7.760.240	2.348.099	10.108.339
Maestranza	41.189.929	27.683.191	68.873.120
Demolición de Equipos	251.085	298.014	549.099
Servicio Comercial	3.807.277	1.377.954	5.185.231
Tráfico y Movimiento	54.964.545	24.838.903	79.803.449
Tracción	66.284.547	18.127.648	84.412.195
Intercambio y Alquiler material rodante	17.391.239	12.072.204	29.463.443
Gastos diversos del tráfico	1.396.685	727.131	2.123.815
	254.287.738	129.169.367	383.457.105
<u>Depreciaciones.</u>			
Vías y Obras	32.382.905	31.415.002	63.797.907
Equipo Rodante	23.656.726	10.793.772	34.450.498
Útiles y Herramientas	1.450.138	-	1.450.138
Equipo pesado	2.518.811	-	2.518.811
Edificios e instalaciones	2.314.787	2.575.000	4.889.787
Equipos de tracción	1.589.556	-	1.589.556
Vehículos de tierra	152.091	-	152.091
	64.065.014	44.783.775	108.848.789
<u>Gastos no relacionados con la operación.</u>			
Intereses sobre créditos	27.883.428	31.016.246	58.899.674
Gastos ajenos a la operación	1.239.119	287.606	1.526.724
Pérdida de pulperia subvencionada	23.649.094	10.218.271	33.867.366
Saldo de cuentas repartidas	20.448.081	13.297.732	33.745.813
Ajuste de cuentas de producción	3.239.086	124.535	3.363.620
	76.458.808	54.944.389	131.403.197
Total Egresos	435.093.443	257.048.261	692.141.705
Resultados de la Gestión: Superavit (Pérdida)	8.354.246	(2.117.169)	6.237.077
Según Balance publicado de ENFE	8.294.186	(2.117.169)	6.237.017

Jefe Depto. de Contabilidad Gerente Administrativo Contador General Gerente General

Fuente: Empresa Nacional de Ferrocarriles ENFE, Memoria Anual 1977.

Fuente: Empresa Nacional de Ferrocarriles ENFE, Memoria Anual 1977.

Anexo N° 18

BANCO AGRÍCOLA DE BOLIVIA RESUMEN CARTERA TOTAL POR AGENCIAS REGIONALES (en millones de bolivianos) *

Departamento	Al 31 de Diciembre de 1985			Al 31 de Diciembre de 1986		
	N° de préstamos	Monto	%	N° de préstamos	Monto	%
Santa Cruz	2.154	33.496.449	66,7	3.121	48.174.729	46,7
Beni	3.202	3.960.279	7,9	4.714	10.900.809	10,6
Pando	50	220.690	0,4	111	994.424	1,0
Resto de los Departamentos	14.455	12.558.515	25,0	17.048	43.008.160	41,7
Total **	19.861	50.235.913	100,0	24.994	103.078.122	100,0

* Se hizo la conversión de pesos bolivianos a bolivianos según Ley 901 del 28 de Noviembre de 1986.

** La Memoria, pag. 39 y el estado de "Cartera....." indican sin embargo que el total de préstamos es de 18.911, error de suma o de alguna cifra del estado de "Cartera....."

Fuente: Elaboración propia basada en el estado de "Cartera Total por Agencias Regionales, al 31 de Diciembre de 1985 y 1986", Memoria Banco Agrícola de Bolivia Anexos 1985 y 1986.

BANCO AGRÍCOLA DE BOLIVIA

RESUMEN PRESTAMOS CONCEDIDOS POR ACTIVIDAD, GESTIONES 1985 Y 1986. (en millones de bolivianos) *

Durante la gestión 1985				Durante la gestión 1986			
Actividad	Nº de préstamos	Monto	%	Actividad	Nº de préstamos	Monto	%
Ganadería	1.141	1.130.193	7,5	Ganadería	114	499.004	0,8
Agricultura	13.565	13.982.828	92,5	Agricultura	14.431	60.551.719	99,2
Total	14.706	15.113.021	100	Total	14.545	61.050.723	100,0

* Se hizo la conversión de pesos bolivianos a bolivianos según Ley 901 del 28 de Noviembre de 1986.

Fuente: Elaboración propia basada en el estado de "Préstamos Concedidos por Agencias Regionales" y página 39, Memoria Banco Agrícola de Bolivia Gestiones 1985 y 1986.

Anexo Nº 20

INVERSIONES PUBLICAS EJECUTADAS DEL SECTOR AGROPECUARIO (en miles de dólares)

Departamentos	1987	1988	1989	1990	1991	Totales
<u>Región del eje central.</u>						
La Paz	5.278	2.160	723	921	1.289	10.371
Cochabamba	1.467	17.643	5.560	8.901	4.742	38.313
Santa Cruz	351	4.450	3.573	5.929	10.805	25.108
Oruro		439	515	348	267	1.569
<u>Región del Sur.</u>						
Potosí	16	4.868	4.280	3.962	7.073	20.199
Chuquisaca	4.532	5.379	8.511	6.472	7.996	32.890
Tarija	1.831	5.004	2.390	1.699	8.837	19.761
<u>Región del norte.</u>						
Beni	160	396	505	608	617	2.286
Pando			88	515	1.573	2.176
Multiregional.	8.047	5.932	8.637	7.576	6.741	36.933
Totales	21.682	46.271	34.782	36.931	49.940	189.606

Fuente: Elaboración propia en base a cuadro "Inversiones públicas del sector agropecuario por región", del libro Club de Economía Agrícola y Sociología Rural, La Paz, 1992, pág. 79. "Inversión".

Anexo N° 20 a

ESTRUCTURA INDUSTRIAL, 1992

Tipo de industria	N° de empleados	N° empresas en actividad	% empresas productivas
Artesanía y microempresa	de 1 a 4	2.148	82,17
Pequeña industria	de 5 a 20	376	14,38
Mediana industria	de 21 a 50	85	3,25
Gran industria	más de 50	5	0,19
Total		2.614	100

Fuente: Cámara de Industria y Comercio, Santa Cruz: Guía de Industria, Comercio y Servicios, 1992, pág. 17.

Anexo N° 21

PRESUPUESTO DEPARTAMENTAL DE SANTA CRUZ, GESTION 1945.

