

<http://dx.doi.org/10.18232/20073496.1663>

Resenha

Manuel E. Contreras (2026). *Historia del transporte en Bolivia, 1900-2025: carreteras, ferrocarriles, hidroviás y aviones*. Plural editores

Alcides Goularti Filho¹, *  0000-0002-0808-4486¹ Universidade do Extremo Sul Catarinense, Santa Catarina, Brasil.

* Correspondencia: alcides@unesc.net

O livro *Historia del transporte en Bolivia, 1900-2025: carreteras, ferrocarriles, hidroviás y aviones*, organizado por Manuel E. Contreras, reúne pesquisadores de distintas áreas das ciências sociais e humanas para oferecer uma interpretação interdisciplinar da formação da infraestrutura de transportes na Bolívia ao longo do século xx e início do xxi. O volume articula contribuições de especialistas em história econômica, geografia, urbanismo, sociologia e planejamento territorial, como Nigel Caspa, Víctor Hugo Limpas Ortiz, Bianca De Marchi Moyano, Fernando Schrupp Rivero e John Hillman, além de incorporar documentos institucionais do Banco Mundial. Essa diversidade de perspectivas permite compreender os transportes não apenas como infraestrutura técnica, mas como elemento central da integração territorial, da modernização econômica e das disputas políticas e sociais que marcaram a história boliviana contemporânea.

A introdução de *Historia del transporte en Bolivia, 1900-2025*, escrita por Manuel E. Contreras, estabelece o enquadramento teórico e historiográfico da coletânea ao propor uma interpretação da infraestrutura de transportes como elemento central da formação territorial e econômica da Bolívia. O autor parte da constatação histórica de que os elevados custos de circulação e as dificuldades geográficas constituem problemas estruturais persistentes do país, articulando diagnósticos produzidos por engenheiros, organismos internacionais e especialistas ao longo do século xx. A introdução procura inserir a experiência boliviana nos debates contemporâneos da história dos transportes, da mobilidade e das infraestruturas, dialogando com autores vinculados à história econômica, à geografia e aos estudos sobre mobilidade. Nesse sentido, o texto rejeita uma leitura



Esta obra está protegida bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional

estritamente modal —centrada apenas em ferrovias, rodovias ou aviação— e defende uma abordagem integrada, capaz de compreender os transportes como sistemas articulados de circulação, tecnologia, poder e territorialidade. Ao recuperar debates internacionais e latino-americanos sobre infraestrutura e integração regional, Contreras busca posicionar a Bolívia como um caso privilegiado para analisar as relações entre modernização, desigualdade territorial e inserção periférica nos fluxos globais de circulação.

O texto de Manuel E. Contreras, *Del liberalismo a las concesiones: historia y desafíos estratégicos del ferrocarril boliviano*, oferece uma análise abrangente e empiricamente robusta da trajetória histórica do sistema ferroviário boliviano, articulando com habilidade dimensões institucionais, econômicas e geopolíticas. Ao combinar séries quantitativas de longo prazo com uma leitura histórica que atravessa diferentes regimes de gestão, o autor constrói um argumento consistente sobre a persistência de condicionantes estruturais que limitaram a expansão e a integração da rede ferroviária. Destaca-se, nesse sentido, a capacidade do estudo em demonstrar que os ganhos operacionais obtidos sob o modelo de concessões —especialmente em termos de produtividade, segurança e eficiência técnica— não se traduziram em um projeto sistêmico de desenvolvimento ferroviário. Contudo, embora o texto apresente uma base empírica sólida, a ênfase nos indicadores de desempenho e na lógica institucional tende a reduzir a visibilidade de dinâmicas sociais e territoriais mais amplas, como os impactos regionais diferenciados e as disputas locais em torno da infraestrutura.

