

19 de junio de 2015

## Plan Bohan Una historia de éxito

N° 280

Bolivia hasta 1950 era un país eminentemente dependiente de la minería, tradición seguida desde la colonia, además era un país físicamente poco integrado, todos los esfuerzos para conectar las diferentes regiones eran concentrados en la parte andina, por el interés de la minería de tener bajos costos de transporte para las exportaciones y su preferencia era la importación de alimentos baratos para abastecer a sus trabajadores, lo cual a su vez determinó una agricultura insuficiente en la parte andina básicamente hortalizas y algunas frutas provenientes de la zona yungueña y la quinua como uno de los pocos pseudo cereales, cuya producción era muy limitada.

Las demandas de parte de Santa Cruz, ansiosa de proveer azúcar y otros productos para el abastecimiento interno, para integrar por carretera o por la vía férrea, fueron permanentemente obstaculizados y contrariamente se otorgó prioridad a las comunicaciones ferroviarias con Chile, Perú y Argentina (Ver: García Enriquez Fernando, “Historia de la industria azucarera cruceña”, Editorial el País, Santa Cruz 2013).

Un nuevo enfoque se inicia con el interés de parte de Estados Unidos hacia América Latina durante la Segunda Guerra Mundial. El gobierno norteamericano invitó al Gral. Enrique Peñaranda, presidente de Bolivia, a la mesa de los aliados, con el interés de negociar la provisión de estaño a ese país, estratégico para la producción de armas durante ese periodo. El 1 de agosto de 1941, el embajador de Bolivia Luis Fernando Guachalla suscribió el memorándum de Cooperación Económica (Ley Pública 63). Por su parte, Washington envió a Merwin L. Bohan, jefe de la Misión que comandó una fuerza de tareas conformada por el economista agrícola Ben H. Thibodeaux y 9 expertos del Departamento de Estado (Oficina del Coordinador de Asuntos Interamericanos), Departamento de Agricultura, Departamento de Minas y la Administración de Caminos Públicos. La misión llegó a Bolivia el 17 de diciembre de 1941, empezó su trabajo el 21 de mayo de 1942 y el 15 de agosto presentó su informe al Secretario de Estado de EEUU, afirmando: “El deseo ferviente de todos los miembros de la Misión es que el programa de cooperación económica a ser emprendido prontamente por los Gobiernos de Bolivia y de los Estados Unidos conduzca no solo a un permanente realineamiento y fortalecimiento de la economía nacional boliviana, pero

también al progreso material y social del pueblo boliviano”....

El 15 de agosto de 1941, el señor Bohan remitió su informe final a la Secretaría de Estado, esbozando un programa de desarrollo que consistía en tres componentes mayores. El primer componente proponía la creación de un sistema nacional de carreteras para hacer posible la conexión de la producción con los centros de consumo.

El segundo componente de esta estrategia de desarrollo concernía al sector agrícola. Una preocupación mayor era estimular la producción de goma, quina, y otros productos que eran importantes en las tareas de guerra en la que Estados Unidos estaba particularmente interesado en obtener de Bolivia. También se consideró de importancia incrementar la producción de productos básicos como el arroz, trigo, azúcar y algodón. El procesamiento, mercadeo, y facilidades de crédito, requeridos para incrementar la producción agrícola fueron incorporados. El informe recomendó la creación de un sistema de investigación y de extensión agrícola que serían desarrollados para estas áreas donde hubiera el mayor potencial agropecuario. Una dimensión clave de la estrategia agrícola era el desarrollo de sistemas de fincas con riego. El informe reconoció la necesidad para desarrollar instituciones educativas donde se enseñara agricultura como parte de un programa educativo para promover el mejoramiento científico y técnico de la agricultura. El Oriente fue el área geográfica meta con el soporte de desarrollo que irradiara desde Santa Cruz. Esto apuntaba a que incrementos significativos de la producción serían posibles mediante la explotación de las tierras bajas donde se podría lograr una agricultura comercial de gran escala. El tercer componente proponía una serie de recomendaciones para invertir en posteriores desarrollos del sector minero y la posible producción doméstica de petróleo.

La primera prioridad asignada por el Plan era una carretera que uniera Santa Cruz y Cochabamba, la cual conectaría este futuro centro de actividad económica y agricultura con los centros poblados de Occidente. Entre otras cosas, las exportaciones agrícolas las cuales contribuirían a mejorar la balanza de pagos nacional.

Además, para poder elevar la disponibilidad financiera para completar sus metas de desarrollo, “El informe Bohan” recomendó que el Gobierno Boliviano inmediatamente contratara un experto impositivo para revisar su sistema actual de cobro de impuestos e hiciera las recomendaciones de modificación que fueran necesarias para incrementar los ingresos impositivos que permitieran el Desarrollo de Bolivia.