(en bolivianos)

INGRESOS.				2.393.320
Items	Párrafo "A".		120	
1	Servicios Departamentales			
	Párrafo "B"		1.530.000	
	Impuestos Directos e Indirectos			
2 a 15	Varios conceptos	710.000		
16	Sobre la producción de petróleo y derivados, destino obras públicas de Santa Cruz			
	Ley de 1° de Diciembre de 1943	600.000		
17	Sobre consumo de gasolina, destino obras públicas de Santa Cruz			
	Ley de 1° de Diciembre de 1943	120.000		
18	Recargo Universitario, destino universidad			
	Ley de 5 de Feb rero de 1941	100.000		
	Párrafo "C"		863.200	
	Ingresos Varios			
19 a 20	Varios conceptos	201.000		
21	Participación en la producción de petróleo, Ley de 15 de Julio de 1938, Regalias 11%.	340.000		
22 a 24	Varios conceptos	322.200		
	EGRESOS.			2.393.320
Items	Párrafo "A".			
1 a 22	Prefectura: Haberes y gastos generales		411.800	
	Párrafo "B"			
23 a 25	Sub-prefecturas: Haberes y gastos generales		356.400	
	Párrafo "C"			
26 a 40	Tesoro Departal.: Haberes y gtos. generales		249.300	
	Párrafo "D"			
41 a 43	Notaría de Hacienda: Haberes y gtos. gcales.		50.400	
	Párrafo "E"			
44 a 54	Servicio de Culto: Haberes y gastos gcales.		168.000	
	Párrafo "F"			
55 a 56	Comisiones a recaudadores de impuestos		74.700	
	Párrafo "G"			
	Obligaciones del Tesoro Departamental:		910.000	
57	A la universidad	190.000		
58	Al Comité Deptal. de Obras Públicas, el rendimiento de los Items 16 y 17 de Ingresos	720.000		
	Párrafo "H"		172.720	
59 a 68	Gastos Complementarios, varios conceptos	172.720		

Fuente: Elaboración propia en base a Presupuesto General para 1945, Presupuesto Departamental para Santa Cruz, páginas 711-715, Biblioteca y Archivo Ministerio de Hacienda, La Paz.

Anexo N° 22

BOLIVIA: IMPUESTO NACIONAL Y REGALÍAS DEPARTAMENTALES PAGADOS POR Y.P.F.B. 1/
(En Miles de Dólares)

AÑO	IMPUESTO 19%	REGALÍAS DEPARTAMENTALES 2/						TOTAL REGALÍAS	TOTAL GENERAL
		TARIJA	SANTA CRUZ	CHUQUIS	COCHABA	BENI	PANDO		
1938 3/	-	-	8	-	-	-	-	8	8
1939	-	-	15	-	-	-	-	15	15
1940	-	-	13	-	-	-	-	13	13
1941	-	9	11	-	-	-	-	19	19
1942	-	19	11	-	-	-	-	30	30
1943	-	10	11	-	-	-	-	22	22
1944	-	30	10	-	-	-	-	39	39
1945	-	36	13	-	-	-	-	49	49
1946	-	31	13	-	-	-	-	45	45
1947	-	29	19	-	-	-	-	48	48
1948	-	57	28	-	-	-	-	86	86
1949	-	27	53	-	-	-	-	79	79
1950	-	12	31	-	-	-	-	43	43
1951	-	11	27	-	-	-	-	38	38
1952	-	9	30	-	-	-	-	39	39
1953	-	9	11	-	-	-	-	19	19
1954	-	18	77	-	-	-	-	94	94
1955	-	40	306	-	-	-	-	346	346
1956	-	113	623	-	-	-	-	736	736
1957	-	34	951	-	-	-	-	985	985
1958	-	24	918	-	-	-	-	942	942
1959	-	128	736	-	-	-	-	863	863
1960	-	231	714	3	-	-	-	948	948
1961	-	184	608	0	-	-	-	792	792
1962	-	258	552	10	-	-	-	820	820
1963	-	171	659	17	-	-	-	846	846
1964	-	109	536	25	-	-	-	671	671
1965	-	80	588	18	-	-	-	687	687
1966	-	79	549	14	-	-	-	642	642
1967	-	62	480	18	-	-	-	560	560
1968	-	487	547	42	-	-	-	1.076	1.076
1969	-	804	995	58	-	-	-	1.857	1.857
1970 4/	3.368	142	2.040	22	-	-	-	2.204	5.572
1971	5.015	48	2.615	843	-	-	-	3.505	8.521
1972	7.885	74	3.900	1.012	-	-	-	4.986	12.871
1973	14.238	283	6.524	1.436	-	-	-	8.243	22.482
1974	49.868	2.923	21.147	4.801	-	-	-	28.871	78.738
1975	42.112	2.536	18.184	3.534	-	-	-	24.254	66.367
1976	46.082	2.411	21.453	2.787	-	-	-	26.651	72.732
1977	43.447	1.231	21.631	2.292	-	-	-	25.154	68.601
1978	42.443	686	21.371	1.853	-	-	-	23.910	66.353
1979	41.921	539	21.891	1.840	-	-	-	24.270	66.191
1980	58.342	4.481	39.111	3.033	-	-	-	46.625	104.966
1981	99.499	9.884	48.786	4.507	-	-	-	63.176	162.676
1982	115.699	11.072	53.095	10.723	-	-	-	74.890	190.589
1983	110.798	10.578	46.063	11.240	-	-	-	67.881	178.679
1984	107.749	10.422	39.974	14.656	-	-	-	65.052	172.801
1985	107.186	9.585	41.818	13.067	-	-	-	64.470	171.656
1986	94.566	10.897	33.439	12.350	-	-	-	56.685	151.251
1987	69.231	9.017	24.383	8.037	-	-	-	41.438	110.669

Siempre

AÑO	IMPUESTO 19%	REGALÍAS DEPARTAMENTALES 2/						TOTAL REGALÍAS	TOTAL GENERAL
		TARIJA	SANTA CRUZ	CHUQUIS	COCHABA	BENI	PANDO		
1988 5/	61.574	7.421	21.611	7.969	-	1.820	910	39.731	101.305
1989	63.685	9.518	18.570	10.206	-	2.317	1.159	41.770	105.455
1990	67.860	10.472	19.904	10.336	-	2.497	1.248	44.457	112.317
1991	70.168	13.433	19.133	11.094	3	2.646	1.323	47.632	117.800
1992	48.819	9.079	13.569	8.376	872	1.933	967	34.794	83.612
1993	48.512	6.641	13.040	7.470	2.450	1.794	897	32.291	80.802
1994	51.982	7.381	13.806	6.782	3.813	1.932	966	34.680	86.662
1995 (p)	55.701	8.203	14.617	6.158	5.935	2.081	1.041	38.035	93.736

TOTAL REGALÍAS	102.063	813.813	166.616	13.072	12.021	8.511	979.108		
----------------	---------	---------	---------	--------	--------	-------	---------	--	--

(p) Preliminar

1/ SOBRE PRODUCCIÓN PETRÓLEO Y EXPORTACIÓN, MATERIA PRIMA, MERCADO INTERNO Y AUTOCONSUMO DE GAS NATURAL.

2/ TARIJA, SANTA CRUZ, CHUQUISACA Y COCHABAMBA 11%, BENI Y PANDO 1% EN PROPORCIÓN DE 2/3 BENI Y 1/3 PANDO.

3/ A PARTIR DEL 15/7/38 POR LEY DE LA HONORABLE CONVENCION NACIONAL, SE MODIFICA LA LEY 922 DEL 31/12/29 FIJÁNDOSE EL 11% SOBRE LA PRODUCCIÓN DEPARTAMENTAL.

4/ SEGÚN DS. 08959 DE 25/10/69 SE TRIBUTA, FUERA DE REGALÍAS, EL 19% SOBRE LA PRODUCCION, VENTAS Y CONSUMO.

