

Link: <https://www.soldepando.com/mas-de-un-siglo-proyecto-de-unir-cochabamba-beni/>

Data: abril 21, 2023 | 20:08

INTEGRACIÓN POSTERGADA | EN 1919 SE CREÓ EL BATALLÓN ZAPADORES, AL MANDO DEL CORONEL FEDERICO ROMÁN, PARA ABRIR EL CAMINO DE COCHABAMBA A MOXOS, MIENTRAS SIMÓN PATIÑO BUSCABA CONSTRUIR UN FERROCARRIL DESDE QUILLACOLLO AL BENI...

TIENE MÁS DE UN SIGLO PROYECTO DE UNIR COCHABAMBA Y BENI



El Isiboro Sécore es un espacio intercultural donde las identidades de Cochabamba y Beni confluyen sin conflicto alguno. | Foto Sol de Pando

Para lectura en móvil usar pantalla horizontal |

© REDACCIÓN SOL DE PANDO

"El camino a Mojos, abierto por el coronel Román, debe ser la obsesión de todos los que se interesan por el país", escribió en 1921 el intelectual anarquista Cesáreo Capriles, en el editorial de la revista Arte y Trabajo citado en el libro "Un Siglo en Cochabamba" del periodista Wilson García Mérida. Dicha revista dirigida por Capriles circuló en Cochabamba hasta 1928.

Cesáreo Capriles lideró una generación de pensadores y escritores cochabambinos que tuvieron relevancia en la cultura nacional durante las primeras décadas del siglo XX, figurando entre los colaboradores de Arte y Trabajo personalidades como Adela Zamudio, José Antonio Arze, Carlos Montenegro, Ricardo Anaya, Augusto Céspedes, etcétera.

Fue una generación marcada por la derrota boliviana en la Guerra del Acre, donde murieron decenas de soldados cochabambinos, lo que despertó la conciencia de integrar el occidente boliviano con aquel lejano y casi ajeno territorio amazónico que actualmente abarca los departamentos de Beni y Pando.

Según aquel editorial de Arte y Trabajo, el camino a Mojos era una obra de interés nacional *"y no debe causar recelos el que aproveche inmediatamente a Cochabamba. Su terminación se impone y el pueblo tiene que exigirla. El Zapadores no debe abandonar esa zona"*.

El Batallón Zapadores fue creado el 15 de diciembre de 1919 al mando del coronel Federico Román, héroe de la Guerra del Acre. Según informa José de la Fuente Jeria en su libro *"Los límites Cochabamba - Beni"*, dicho batallón fue conformado *"con conscriptos de provincias pertenecientes a tres departamentos: Chapare y Ayopaya de Cochabamba, Valle Grande de Santa Cruz y Moxos de Beni"*.

La obra de los zapadores fue concluida hasta su tramo de San Antonio, hoy Villa Tunari, pero no pudo concretarse en su ruta hasta San Ignacio de Moxos debido a interferencias, desde los poderes Ejecutivo y Legislativo, por parte de representantes de la oligarquía cruceña.



El frustrado tren de Simón Patiño sobre el Isiboro Sécure

En la primera década del siglo XX, el magnate del estaño Simón I. Patiño contrató a una empresa alemana para estudiar la construcción de un ferrocarril de Cochabamba a Moxos que, partiendo de Quillacollo, transportaría la producción minera hacia los puertos del Atlántico. Con aquella obra, según información reunida en el libro biográfico de Charles F. Geddes, Patiño tenía un doble propósito: acortar y ampliar las rutas del estaño hacia Europa mediante el océano Atlántico, y reducir la dependencia de Chile que tenía un total predominio comercial en las costas del Pacífico, tras su victoria en la Guerra de 1879.

Mientras Chile construía el ferrocarril de Antofagasta a Oruro y de Arica a La Paz, Patiño propuso construir un ferrocarril de Cochabamba a Chimoré y Moxos en dirección al Atlántico, como una forma de equilibrar un desbalance favorable al capitalismo chileno si sólo se construía el tren del Pacífico desde Antofagasta y Arica.

En una carta dirigida al ministro Aníbal Capriles (tío de Cesáreo Capriles), el 20 de julio de 1911, Patiño escribió: *“Mi aspiración sería la de llegar con la locomotora a Cochabamba desde el Chimoré, al mismo tiempo que el ferrocarril (chileno, nr) de Oruro a Cochabamba, cuando este ferrocarril estuviera concluido”*.

Además, el proyecto de Patiño pretendía conectar el tren Cochabamba-Moxos con la ferrovía que Brasil empezó a construir entre los ríos Madera y Mamoré como parte del Tratado de Petrópolis que dio fin a la Guerra del Acre. Al respecto, el magnate le escribió a Capriles: *“Es por esto por lo que mi propuesta contiene la autorización dubitativa de comenzar los trabajos desde Chimoré, siempre que la compañía del ferrocarril Madera-Mamoré me preste las facilidades necesarias”*.

Los técnicos alemanes vieron que la mejor opción para hacer esa conexión con el ferrocarril brasileño, para estar más cerca al Atlántico, era sustituir la ruta de Chimoré por una más factible que atravesaría los ríos Isiboro y Securé.

“Ahora tengo un nuevo proyecto de hacer el ferrocarril al bajo Sécure en vez de hacerlo al Chimoré” —escribió Patiño a su encargado de la obra ferroviaria en el Chapare, Gunar Pira, el 8 de marzo de 1912—. *“Necesito que usted vaya estudiando la*

posibilidad de esta nueva ruta. Mientras ver el curso que toman los proyectos ferrocarrileros, no podemos tomar disposiciones definitivas sobre el asunto del camino al Isiboro".

El 12 de marzo de ese mismo año, Patiño le indicó a Pira: *"El señor Barber me ha ofrecido poner a disposición de los ingenieros una de sus lanchas para que exploren los ríos y en ese caso tal vez pudieran llegar al Isiboro por el Sécore e ir usted a alcanzarlos con canoas hasta donde convenga«.*

El proyecto fracasó porque el gobierno de Eliodoro Villazón rechazó el pedido de Patiño para una concesión de 200 leguas cuadradas de tierras fiscales para el tendido de rieles y la construcción de estaciones intermedias. Los influyentes propietarios de los Yungas de Totorá presionaron para frenar el proyecto de Patiño, arguyendo que la obra ferroviaria ponía en riesgo de expropiación sus plantaciones de coca.