O texto de Nigel Caspa, *La carretera y el motor: política vial y automóviles en Bolivia, 1900-1964*, apresenta uma contribuição relevante à historiografia dos transportes na América Latina ao articular, de forma consistente, dimensões políticas, econômicas e territoriais da construção de infraestruturas viárias na Bolívia entre 1900 e 1964. Ao propor uma periodização própria —que distingue fases de adaptação, expansão e consolidação—, o autor oferece um esquema interpretativo útil para compreender a transição de um sistema de mobilidade baseado na tração animal para outro centrado no automóvel. Destaca-se, ainda, o esforço em inserir o caso boliviano em debates mais amplos sobre modernização, integração territorial e dependência externa, dialogando com abordagens da economia política e da geografia crítica. Do ponto de vista analítico, o texto de Caspa, se sobressai ao evidenciar a natureza contraditória do desenvolvimento viário boliviano, marcado por tensões entre integração nacional e aprofundamento de desigualdades regionais. A interpretação de que as estradas funcionaram simultaneamente como instrumentos de soberania estatal e como vetores de inserção subordinada na economia internacional é particularmente perspicaz, sobretudo ao dialogar com a noção de “corredores de exportação”. Trata-se de um estudo sólido e bem fundamentado, que avança no entendimento da história das infraestruturas na Bolívia, mas que também evidencia a necessidade de agendas de pesquisa mais integradoras e sensíveis às múltiplas escalas e atores envolvidos.

O terceiro texto de Manuel E. Contreras, *Lloyd Aéreo Boliviano (LAB): pionero de la aviación comercial en América Latina, 1925-1964*, propõe uma revisão historiográfica relevante sobre o Lloyd Aéreo Boliviano (LAB), ao deslocar o foco das narrativas celebratórias para uma análise ancorada na economia política e em evidências quantitativas inéditas. A principal contribuição reside na crítica consistente à literatura tradicional, que tende a nacionalizar excessivamente a trajetória da empresa, ignorando tanto a centralidade do capital estrangeiro (notadamente alemão e, posteriormente, norte-americano) quanto a dependência estrutural de subsídios estatais. Ao articular séries estatísticas com fontes diplomáticas e institucionais, o autor oferece uma interpretação mais complexa, na qual o desenvolvimento da aviação comercial boliviana emerge como resultado de uma interação triangular entre Estado, capital privado e interesses geopolíticos externos. Essa

abordagem amplia significativamente o horizonte analítico, especialmente ao reinterpretar a nacionalização de 1941 não como mero reflexo da Segunda Guerra Mundial, mas como produto de disputas internas e pressões internacionais. O capítulo cumpre com êxito seu objetivo de tensionar a narrativa dominante e propor uma agenda de pesquisa promissora, ao evidenciar que o LAB não apenas integrou territorialmente a Bolívia, mas também expôs os limites estruturais de modelos de desenvolvimento dependentes de alianças assimétricas entre Estado e capital estrangeiro.

O capítulo de Víctor Hugo Limpías Ortiz, *Vías de integración y desarrollo: Las ferrovías y la carretera que transformaron el oriente boliviano 1938-1957*, oferece uma contribuição relevante ao deslocar a análise das obras de infraestrutura no oriente boliviano de uma narrativa meramente descritiva para uma interpretação contextualizada e multidimensional. Ao examinar a construção das ferrovias e da estrada Cochabamba–Santa Cruz entre 1938 e 1957, o autor evidencia de forma convincente como essas iniciativas foram resultado de uma complexa articulação entre fatores geopolíticos, interesses econômicos e dinâmicas socioculturais. Destaca-se, nesse sentido, a ênfase na centralidade de Santa Cruz de la Sierra como eixo de integração nacional e internacional, bem como a valorização do papel das infraestruturas na reconfiguração territorial e no impulso ao desenvolvimento regional. O uso de uma abordagem interdisciplinar e a atenção aos processos —incluindo interrupções, disputas políticas e limitações técnicas— permitem ao autor superar leituras celebratórias e oferecer uma reconstrução histórica mais densa e processual. O capítulo se destaca por articular com clareza a relação entre infraestrutura e formação regional, oferecendo uma interpretação robusta sobre como as vias de comunicação foram decisivas na redefinição econômica, cultural e política do oriente boliviano no século xx.