5/ MEDIANTE LEY 981 DE 7/3/88, SE FIJA L 1% DE LA PRODUCCIÓN NACIONAL EN 2/3 A BENI Y 1/3 A PANDO.

FUENTE: INFORMES GERENCIA DE FINANZAS Y CONTABILIDAD DE YPFB - INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA.

RECAUDACIÓN DE REGALÍAS DEPARTAMENTO DE SANTA CRUZ
(en miles de dólares)

1997	10.325
1998	13.026
1999	13.218
2000	23.473
2001	25.196
2002	23.491
2003	25.007
2004	28.945
2005	30.796
2006	38.312
2007	40.943
2008	62.544
2009	42.624
2010	41.685
Total	419.385

Notas: 1) La recaudación de 1997 es desde el 11 de Abril.

2) La recaudación de 2010 es desde el mes de Agosto.

Fuente: Dirección de Exploración y Explotación de Hidrocarburos, Viceministerio.

Anexo N° 23

PRESTAMOS ESPECIFICOS Y/O QUE BENEFICIAN AL DEPARTAMENTO DE SANTA CRUZ AL 31 DE DICIEMBRE DE 1972.

N° Fecha	Moneda total	Prestado en moneda local	Específico p. Santa Cruz	Otros	Compartidos Santa Cruz	Objeto
BID (Banco Interamericano de Desarrollo).						
215/OC	19.900.000	Gob.de Bolivia y petroleras	19.900.000	Gasoducto Santa Cruz - Yacuiba		
1/SF	10.000.000	CBF	1.810.000	Ampliación Ingenio Guabirá	2.500.000	Aroz, algodón, caña de azúcar, molinos de yuca, tratamien. Madera, Energía eléctrica.
29/FOE	2.600.000	Banco agrícola			1.600.000	Parte no específica ni compartida
35/FOE	1.100.000	Gob.de Bolivia			*4090000	Agricultura
78/FOE	400.000	U.G.R.M.			2.600.000	Agricultura
120/FOE	10.800.000	CBF	400.000	Univ. Gabriel René Moreno	1.100.000	Agricultura
154/FOE	1.800.000	Gob.de Bolivia			3.000.000	Hotelaria
159/FOE	11.000.000	Gob.de Bolivia			*7800000	Parte no específica ni compartida
242/FOE	5.000.000	Gob.de Bolivia			1.800.000	Obras sanitarias
67/TF	400.000	Gob.de Bolivia			*2420000	Parte no específica ni compartida
328/FOE	8.600.000	Gob.de Bolivia	8.580.000	Agua potable, alcantarillado S.C.	5.000.000	Desarrollo ganadero S.C.y Chaco
351/SF	10.000.000	Gob.de Bolivia			400.000	Agricultura
62-85	200.000	Gob.de Bolivia	200.000	Asesoramiento en colonización	8.600.000	Sistema microondas LP,CCH,SC
63-13	4.800	Gob.de Bolivia			10.000.000	Carretera S.C.-Guabirá y otras
65-126	49.000	U.G.R.M.	49.000	Asesoramiento estruc.académica		
933	50.000	Gob.de Bolivia	50.000	Estudio transf.OO.PP.a Cordocruz	4.800	Supervisión préstamos agrícolas
	61.903.800		60.989.000		15.604.800	

RESUMEN PRESTAMOS DEL BID

156.917.000	Total préstamos para Bolivia	100,00
30.989.000	Específicos p. Depart. Santa Cruz	19,75
36.604.800	Compartidos c/otros Departmos.	23,33
14.310.000	*Parte n/especifica n/compartida	9,12 *
75.013.200	Otros préstamos para Bolivia	47,80

AIF (Asociación Internacional de Fomento).

01/12/72 8.000.000 ENFE

8.000.000 Ferrocarriles

BIRF (Banco Mundial).		Gob.de Bolivia y petroleras
1-71-71	23.250.000	
AID (Agencia para el Desarrollo Internacional).		
12/06/61	1.750.000	Soc.Ind.La Esperanza
01/08/63	7.189.116	Gob.de Bolivia
17/08/63	3.700.000	Gob.de Bolivia
02/11/63	124.330	Soc.Ind.La Esperanza
16/09/64	33.200.000	Gob.de Bolivia
22/03/66	2.100.000	Banco Agrícola
24/09/66	4.750.000	Gob.de Bolivia
02/08/67	9.500.000	Gob.de Bolivia
01/04/69	2.400.000	Gob.de Bolivia
12/11/71	8.000.000	Gob.de Bolivia
	103.963.446	

23.250.000	Gasoducto Santa Cruz - Yacuiba	
1.750.000	Ingenio azucarero	
124.330	Ingenio azucarero	
4.750.000	Energía eléctrica Santa Cruz	
29.874.330		

7.189.116	Carret. 3 y 7 (antigua a Cochba.)	
3.700.000	Desarrollo agrícola	
33.200.000	Carret.1 y 4 (Pto.Busch-Tbo.Que.)	
2.100.000	Desarrollo agrícola	
9.500.000	Carret.1 y 4 (Pt.Busch-Tmbo.Que.)	
2.400.000	Carret.3 y 7 (antigua a Cochba.)	
8.000.000	Mercadeo de productos agrícolas	
74.089.116		

RESUMEN PRESTAMOS AIF, BIRF, AID.

172.951.616	Total préstamos para Bolivia	100
29.874.330	Específicos p. Depart. Santa Cruz	17
74.089.116	Compartidos c/otros Departmos.	43
68.988.170	Otros préstamos para Bolivia	40

Fuentes: Elaboración propia en base a: BID - Guido Valle Antelo, Antonio Céspedes Toro: "Financiamiento Externo del Desarrollo de Bolivia", Washington D.C., 1973.

Anexo N° 23 a

PRESTAMOS ESPECIFICOS Y/O QUE BENEFICIAN AL DEPARTAMENTO DE SANTA CRUZ AL 31 DE DICIEMBRE DE 1984.
(en miles de dólares americanos)