Para poner en práctica el plan Bohan, el gobierno creó en 1942 la Corporación Boliviana de Fomento (CBF), cuyo objetivo era impulsar el desarrollo agroindustrial del país, que incluía instalación de ingenios azucareros. Creó el Banco Agrícola para abrir una línea de crédito a un potencial sector agroindustrial. La carretera Cochabamba-Santa Cruz, se inició en 1942, la que partiendo de Santa Cruz, unió a la capital oriental con la ciudad de Cochabamba. Posteriormente, con los proyectos 1 y 4, se hizo la carretera que partiendo de Puerto Grether, conectó el departamento oriental con la parte este del río Chimoré. Unos años más tarde se uniría el tramo Chimoré - Villa Tunari población hasta la cual llegaba entonces la carretera desde Cochabamba. Muchos años después se construiría el puente Alfonso Gumucio Reyes sobre el río Chapare.

Otras iniciativas del plan Bohan comprendían el proyecto de riego para Villa Montes, desarrollo de campos petroleros probados y explotación de nuevas áreas; incluso desarrollo de mercados. Para todo esto se presupuestaron US\$ 88.000.000 de la época.

Durante la aplicación de estas medidas se crearon además de la CBF, el Servicio Agrícola Interamericano y el Servicio Nacional de Caminos que fueron valiosos instrumentos operativos que contribuyeron a convertir en realidad la ambiciosa propuesta. En su primera etapa el plan Bohan preparó para la CBF hasta los estatutos; los mismos que constan como apéndices D y E del mencionado plan; incluso el Gerente y el Sub-gerente general de la CBF eran nombrados por el Export-Import Bank (Banco controlador de Estados Unidos).

Pero establecidas las bases conceptuales por el Plan Bohan, lo que sigue es una historia de éxitos gracias a la designación de personas capaces que tuvieron la virtud de continuar con las líneas de acción propuestas por dicho Plan. Con la toma del gobierno por el Movimiento Nacionalista Revolucionario (MNR) en 1952, bajo la presidencia de Víctor Paz Estenssoro, el Gobierno le dio considerable impulso a la CBF, poniéndola bajo el mando de Alfonso Gumucio Reyes, un hombre de extraordinaria personalidad y un visionario extraordinario que se empeñó en lograr el

desarrollo nacional bajo las líneas maestras que había trazado el Plan Bohan. Desempeñó estas tareas entre 1952 y 1956 y posteriormente Ministro de Economía entre 1960 a 1964.

En la memoria sobre este vigoroso y tenaz personaje, se relatan los principales logros para el desarrollo nacional, “El ingeniero descalzo”, escrito por Alfonso Gumucio Reyes, relata las hazañas del mismo bajo el paraguas de un proyecto político que cambió al país, proyectándolo hacia el futuro.

Alfonso Gumucio Reyes, comenzó seleccionando los mejores profesionales en diferentes especialidades que podía conseguir, donde quiera que ellos se encontrarán, en cierta ocasión el comentó que el éxito de sus proyectos era porque buscaba los “loquitos” para cada tema, un grupo selecto de ingenieros civiles para las carreteras, uno de ellos Jaime Balcazar, otro Luís Barrón del Castillo, que hizo el desarrollo lechero con las PILES, otro el Ing. Raúl Vivado que fue el coordinador de los proyectos del denominado Punto Cuarto, programa de cooperación a USA, en la fase operativa de los proyectos planteados por el Plan Bohan.

Sesenta años más tarde uno puede apreciar que las bases que formuló el Plan Bohan han significado una verdadera transformación del país; la economía del departamento de Santa Cruz, que en 1950 representaba el 6 por ciento de la producción boliviana y tenía una población de 417.000 habitantes hoy Santa Cruz, producto de la marcha hacia el Oriente tiene una población de 1.343.727 con 822.287 habitantes en la capital, y su aporte a las exportaciones agropecuarias fue de US\$ 2.046 millones el 2013, sobre un total de US\$ 12.200 millones, un 16,7 por ciento, una clara respuesta de lo que fue la propuesta de dicho Plan.

Se puede concluir que el Plan Bohan fue uno de las propuestas más extraordinarias en la Historia de nuestro país, cuya aplicación sentó las bases de lo que es hoy Bolivia.

## Recomendaciones

*El Plan Bohan constituye un ejemplo de política pública, continuada por diferentes gobiernos, y con objetivos de desarrollo de largo plazo. Este es el tipo de proyectos que los gobernantes debían diseñar e implementar al margen de cualquier condicionamiento político, tomando en cuenta como criterios fundamentales la generación de capacidad productiva sostenible y el mejoramiento, también sostenible, de las condiciones de vida de la población.*



@fmilenio



facebook.com/fundacion.milenio