O texto de John Hillman, *Un elefante blanco en el asfalto: Estados Unidos y la política de transportes en Bolivia 1941-1951*, propõe uma interpretação revisionista do chamado “Sexenio” boliviano (1946–1952), deslocando o eixo explicativo tradicional centrado no conflito de classes e na dominação oligárquica para uma análise mais complexa, que incorpora fatores estruturais internos e, sobretudo, a relação assimétrica com os Estados Unidos. Ao examinar a política de transportes —em particular a construção de uma estrada concebida como elemento-chave para a integração territorial— o autor demonstra como a assistência técnica e financeira norte-americana esteve marcada por ambiguidades, tanto em seus objetivos quanto em sua implementação. A ideia do “elefante branco” emerge precisamente dessa disjunção entre a importância estratégica do projeto e sua execução problemática, caracterizada por falhas de planejamento, custos exorbitantes e ausência de adaptação às condições institucionais bolivianas. Hillman argumenta, de forma convincente, que tais limitações não podem ser reduzidas a uma suposta incapacidade intrínseca do Estado boliviano, mas devem ser compreendidas à luz de uma relação bilateral permeada por desconfianças, paternalismo e interesses divergentes. Ao enfatizar problemas como a instabilidade política, o regionalismo, a fragilidade administrativa e as restrições macroeconômicas, Hillman oferece uma leitura mais nuançada e multifatorial do desenvolvimento boliviano. O texto contribui de maneira relevante para a historiografia ao evidenciar como a interação entre política doméstica e condicionantes externos pode gerar resultados paradoxais, nos quais projetos concebidos como instrumentos de modernização acabam por reforçar padrões de dependência e ineficiência.

O quarto texto de Manuel E. Contreras, *El ascenso y la caída de la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado (ENFE) 1965-1995*, apresenta uma análise sobre a trajetória da Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado (ENFE) entre 1965 e 1995, articulando história empresarial, economia política e infraestrutura ferroviária na Bolívia. O autor procura superar interpretações que associam automaticamente empresas estatais à ineficiência, demonstrando que a ENFE alcançou níveis

relativamente elevados de racionalidade administrativa e desempenho financeiro quando comparada a outras experiências latino-americanas, especialmente as da Argentina e do Uruguai. A utilização combinada de séries estatísticas de longa duração, documentação do Banco Mundial e fontes empresariais fortalece a densidade analítica do estudo, permitindo compreender como fatores geográficos, financiamento multilateral e capacidade técnica foram decisivos para a expansão do transporte ferroviário boliviano. Ao enfatizar o aumento do transporte de cargas e a modernização tecnológica promovida pela dieselização, o autor evidencia que o problema dos ferrovias estatais não se reduzia à natureza pública da gestão, mas à capacidade de adaptação institucional diante das transformações econômicas e logísticas do período. O capítulo possui grande relevância historiográfica ao preencher lacunas sobre a gestão de empresas públicas ferroviárias na América Latina e ao demonstrar que a experiência da ENFE constitui um exemplo complexo, situado entre os limites estruturais do subdesenvolvimento e as tentativas de modernização estatal no contexto das reformas neoliberais do final do século xx.

O capítulo de Bianca De Marchi Moyano e Fernando Schrupp Rivero, *Transporte fluvial y lacustre en Bolivia (siglo xx)*, oferece uma interpretação inovadora sobre a história do transporte fluvial e lacustre na Bolívia ao longo do século xx, articulando infraestrutura, integração territorial e relações hidrossociais. Os autores demonstram que os projetos de hidrovias, especialmente Ichilo-Mamoré e Paraguai-Paraná, foram centrais para as tentativas de integração econômica e geográfica de um país marcado por profundas fragmentações regionais e pela ausência de acesso soberano ao oceano. A análise destaca como a navegação fluvial esteve vinculada tanto à necessidade de conectar o altiplano às terras baixas amazônicas quanto à busca de inserção nos circuitos internacionais de comércio. Metodologicamente, o texto combina documentação histórica, pesquisas acadêmicas recentes e abordagens da geografia humana, permitindo compreender as hidrovias como espaços híbridos, moldados simultaneamente por fatores naturais, técnicos e sociais. Ao enfatizar a articulação intermodal entre rios, ferrovias, estradas e oleodutos, o estudo revela que a dinâmica fluvial boliviana não pode ser interpretada isoladamente, mas como parte de um sistema mais amplo de modernização territorial. O texto possui grande relevância historiográfica ao inserir o transporte fluvial no centro da formação territorial boliviana e ao demonstrar que as hidrovias constituem não apenas corredores econômicos, mas também espaços de conflito, poder e construção de identidades regionais. Dessa forma, o capítulo contribui para os estudos sobre infraestrutura e integração sul-americana, oferecendo uma leitura crítica sobre os limites e as possibilidades dos projetos modernizadores na América Latina.