Montos contratados					
Acreedor	N° Fecha	Prestatario y/o garante	Específico p/Santa Cruz	Compartido entre Deptos.	Objeto
GOBIERNO CENTRAL					
BIRF	1324-BO	Gob.Central		5.210	Agua potable y alcantarillado
	1587-BO	Gob.Central		25.000	Mantenimiento carretero
IDA	561-BO	Gob.Central		7.436	Ejecución Programa agropecuario
BID	518-SF-BO	Gob.Central		8.500	Investigaciones agropecuarias
	568-SF-BO	Gob.Central	86.000		Carretera Chimoré-Yapacaní
	569-SF-BO	Gob.Central		4.200	Proyecto frutícola-lechero
	464-SF-BO	Gob.Central		4.090	Control fiebre aftosa - rabia
	527-SF-BO	Gob.Central		9.700	Mejoramiento educ.técnica en agricul.
	483-OC-BO	Gob.Central		43.800	Programa Nacional de Transporte II
CAF	B-05-1	Gob.Central	1.224		Construcción e instalación de silos
	949-A	Gob.Central		2.970	Producción de semillas
GOB.DE LA ARGENTINA	702-A-B-C-D	Gob.Central	91.497		FF.CC. Yacuiba - Santa Cruz
GOB.DEL BRASIL	32	Gob.Central	12.216		FF.CC.Corumba-Santa Cruz
USAID	511-L-0154	Gob.Central		7.189	Caminos de Acceso 3 y 7
	511-L-015B	Gob.Central		2.372	Caminos de acceso 3 y 7
	511-L-042	Gob.Central		7.966	Desarrollo agropecuario
	511-L-T-050	Gob.Central	7.340		Proyectos de colonización
	511-T-056	Gob.Central		6.326	Caminos de acceso rurales
	511-L-046	Gob.Central		4.094	Electrificación rural
	511-T-046	Gob.Central		7.697	Electrificación rural
	511-T-055	Gob.Central		7.500	Organización pequeños productores
	511-T-059	Gob.Central		11.300	Proyecto sector agropecuario
LEY PUBLICA	LP 89-808	Gob.Central		6.862	Proyecto Desarrollo sector agropecuario
	LP 480	Gob.Central		6.867	Proyecto Desarrollo sector agropecuario
	LP 89-808	Gob.Central		4.910	Proyecto Desarrollo sector agropecuario
	LP 480	Gob.Central		13.622	Proyecto Desarrollo sector agropecuario
JAPON	BV-1	Gob.Central	14.766		Caminos Plan 3000
	BV-2	Gob.Central	43.334		Aeropuerto Viru-Viru
	BV2-2	Gob.Central	26.839		Aeropuerto Viru-Viru F-II
	BV-P3	Gob.Central	22.244		Rehabil.Red Oriental ENFE
EXIMBANK	183	Gob.Central	41.920		Carretera Cochabamba-Santa Cruz
	75/1	Gob.Central	10.000		Estudio factib.Polo de Desarr.Sur este
PROVEEDORES	Gran Bretaña	Gob.Central		3.284	Rieles y material para FF.CC.
	Francia	Gob.Central	307		Aeropuerto Viru-Viru
	Japon	Gob.Central	16.671		Aeropuerto Viru-Viru
TOTALES GOBIERNO CENTRAL			374.358	200.895	

GOBIERNOS LOCALES					
I.D.A.	948-BO	Cordecruz	9.000		Agua potable, alcantarillado.
BID	485-SF-BO	Cordecruz	6.400		Parque Industrial Santa Cruz

Anexo N° 23 a Pág. 2

Montos contratados					
Acreedor	N° Fecha	Prestatario y/o garante	Específico p/Santa Cruz	Compartido entre Deptos.	Objeto
CAF	18-VF-BO	Cordecruz	402		Fábrica de cemento Yacuses
	11-IC-BO	Cordecruz	399		Fábrica de cemento Yacuses
USAID	314-B	Cordecruz	875		Complejo madero
	511-T-064	Cordecruz	7.000		Corporación Deptal. de Desarrollo
	511-w-065	Cordecruz	3.000		Corporación Deptal. de Desarrollo
EXIMBANK	6439	Cordecruz	2.474		Hilandería de algodón
BCO.DO BRASIL	549	Cordecruz	1.099		Equipo caminero
HILL SAMUEL & Co.	587	Cordecruz	22.701		Planta de hilados
BANK OF AMERICA	557	Cordecruz	10.000		Carretera San Ramon-Trinidad
CITIBANK	574	Cordecruz	4.687		Planta de hilados
NORTH CAROL.BK.	611	Cordecruz	1.297		Maquinaria y equipo de hilandería
MITSUBI CO.LTD.	558	Cordecruz	1.686		Equipo caminero
BANCO DO	674	Alcaldía Sta.Cruz	486		Luminarias
BRASIL	902	Alcaldía Sta.Cruz	640		Semafización
RAINER INT.BK.	671	Alcaldía Sta.Cruz	952		Maquinaria y equipo de hilandería
BANCO REAL	904	Alcaldía Sta.Cruz	1.247		Equipo pesado
BCO.DO BRASIL	632	Alcal.Pto.Suarez	6.169		Carret.Corumba-aeropuerto
	668	Alcal.Pto.Suarez	13.230		Construcción aeropuerto
TOTALES GOBIERNO CENTRAL (Pág. 1)			85.744	0	

EMPRESAS PUBLICAS Y OTRAS ENTIDADES DEL SECTOR PUBLICO					
LEY PUBLICA	LP 89-808	Gob.Central		940	Adquisición harina
	LP 480	Gob.Central		1.048	Adquisición harina
B.I.R.F.	635-bo	Y.P.F.B.	23.250		Gasoducto Santa Cruz - Yacuiba
B.I.D.	95-IC-BO	Y.P.F.B.	68.535		Gasoducto Santa Cruz - La Paz
	215-OC-BO	Y.P.F.B.	19.150		Construcción gasoducto Santa Cruz
ANTHONY GIBBS	497	Y.P.F.B.		8.960	Refinerías Santa Cruz y Cochabamba
BANK OF AMERICA	439	Y.P.F.B.		35.000	Refinería Santa Cruz y Lubricant. Cochba.
	565	Y.P.F.B.	15.000		Oleoducto Campo Tita
BANCOS ARABES	635	Y.P.F.B.	15.250		Gasoducto Santa Cruz - Yacuiba
NEW YORK ST.CRF	281	Y.P.F.B.	14.000		Gasoducto Santa Cruz - Yacuiba
C.A.F.	B-40-1	C.B.F.	195		Proyecto agrícola para oleaginosas
FIVES LILLE DO B.	426	C.B.F.	4.718		Equipo y material para Ingenio Guabirá
B.I.R.F.	1422-0-BO	E.N.F.E.		30.258	Mat. y equi. ferroviario Redes Occ.y Orien.
FONPLATA	Bol-2-80	E.N.F.E.	423		FF.CC.Motacucito-Puerto Busch
BANCO DO BRASIL	498	E.N.F.E.	8.214		Adquis.17 locomot.diesel p.Red Oriental
FIAT CONCORD	556	E.N.F.E.	330		Adquis. locomotora p.Red Oriental
B.I.R.F.	1238-BO	E.N.D.E.		25.000	Ampliación sistema eléctrico
B.I.D.	548-SF-BO	E.N.D.E.		37.000	Plan de Desarrollo de Ende
B.I.D.	33-IC-BO	E.N.D.E.		14.000	Plan de Desarrollo de Ende
BANCO DO BRASIL	881	E.N.D.E.	12.000		Interconexión Red Oriental
COM.FIN.LUXEMB.	461	E.N.D.E.	2.392		Sum.transp.e inst.turbina a gas p.Sta.Cruz
MARUBENI CORP.	870	E.N.D.E.	5.956		Compra turbogenerador a gas p.Sta.Cruz
B.I.D.	78-SF-BO	U.A.G.R.M.	376		Facul.de Medicina Veterinaria, Santa Cruz
BANK OF AMERICA	631	AASANA		1.834	Equipos de extinguidores
TOTALES EMPRESAS PUBLICAS Y OTRAS ENTIDADES DEL SECTOR PUBLICO			189.789	184.040	

Anexo N° 24

BANCO CENTRAL DE BOLIVIA					
B.I.D.	549-SF-BO	Banco Central	2.822	Desarrollo ganadero	
	35-IC-BO	Banco Central	1.985	Desarrollo ganadero	
	712-SF-BO	Banco Central	32.000	Prog.crédito agropecuario	
	741-SF-BO	Banco Central	37.500	Prog.Emerg.de semillas	
TOTAL ES BANCO CENTRAL DE BOLIVIA			74.307		

(1) Obtenido por defecto o simple diferencia.

