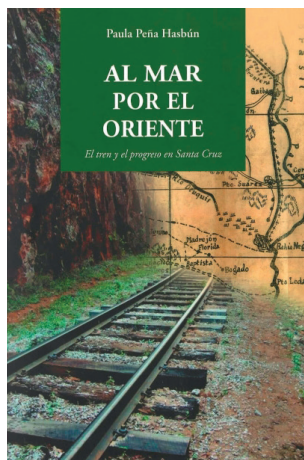


Al mar por el Oriente. El tren y el progreso en Santa Cruz

Paula Peña Hasbún, coord.
2022, Plural editores, La Paz, 208 páginas.



Al hacer un balance historiográfico se puede ver a simple vista que son pocos los intentos de escribir una historia que logre reflejar la construcción de Bolivia en su plenitud. La mayor parte de los trabajos se concentran en los espacios que tradicionalmente han sido centros políticos y económicos, o caen en una historia regional que, a veces, también es regionalista. En lo personal creo que la metodología de la historia regional es la más acertada para tratar el caso boliviano. Parafraseando al historiador cruceño José Luis Roca (de allá por la década de los ochenta), la historia de Bolivia es un conglomerado de historias regionales, por lo tanto, trabajar cada región a partir de sus procesos socioeconómicos y culturales diferenciados, sus discursos y representaciones logra acercarnos más a ese espacio y da mayor posibilidad de entendimiento y crítica.

Al mar por el Oriente. El tren y el progreso en Santa Cruz, coordinado por Paula Peña Hasbún, es un libro que logra condensar un esfuerzo colectivo de investigadores a nivel internacional que trabajan sobre la historia de Santa Cruz, la historia fronteriza, la historia del ferrocarril y, en general, la historia de la región Oriental de Bolivia. Los investigadores que participan en el estudio son: Manuel E. Contreras, Paulo Roberto Cimó Queiroz, Walter Auad Sotomayor, Junior Raúl Pantoja Abrego, Elena Salermo, Luz Mónica Sánchez, Isabelle Combés, Roger Alejandro Banegas Rivero, Luis Fernando Escobar Caba y Ángel Sandóval Salas. El libro tiene once artículos organizados en cuatro partes: 1) el Ferrocarril Oriental, 2) el Ferrocarril Santa Cruz de la Sierra-Corumbá, 3) el Ferrocarril Santa Cruz de la Sierra- Yacuiba, y 4) los diversos

impactos del ferrocarril en la economía, la organización territorial y los grupos indígenas.

¿Por qué escribir sobre ferrocarriles? Desde una mirada andina, el ferrocarril no está en el imaginario actual debido a la privatización, el cierre de tramos y el uso más generalizado de la carretera. Sin embargo, para Santa Cruz es el reflejo de una lucha histórica por la integración del mercado nacional que ha moldeado su política, su sociedad, su economía interna y su economía de importación y exportación desde el siglo XIX hasta la actualidad.

Es así que escribir sobre los ferrocarriles de Santa Cruz es hablar del “proyecto cruceño” en sí, pues no solo es detallar tramos y periplos de la construcción sino también ahondar sobre diplomacia, la mediterraneidad de Bolivia, la lucha por las regalías, el impacto sobre la naturaleza y los pueblos indígenas, el cambio de la economía boliviana de la minería a la era de los hidrocarburos y la conquista de un territorio que desde los Andes siempre se vio como marginal e ignoto, pero hoy es el centro de la economía boliviana.

A lo largo del texto se trabaja con la metodología de la historia regional, la historia económica, la historia diplomática y la etnohistoria, entre otras, y el resultado es un panorama bastante completo del proyecto modernizador cruceño. Los últimos artículos del libro aportan una mirada al futuro de este polo económico que está en pleno desarrollo y ve con esperanzas las potencialidades de sus ferrocarriles y la nueva vía de exportación conquistada y forjada desde los propios cruceños: la Hidrovía Paraguay- Paraná, que por el momento solo ha tenido un fuerte impacto en el Oriente.

Como historiadora he investigado en mayor profundidad al Pacífico y como docente de ciencias sociales veo permanentemente que la memoria histórica se enfoca en conmemorar la pérdida de Atacama, muchos libros repiten incansablemente las oportunidades perdidas por tal hecho, pero hay un desconocimiento profundo de los logros históricos de la salida boliviana hacia el Atlántico que, en general, se limitan a hablar de la ruta atlántica como la alternativa de un “futuro”. Pues bien, ese “futuro” ya es el presente y, lejos de los problemas políticos e históricos entre Occidente y Oriente, es una cátedra necesaria para la juventud de occidente hablar de los puertos soberanos sobre el Canal Tamengo y como luego de años de esfuerzo los cruceños lograron conectarse a la Hidrovía Paraguay- Paraná. Es posible que, gracias a esto, el sentimiento derrotista de la vinculación histórica de Bolivia con el Pacífico sea reemplazado por una mirada optimista hacia el Atlántico; sin perder de vista

que los enfoques hacia el Pacífico y el Atlántico son distintos, pero a la vez complementarios, no se puede hablar de uno sin hablar del otro.

Precisamente el libro coordinado por Paula Peña presenta al público varios enfoques de la marcha hacia el Atlántico y también proyectos actuales que han conseguido lo que parecía imposible en el siglo XIX y el primer tercio del siglo XX: 1) construir ferrocarriles de importación y exportación en Santa Cruz y 2) tener un acceso soberano a la Cuenca del Plata, lo que permite llegar con libre tránsito hacia el atlántico. Este objetivo planteado en el Memorándum de 1904 se creyó frustrado después de la Guerra del Chaco.

Para concluir, invito a leer el libro en cuestión. Es un trabajo muy bien logrado que además de contribuir a la historiografía boliviana también incentiva a la investigación interdisciplinaria de la historia cruceña y de la región oriental en general.

Stephanie Carola Vargas Mansilla