O relatório Banco Mundial sobre a estratégia do setor de transportes da Bolívia, *Estrategia del sector transporte de Bolivia 1993*, constitui um documento emblemático das transformações econômicas e institucionais promovidas na América Latina durante o auge das reformas neoliberais. O texto propõe uma reorganização do sistema de transportes boliviano orientada pela lógica da eficiência econômica, da redução dos custos logísticos e da promoção das exportações, em consonância com as políticas de estabilização macroeconômica implementadas após a crise dos anos 1980. O relatório identifica como prioridade estratégica a consolidação de um eixo leste-oeste, articulando as regiões agrícolas emergentes do Oriente boliviano aos mercados internacionais, ao mesmo tempo em que defende a redução do papel produtivo do Estado e a ampliação da participação privada em ferrovias, aviação e transporte fluvial. A análise evidencia uma visão tecnocrática do planejamento territorial, baseada em critérios de competitividade, racionalização de investimentos e integração ao mercado global. Nesse sentido, o documento revela como os organismos multilaterais concebiam a infraestrutura de transporte não apenas como suporte físico

da economia, mas como instrumento central para reestruturar o modelo de desenvolvimento boliviano. Do ponto de vista crítico, contudo, o relatório expressa claramente os limites sociais e regionais das estratégias de ajuste estrutural promovidas pelo Banco Mundial nos anos 1990. Ao priorizar corredores econômicos considerados mais rentáveis, o documento naturaliza a marginalização de regiões menos integradas, como Pando, Beni e partes do sul boliviano, subordinando a lógica da integração nacional às exigências da competitividade exportadora. Embora mencione a necessidade de combater a pobreza por meio de estradas rurais, a proposta permanece fortemente condicionada a critérios de viabilidade econômica e potencial agrícola, reduzindo as desigualdades territoriais a problemas de eficiência logística. Além disso, o relatório minimiza os impactos sociais da reestruturação ferroviária e da privatização dos serviços públicos, tratados sobretudo como obstáculos administrativos e financeiros. Ainda assim, o documento possui grande relevância histórica por explicitar os fundamentos ideológicos e institucionais que orientaram a modernização neoliberal da infraestrutura boliviana, permitindo compreender como o setor de transportes foi inserido nas dinâmicas de globalização econômica e redefinição do papel do Estado na América Latina pós-Guerra Fria.

Como síntese, *Historia del transporte en Bolivia, 1900-2025: carreteras, ferrocarriles, hidroviás y aviones* constitui uma contribuição relevante para a compreensão da formação territorial, econômica e política da Bolívia ao longo dos séculos xx e xxi. Ao reunir estudos dedicados aos diferentes modais de transporte —ferrovias, rodovias, hidroviás e aviação— a obra demonstra que a infraestrutura de circulação não pode ser compreendida apenas como um conjunto de obras técnicas voltadas à mobilidade de pessoas e mercadorias. Pelo contrário, os diversos capítulos evidenciam que os sistemas de transporte estiveram vinculados aos projetos de construção do Estado nacional, às estratégias de integração territorial e às formas de inserção do país na economia internacional. A coletânea revela, ainda, como as decisões relativas aos investimentos em infraestrutura foram influenciadas por interesses geopolíticos, por organismos multilaterais, por disputas regionais e por mudanças nos modelos de desenvolvimento adotados em diferentes momentos da história boliviana. Nesse sentido, o livro oferece uma interpretação consistente da infraestrutura como espaço de articulação entre poder, território e economia.

O livro se destaca pela diversidade de abordagens teóricas e metodológicas mobilizadas pelos autores, que combinam história econômica, geografia, planejamento territorial, estudos sobre mobilidade e análise institucional. Essa pluralidade permite construir uma visão abrangente e multifacetada dos transportes, evidenciando tanto os avanços obtidos na integração do território boliviano quanto as persistentes limitações impostas pela geografia, pelas desigualdades regionais e pelas relações de dependência externa. Um dos méritos centrais do volume é demonstrar que os sucessivos projetos de modernização dos transportes produziram resultados ambíguos: ao mesmo tempo em que ampliaram a conectividade e estimularam o crescimento econômico em determinadas regiões, também reforçaram assimetrias territoriais e padrões de desenvolvimento seletivo. Dessa forma, *Historia del transporte en Bolivia, 1900-2025* ultrapassa os limites de uma história setorial dos transportes para se afirmar como uma obra de referência sobre a trajetória do desenvolvimento boliviano, oferecendo importantes subsídios para pesquisadores interessados em infraestrutura, integração regional, formação do Estado e história econômica da América Latina.