Fuente: Elaboración propia en base al "Estado de la Deuda Externa Pública a mediano y largo plazo al 31 de Diciembre de 1984" del Banco Central de Bolivia y complementación con sitios internet.

BALANZA COMERCIAL DE BOLIVIA CON PAISES LIMITROFES, INCLUIDO EL CONTRABANDO, 1991-1994.*
(EN MILLONES DE DÓLARES)

	Balanza comercial registrada	Balanza comercial registrada + contrabando	Balanza comercial registrada + contrabando	Balanza comercial registrada + contrabando	Balanza comercial registrada + contrabando	Balanza comercial registrada + contrabando
1991, 2º trimestre.	25,3	28,4	-23,9	-53,9	-28,1	-25,0
1992, 2º trimestre.	14,6	16,7	-27,6	-76,2	-9,5	-32,2
1993, 2º trimestre.	-8,2	-4,7	-27,7	-98,0	-19,0	-35,8
1994, 2º trimestre.	-8,9	-4,9	-32,3	-116,0	-37,2	-33,0

Fuente: FMI, Estadísticas de la Dirección de Comercio.

* Exportaciones menos importaciones.

Anexo N° 25

CREDITO AGRICOLA SUPERVISADO.

Años 1955 - 1956 - 1957 - 1958 - 1959.

(en bolivianos)

	CONCEDIDOS	%	EN MORA	%
La Paz	1.460.772.115	6,0	139.574.937	7,7
Santa Cruz	9.068.068.203	37,3	597.435.565	33,0
Cochabamba	3.689.157.000	15,2	59.027.706	3,3
Sucre	2.103.479.000	8,7	172.930.038	9,6
Tarija	2.712.308.000	11,2	252.083.285	13,9
Trinidad	1.099.425.000	4,5	201.609.266	11,2
Riberalta	175.330.400	0,7	41.509.500	2,3
Villa Montes	754.835.000	3,1	27.259.483	1,5
Camargo	653.514.500	2,7	34.361.090	1,9
Chulumani	415.236.000	1,7	64.068.017	3,5
Coroico	541.425.000	2,2	97.601.008	5,4
Achacachi	304.935.000	1,3	26.094.712	1,4
Oruro	386.398.000	1,6	12.230.000	0,7
Potosí	235.550.000	1,0	80.196.874	4,4
Inmigrantes Santa Cruz	700.820.000	2,9	1.927.838	0,1
TOTALES	24.301.253.218	100,0	1.807.989.319	100,0

Fuente: Elaboración propia en base al Cuadro N° 8 Memoria del Banco Agrícola de Bolivia, 1959.

Anexo N° 26

BANCO AGRICOLA DE BOLIVIA
CARTERA TOTAL POR DEPARTAMENTOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1980.
(en bolivianos)

	Saldo deudor	%	En plazo normal	%	Vencido	%	Ejecución	%	* Índice morosidad
Total nacional	2.083.152.616	100,0	1.331.771.535	100,0	49.477.973	100,0	701.903.106	100,0	36,07
Santa Cruz	1.081.260.323	51,9	504.957.292	37,9	36.185.277	73,1	540.117.753	83,9	53,30
Resto del país	1.001.892.293	48,1	826.814.243	62,1	13.292.696	26,9	161.785.353	16,1	17,47
Beni	343.498.793		239.870.232		3.807.801		99.820.761		30,17
Pando	14.580.490		9.147.982		445.728		4.986.779		37,26
La Paz	88.107.046		76.851.913		144.772		11.110.360		12,77
Oruro	63.832.539		55.513.406		543.136		7.775.997		13,03
Cochabamba	170.604.277		152.092.745		3.442.406		15.069.126		10,85
Chuquisaca	77.424.884		72.411.428		1.261.413		3.752.043		6,48
Potosí	60.616.589		49.461.475		730.917		10.424.197		18,40
Tarija	183.227.675		171.465.062		2.916.523		8.846.090		6,42

* Multiplicado por 100.

Fuente: Elaboración propia en base al "Boletín Estadístico" del Banco Agrícola de Bolivia, Gestión 1980, página 88.

**BANCO AGRICOLA DE BOLIVIA
PRESTAMOS AGROPECUARIOS
PORCENTAJES DE MONTOS CONCEDIDOS POR DEPARTAMENTOS
DURANTE 1971 - 1980.**

Anexo N° 26 a

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
TOTAL NACIONAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Santa Cruz	69,6	56,1	80,8	72,8	72,5	60,8	53,0	50,0	46,9	35,1
Beni	9,2	6,3	9,6	17,6	16,8	19,9	10,1	4,1	1,5	1,4
Pando	0	0	0	0	0,9	0,1	0,6	0,4	1,0	0,6
La Paz	15,2	3,9	2,1	1,0	0,8	0,9	3,1	2,3	5,6	12,5
Oruro	0,2	0,9	0,4	0,6	0,5	1,8	5,2	6,1	3,9	5,4
Cochabamba	2,0	2,2	1,7	3,0	2,7	7,5	11,9	14,6	16,5	14,2
Chukisaca	1,3	0,8	1,0	1,3	1,7	1,4	6,7	5,6	9,1	6,2
Potosí	0,2	0,3	0,8	0,8	0,5	0,6	2,2	5,1	3,8	4,7
Tarija	2,3	29,5	3,6	2,9	3,6	7	7,2	11,8	11,7	19,9

Fuente: Banco Agrícola de Bolivia, Diagnóstico Institucional, enero de 1981.

**SANTA CRUZ, ASIGNACION DE DIVISAS AL CAMBIO OFICIAL.
(en dólares americanos)**

Anexo N° 27

Solicitantes	Año 1983	%	Año 1984	%	Total	%
Agricultores y ganaderos	9.759.000		30.326.000		40.085.000	
Avicultores	1.734.000		1.593.000		3.327.000	
Agroindustria (1)	4.859.000		8.726.000		13.585.000	
Comerciales agrícolas	3.182.000		2.769.000		5.951.000	
Total sector agropecuario	19.534.000	46,4	43.414.000	74,3	62.948.000	62,6
Otras industrias	17.832.000	42,4	9.923.000	17,0	27.755.000	27,6
Comercio general y otros (2)	4.737.000	11,3	5.063.000	8,7	9.800.000	9,8
Total	42.103.000	100,0	58.400.000	100,0	100.503.000	100,0

- (1) Ingenios azucareros, arroceros e industrias aceiteras.
(2) Viajes, estudiantes y tratamiento médicos en el exterior.

Fuente: Elaboración propia en base al Cuadro N°. 11 de Mario Arrieta y otros en: "Agricultura en Santa Cruz", página 131, 1990.

