**La Resolución de 1 de julio de 1892**, por la que “se acepta la propuesta para la apertura de una senda de Moleto" que "termine en Marca-mayo, por la falda Occidental de las Serranías que delimita aquél departamento"

**La Resolución de 8 de marzo de 1893**, convalida el Auto prefectural (del Beni) de 03/11/1892, que da por concluida la senda de San Ignacio de Moleto, con 61 leguas de distancia, construida por don Juan B. Eguez, con fondos del presupuesto departamental.

En el siglo XX, se intentó construir (1916) un camino de Cochabamba a Trinidad por la ruta de Corani, "en la que los ingenieros de Simón I. Patiño practicaron sus estudios para construir un ferrocarril al rio Mamoré". Los representantes benianos, cochabambinos y cruceños aunaron esfuerzos para la construcción del camino. De la parte beniana se abrió una senda desde San Lorenzo hasta el Alto Sécure, Provincia Moxos.

En pleno auge gomero, por **R. S. de 10 de junio de 1924**, se acepta "la propuesta...para el trabajo de un camino entre San Borja del Beni con Inquisivi de La Paz y Ayopaya de Cochabamba"

Alternativamente, el **Decreto Supremo de 12 de diciembre de 1929**, retoma el interés por le vertebración nacional para lo que dispone, en atención al proyecto de ley planteado por las representaciones de Cochabamba y el Beni "para la construcción del FF.CC. Cochabamba - Beni, por vía Todos Santos, en cuyo trabajo está interesado el país para establecer franca y fácil comunicación con el departamento del Beni"

En 1932, el iniciarse la Guerra del Chaco, aún no se contaba con una vía expedita para la movilización del contingente beniano que, aunque tarde, llega con grandes sacrificios y da un vuelco total a las acciones en los campos de batalla y, como efectos colateral, se abandonan estos proyectos.

Recién, por **Ley de 8 de noviembre de 1944**, se declaran CAMINOS NACIONALES, los que unen al Beni con Santa Cruz por la ruta "Yungas — Totora — Cochabamba", a un puerto navegable sobre el río lchilo.

No obstante, poco o nada se hace. En la "Marcha al Oriente" decretada por el Gobierno de la Revolución Nacional, la integración del Beni al país pasa a segundo plano.

Al crearse el Comité Cívico del Beso, en 1967, se plantea la necesidad de construir la ruta Trinidad- Cochabamba y se inician los trabajos, lográndose abrir un tramo desde San Ignacio hasta Monte Grande, alrededor de 200 km.

En los ellos 70, durante el Banzerato, siendo Ministro de Transporte y Comunicaciones, Ambrosio García Rivera (1973), se tomó la decisión de seguir le ruta San Ignacio — San Borja — La Paz, por lo que se abandonan las obras de construcción del tramo hacia Villa Tunari.

Contribuye a esta decisión la arremetida de Cochabamba, pretendiendo anexarse gran parte de territorio Beniano.

A esto se suma el inicio de obras de la carretera Santa Cruz – Trinidad, hoy asfaltada.

Al reinstaurarse la democracia en el país, vuelve a considerarse de interés nacional la vertebración Caminera Beni – Cochabamba: **Por Ley N. 676, de 7 de diciembre de 1984**, "Se declara de prioridad y urgencia nacional la construcción del camino Cochabamba – Trinidad” y se constituye "un Comité impulsor para la ejecución del proyecto" (Artículo I). En su "Artículo 4°.- Autorizase al poder ejecutivo gestionar los créditos internos para la ejecución de las obras referidas a este proyecto" Puede decirse que esta Ley N° 676, es la base del Decreto Supremo 26996.

**La Ley Nª 717, de 15 de febrero de 1985**, en su artículo único, determina que "Las obras camineras destinadas a vincular el departamento del Beni con otros de la Republica, obligatoriamente deben construirse, simultáneamente, desde ambas puntas de camino, cualquiera sea la fase de su ejecución, es decir, ya sea terraplenamiento, ripiado, asfaltado y otras".

Por otra parte, los Comité Cívicos de ambos departamentos, en diversas oportunidades deciden realizar acciones conjuntas para la concepción de esta anhelada rata de integración nacional, así se consigue la dictación del Decreto **Supremo 26996**, del 17 de abril de 2003, cuyo objetivo es complementar la red de carreteras del país, incorporando a la misma "el tramo comprendido entre las localidades de Villa Tunari y San Ignacio de Moxos" y que determina claramente: "Articulo 3 .- El Servicio Nacional de caminos, asume la responsabilidad del nuevo tramo en todos los aspectos relacionados a la planificación, programación, estudio y diseño referido a la construcción, conservación, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación sobre el mismo”

En consecuencia, la construcción del tramo caminero San Ignacio — Villa Tunari, en virtud de las tres normas precitadas, y sus antecedentes históricos —jurídico, es una obra de interés nacional que contribuirá grandemente a la vertebración, no solamente de dos regiones complementarias, sino del país como un todo, cuyo financiamiento corresponde al Estado Boliviano.