BALANZAS FISCALES DEPARTAMENTALES PARA LA GESTION 2004.
(en miles de dólares americanos)

	28.340	478.191	142.984	39.821	18.033	47.064	546.950	12.072	1.421
Contribución Departamental									
Gastos Público Departamental	53.767	208.770	124.870	44.090	62.664	78.724	158.634	39.791	13.995
Balanzas Fiscales Departamentales	-25.427	269.421	18.114	-4.269	-44.631	-31.660	388.316	-27.719	-12.574
Población (miles de habitantes)	559	2.516	1.587	410	731	430	2.302	395	58
Balanzas Fiscales per-cápita Departamentales	-45	107	11	-10	-61	-74	169	-70	-216

Anexo N° 28

Fuente: Sergio G. Villarroel Böhr "Balanzas Fiscales Departamentales y Costeo en la Administración Pública", 2005, pag. 49.

Anexo N° 29

RECAUDACION RENTA INTERNA POR DEPARTAMENTOS *
(en miles de bolivianos)

DEPARTAMENTO	1988	%	1989	%	1990	%	2000	%
LA PAZ	394.601,80	62,80	470.254,90	59,55	635.437,40	59,23		1.829.480,4	25,23
SANTA CRUZ	104.133,50	16,57	151.740,90	19,21	199.686,80	18,61		2.594.547,6	35,79
COCHABAMBA	83.279,70	13,25	110.757,70	14,02	155.581,00	14,50		495.869,5	6,84
ORURO	14.792,30	2,35	19.302,50	2,44	26.280,80	2,45		67.386,0	0,93
CHUQUISACA	12.843,20	2,04	14.367,60	1,82	19.147,60	1,78		91.657,7	1,26
TARJA	10.032,40	1,60	12.064,70	1,53	22.339,00	2,08		104.460,2	1,44
POTOSÍ	5.366,70	0,85	6.698,70	0,85	6.860,80	0,64		27.600,2	0,38
BENI	2.924,90	0,47	4.033,90	0,51	6.876,40	0,64		19.362,2	0,27
PANDO	359,6	0,06	503,2	0,06	511,1	0,05		2.571,6	0,04
SIN DEPENDENCIA	0	0,00	0	0,00	59,7	0,01		0,0	0,00
IMPORTACIONES(a)	0	0,00	0	0,00	59,7	0,01		0,0	0,00
TOTAL GENERAL	628.354,00	100,00	789.724,10	100,00	1.072.780,70	100,00		2.017.286,0	27,82
								7.250.221,4	100,00

(a) Datos preliminares y no disponibles por departamentos.

(*) Incluyen recaudación en Efectivo y Valores, donde las recaudaciones en Efectivo corresponden a fecha de acreditación.

Fuente: Elaboración propia en base a "Recaudación Renta Interna por Departamentos 1987-2010", Internet, <http://www.udape.gob.bo>

ARCHIVOS Y BIBLIOTECAS

Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia, Sucre.

Biblioteca y Archivo Histórico de la Asamblea Legislativa Plurinacional, La Paz.

Biblioteca del Ministerio de Relaciones Exteriores, La Paz.

Biblioteca del Ministerio de Hacienda, La Paz.

Biblioteca Agropecuaria Nacional "Martín Cárdenas" del Ministerio de Asuntos Campesinos y Agropecuarios, La Paz.

Biblioteca Central de la Universidad Mayor de San Andrés, La Paz.

Biblioteca Central Universidad Católica Boliviana "San Pablo", La Paz.

Biblioteca del Centro de Investigación y Promoción del Campesinado CIPCA, La Paz.

Biblioteca del Banco Central de Bolivia, La Paz.

Biblioteca y Museo de Historia de la Universidad Autónoma Gabriel René Moreno, Santa Cruz.

Biblioteca Universidad Privada UPSA, Santa Cruz.

Biblioteca Universidad Privada NUR, Santa Cruz.

Biblioteca Municipal, Santa Cruz.

Biblioteca del Centro de Estudios Jurídicos y Sociales CEJIS, Santa Cruz.

Biblioteca del Centro de Investigación y Promoción del Campesinado CIPCA, Santa Cruz.

Biblioteca de APCOB, Apoyo al Campesino-Indígena del Oriente Boliviano, Santa Cruz.

Centro de Documentación y Biblioteca de la Cooperación Española AECID, Santa Cruz.

Biblioteca del autor.

BIBLIOGRAFÍA

Libros

ALBARRACÍN MILLÁN, Juan (1972)

El Poder Minero. La Paz: Empresa Editora Urquiza.

ALMARAZ PAZ, Sergio (1969)

Petróleo en Bolivia. 2da. ed. La Paz: Ediciones Camarlinghi.

ARDAYA JIMÉNEZ, Rosendo (1997)

Historia del Desarrollo Socioeconómico de Santa Cruz hasta 1952. Santa Cruz: Editorial Universitaria.

ARNADE, Charles W. (1964)

La Dramática Insurgencia de Bolivia. La Paz: Empresa Gráfica Burillo

ARRIETA, Mario; Abrego, Guadalupe; Castillo, Abel; de La Fuente, Manuel (1990)

Agricultura en Santa Cruz: De la Encomienda colonial a la empresa modernizada (1559-1985). La Paz: Edobol.

ARZE CUADROS, Eduardo (1979)

La economía de Bolivia, ordenamiento territorial y dominación externa 1492-1979. La Paz: Editorial Los Amigos del Libro.

BALLIVIÁN, Manuel Vicente; Pinilla, Casto (1912)

Monografía de la industria de la goma elástica en Bolivia. La Paz: Edición Oficial.

BARNADAS, Josep M. (1973)

Charcas 1535-1565. La Paz: Empresa Editora Universo.

BASCOPE ASPIAZU, René (1982)

La veta blanca, coca y cocaína en Bolivia. La Paz: Ediciones Aquí.

BID – Guido Valle Antelo, Antonio Céspedes Toro (1973)

Financiamiento externo del desarrollo de Bolivia, Washington DC.

CANELAS O., Amado (1963)
Petróleo, Imperialismo y Nacionalismo. La Paz: Empresa Gráfica Burillo.

CARRASCO SOLÍS, Mario (1985)
Historia del Lloyd Aéreo Boliviano, 1925-1985. Cochabamba: Editorial Universo.

CARRILLO, Horacio (1922)
Ferrocarril al Oriente boliviano desde Argentina. Buenos Aires: Imprenta y Casa Editora "Coni".

CASTILLO CARPIO, Abel; Ballerstaedt, Esther (1983)
Santa Cruz, la Reforma Agraria. La Paz, Imprenta CEUB.

CHÁVEZ, Rafael; Romeo, José; Soria, Carlos (1995)
Los "nuevos cambas" del agro cruceño. Santa Cruz: Cipca-Cmsj, Editorial El País.

CLUB DE ECONOMÍA AGRÍCOLA Y SOCIOLOGÍA RURAL (1992)
Inversión Pública en el Sector Agropecuario. La Paz: Editorial CID.

CRESPO, Alfonso (2005)
Alfonso Gumucio Reyes: La Pasión Creadora. La Paz: Producciones Cima.

DIEZ DE MEDINA, Eduardo (1955)
De un siglo a otro. La Paz: Editorial Gisbert.

GRUPO DE ESTUDIOS ANDRÉS IBÁÑEZ (1986)
Tierra, Estructura Productiva y Poder en Santa Cruz. La Paz: Talleres Gráficos Panamericana.

GUTIÉRREZ J., Ramón Darío (1981)
Mis memorias. La Paz: Editora Gráfica.

GUTIÉRREZ GUERRA, René (1940)
Situación Económica y Financiera de Bolivia. La Paz: Editorial Universo.

INSTITUTO INDIGENISTA INTERAMERICANO (1989)
La coca, tradición, rito, identidad. México: Instituto Indigenista Interamericano.

IRUROZQUI, Marta (1994)
La Armonía de las desigualdades. Élite y conflictos de poder en Bolivia, 1880-1920. Cusco: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Centro de Estudios Regionales Andinos Bartolomé de Las Casas.

KOSTER, Gerrit (1983)
Santa Cruz de la Sierra, Desarrollo, Estructura interna y Funciones de una ciudad en los llanos tropicales. Cochabamba: Instituto de Ecología y Centro Pedagógico y Cultural de Portales.

LAB-IEPALA EDITORIAL (1983)
Narcotráfico y política -Militarismo y mafia en Bolivia, Madrid.

LIMPIAS ORTIZ, Víctor Hugo (2009)
Las ferrovías y la carretera que transformaron el oriente boliviano, 1938-1957. Santa Cruz: Editorial El País.

MARINEAU, René F. (1995)
Jacobo Levy Moreno, su biografía. Buenos Aires: Horme.

MESA, José; Gisbert, Teresa; Mesa Gisbert, Carlos D. (2001)
Historia de Bolivia. La Paz: Editorial Gisbert.

MERCADO MOREIRA, Miguel (1930)
Historia Internacional de Bolivia. Segunda Edición. La Paz: Imprenta Atenea.

OFICINA NACIONAL DE INMIGRACIÓN, ESTADÍSTICA Y PROPAGANDA GEOGRÁFICA (1903)
Sinopsis Estadística y Geográfica de Bolivia. Tomos II y III, La Paz.

PAREJAS MORENO, Alcides; Limpías Ortiz, Víctor Hugo (2006)
El Obispado de Santa Cruz de la Sierra 1605-2005: cuatro siglos de fe en el Oriente de Bolivia. Santa Cruz: Editorial La Hoguera.

- PAZ, Julio (1927)
Historia Económica de Bolivia. La Paz: Imprenta Artística.
- PELÁEZ, Rafael Ulises (1958)
Los Betunes del Padre Barba. La Paz: Talleres Gráficos Bolivianos.
- PEÑALOZA, Luis (1954)
Historia Económica de Bolivia, Tomo II. La Paz: Editorial Fenix.
- PÉREZ VELASCO, Daniel (1939)
El Oriente. Santa Cruz: Editorial La Opinión.
- QUEREJAZU CALVO, Roberto (1975)
Masamaclay, historia de la guerra del Chaco. Segunda Edición. La Paz: Litografía e Imprentas Unidas.
- QUEREJAZU, Pedro (ed) (1995)
Las Misiones Jesuíticas de Chiquitos. La Paz: Fundación BHN.
- ROCA, José Luis (2001)
Economía y Sociedad en el Oriente Boliviano (Siglos XVI y XX). Santa Cruz: Editorial Oriente.
- ROJAS, Casto (1916)
Historia Financiera de Bolivia. La Paz: Talleres Gráficos Marinoni.
- SAAVEDRA, Modesto (1937)
Por qué fui a la guerra: Tributo a una ideología (La independencia de Santa Cruz de la Sierra). Buenos Aires.
- SACHAR, Howard M. (1994)
Farewell España, The World of the Sephardin Remembered. New York: Editorial Alfred A. Knopf.
- SANABRIA FERNÁNDEZ, Hernando (1968)
Apuntes para la historia económica de Santa Cruz. La Paz: Imprenta Don Bosco.

- SANDOVAL MORÓN, Luis (1988)
Santa Cruz: Cuestión urbana y problemática municipal. Santa Cruz.
- SANDOVAL MORÓN, Luis (Hijo) (2011)
Revolución y contrarevolución en el oriente boliviano 1952-1964, Santa Cruz: Universidad Autónoma Gabriel René Moreno.
- SORIA MARTÍNEZ, Carlos Agustín (1996)
Esperanzas y realidades, Colonización en Santa Cruz: La Paz CID/Plural editores.
- SORUCO, Ximena; Plata, Wilfredo; Medeiros, Gustavo (2008)
Los Barones del Oriente, el poder en Santa Cruz ayer y hoy. Santa Cruz: Fundación Tierra.
- STRENGERS, Jeroen (1986)
La pesada carga de la deuda. La Paz: CEDOIN.
- TERÁN B., Gerardo; Rivas G., Hugo (1985)
Pasado, presente y futuro de la deuda externa pública boliviana. La Paz: CEPROMIN.
- TORANZO ROCA, Carlos (1988)
Bolivia, Reproducción de capital y política. La Paz: Edobol.
- WALDMANN, Adrián (2008)
El hábitus cambia: estudio etnográfico sobre Santa Cruz de la Sierra. Santa Cruz: Editorial El País.
- WILKIE, James W. (1969)
The Bolivian Revolution and U.S. Aid since 1952. Los Ángeles: Latin American Center, University of California.
- YBARNEGARAY DE PAZ, Roxana (1992)
El espíritu del capitalismo y la agricultura cruceña. La Paz: Cerid.
- ZONDAG, Carnelius H. (1968)
La Economía Boliviana 1952-1965: La Revolución y sus consecuencias. Cochabamba: Editorial Los Amigos del Libro.

Folletos

Associazione per gli interventi di cooperazione allo sviluppo AICOS: “Guardare a sud per comprendere il futuro – Sud América”, Milano, 1996.

Cámara de Industria y Comercio de Santa Cruz: *Guía de Industria y Comercio*.

Centro de Documentación, Información y Biblioteca CEDIB, 1987.

Doria Medina, Samuel; Flavio Escobar: *La economía informal en Bolivia: una visión macroeconómica*, 1985.

Encuesta Upsa, Asdi, Cainco, Cfb, 2005-2006.

Estadísticas Económicas y Sociales del Departamento de Santa Cruz, 1976.

Instituto Nacional de Estadística INE: *II Censo Nacional Establecimientos Económicos*, 1992.

Instituto Nacional de Estadística: *Estadísticas Regionales, Santa Cruz- Bolivia*, 1980.

Medina Pinedo, Jorge: *Ley Forestal, Crimen sin castigo*, 1996.

Nogales, Xavier: *Perspectivas de la Economía Boliviana (2001-2005)*, 2001.

Oficina Nacional de Inmigración, Estadística y Propaganda Geográfica: *Sinopsis Estadística y Geográfica de la Republica de Bolivia*, 1903.

Representación Parlamentaria de Santa Cruz: *Proyecto Presupuesto de Santa Cruz, Gestión 1924*.

Rivero Torres, Juan: *Réplica al Informe de la Comisión Parlamentaria sobre la Comisión Mixta Ferroviaria Boliviano-Brasileña*, 1940.

Serrano, Víctor (Tte. Gral.) Prefecto del Departamento: *Solución de los problemas de Santa Cruz*, 1951.

Anuarios, Boletines, Informes, Memorias

Anuario Histórico 1825 (Biblioteca del Congreso, La Paz).

Banco Agrícola de Bolivia. *Memoria Gestión 1984*.

Banco Agrícola de Bolivia. *Memoria Gestión 1952*.

Banco Agrícola de Bolivia. *Memoria Gestión 1959*.

Banco Agrícola de Bolivia. *Diagnóstico Institucional*, 1981.

Boletín “Estadísticas Económicas”, Usaid-Bolivia.

Boletín Oficial de la Prefectura del Departamento de Santa Cruz.

Comisión Mixta Ferroviaria Argentino Boliviana. *Informe de la Gestión 1974-1975*.

Cordecruz-KFW-Consorcio IP/CES/KWC. *Informe Final, Estudio del Sector Forestal del Departamento de Santa Cruz*, 1992.

Empresa Nacional de Electricidad ENDE. *Memorias 1963-1965, 1966, 1967, 1968, 1971, 1972, 1974 y 1983*.

Empresa Nacional de Ferrocarriles ENFE. *Informe al Ministerio de Transportes y Comunicaciones*, 1992.

Empresa Nacional de Ferrocarriles ENFE. *Memoria gestión 1977*.

Fundación Milenio. *Informe Nacional de Coyuntura* N° 52, 2010.

Informe de la “Comisión Parlamentaria Investigadora de los ferrocarriles Yacuiba-Santa Cruz, Sucre-Boyubie, Corumbá-Santa Cruz y Carretera Bermejo-Tarija-Potosí” a la H. Cámara de Diputados, 1949.

Informe del Ministro de Hacienda e Industria al Congreso Nacional, 1874.

Informe del Ministro de Hacienda e Industria al Congreso Nacional, 1882.

Ministerio de Colonización y Agricultura. *Memoria presentada a la Legislatura de 1910*.

Ministerio de Fomento y Comunicaciones. *Memoria 1923-1924*.

“30 Días, Correo hemerográfico”, Diciembre de 1992.

Leyes, Decretos

Gaceta Oficial de Bolivia.

<http://www.lexivox.org>

www.derechoteca.com

Periódicos

El Deber, Santa Cruz, 21 de agosto de 1957.

El Deber, Santa Cruz, 4 de abril de 1975.

El Deber, Santa Cruz, 27 de febrero de 2005.
El Deber, Santa Cruz, 10 de diciembre de 2005.
El Deber, Revista Extra, 21 de agosto de 2011.
Los Tiempos, Cochabamba, 1 de mayo de 2011
Presencia, La Paz, 11 de enero de 1966.
Presencia, La Paz, 17 de diciembre de 1992.

Internet

<http://www.bolivia.com>: Gonzalo Chávez: “Préstamos de fomento de los Bancos del Estado”, 14 de febrero de 2006.
Wikipedia, Internet, “Historia de los Judíos en América Latina”.
www.nacioncamba.com / Enrique De Gandia: “Historia de Santa Cruz de la Sierra una nueva república en Sudamérica”.
www.Boliviabella.com: Artículo sobre el contrabando de goma a la Argentina.
<http://pdf.usaid.gov>: John S. Marus y José Monje Rada: “Estudios de Colonización en Bolivia, Análisis de las Características Socio-Económicas de las Colonias”, 1962.
<http://www.nu.org.bo>: Hernán Zeballos: “Política migratoria interna”.
www.Ifad.Org : FIDA: “Bolivia, Proyecto de Desarrollo y Consolidación de las colonias de Pequeños Agricultores en el Departamento de Santa Cruz”, 1998.
<http://pdf.usaid.gov>: “Creación del Fondo Ganadero”.
<http://www.redsemlac.net>: Artículo de Helen Álvarez Virreira, junio de 2009.
www.eumed.net/la: “La hiperinflación boliviana”.
<http://www.bancotematico.org>: Carlos Romero Bonifaz: “El acaparamiento de tierras”.
<http://www.Udape.gob.bo>: Fernando Cossío Muñoz Reyes; María Félix Delgadillo Camacho: “Estimación de la evasión en el impuesto al valor agregado (IVA)”.
<http://www.udape.gob.bo>: María Félix Delgadillo; Cesar Calderón: “Estimación de la evasión en el Impuesto al Consumo Específico (ICE) 1988-1992”.

PUBLICACIONES DEL CEPAAA

Historia Boliviana

- Ramiro Fernández, Juan H. Jáuregui, Luis Oporto y Simon Cuba, *Procesos socio históricos de la realidad boliviana* (2005). Agotado.
- Fernando Chuquimia Bonifaz, *Las Sociedades de Socorros Mutuos y Beneficencia en La Paz, 1883-1920* (2013).
- Max Murillo Mendoza, *La montaña de los Yuracares en la experiencia franciscana, 1773-1805* (2013).

Historia Económica

- Angel Castro Bozo, *Santa Cruz, la mayor inversión boliviana 1825-2000* (2013).

Historia Amazónica

- María del Pilar Gamarra Tellez, *El desarrollo “autónomo” de la Amazonía boliviana. Procesos socio-económicos en la frontera pionera, 1860-2002* (2012).

Archivos y Bibliotecas

- Luis Oporto Ordóñez, *Archivos militares de Bolivia. Historia y organización archivística* (2011).
- Fabiola Carla Nina López, *Archivos gráficos (Carteles) de Bolivia. Historia y tratamiento archivístico del archivo de la Fundación Cinemateca Boliviana* (2011).
- Liz Ximena Quiñones Vargas, *Directrices para la descripción archivística en el Archivo Central de la COMIBOL* (2011).
- Ludmila Zeballos Avendaño, *Voces Retenidas. La Memoria oral como documento científico* (2013).

Biografías

- Luis Oporto Ordóñez, *Gunnar Mendoza y la construcción de la archivística boliviana* (2004). Agotado.

Educación y Pedagogía

- Ramiro Fernández Quisbert, *Didáctica de la Historia y las Ciencias Sociales para la educación boliviana* (2011).

Ciencias Sociales

- Johnny Campos Lora, *Políticas de Comunicación en el Estado Plurinacional de Bolivia* (2012).
- Luz Castillo Vacano, *Patrimonio y Gestión. Activación patrimonial de los Museos de La Paz* (2012).

Teoría y Metodología

- Ramiro Fernández Quisbert, *Manual didáctico para la formación de investigadores en Historia* (2013).

La presente edición se terminó
de imprimir el mes de octubre de 2013
en Talleres Gráficos "KIPUS"
c. Hamiraya 127 • Telf./Fax.: 591- 4 - 4582716 / 4237448
E-mail: ventas@editorakipus.com