

Costos sociales y ambientales de la Carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos

Silvia Molina y Miguel Lora

La carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos atraviesa una región boscosa muy frágil y un territorio que marcó un hito histórico en la lucha de los pueblos indígenas con la gran Marcha de 1990 que conquistó el reconocimiento del TIPNIS mediante Decreto Supremo 22610.

El Parque Nacional y Territorio Indígena Isiboró – Sécore (TIPNIS) es una área natural protegida que limita con las provincias José Ballivián, Marbán y Moxos de Beni, y con las provincias Ayopaya y Chapare de Cochabamba.

El Isiboro Sécore se convirtió en parque nacional mediante decreto supremo 7401 el 22 de noviembre de 1965, y fue declarado territorio indígena el 24 de septiembre de 1990 mediante el decreto 22610, con una extensión de 1.236.296 hectáreas (12.363 Km²).

Se trata de una región de la Amazonía andina de transición catalogada como Refugio Pleistocénico (lugares característicos por las especies endémicas), que se extiende desde el subandino a 3.000 msnm, cabecera de ríos de la cuenca amazónica, hasta la llanura beniana a 189 msnm.

Sus bosques regulan el escurrimiento de las aguas en la llanura y regulan el clima en los valles aledaños altamente productivos; mientras que grandes extensiones de zonas húmedas, pantanos y ciénagas cumplen un papel importante en el funcionamiento hidrológico regional.

En esta región se registran las mayores precipitaciones del país, desde 5700 mm/año en Villa Tunari, disminuyendo hasta aproximadamente 3500 mm/año en dirección a San Ignacio de Moxos.

Habitan este territorio desde mucho antes de la colonización española pueblos y pequeños asentamientos indígenas Moxeños, Trinatarios, Yuracarés y Chimanés, y posiblemente pueblos indígenas aislados Yuracarés y Yuquis. Es así que en idioma yuracaré se lo denomina “nowsa came jocre” que significa “esta es nuestra comunidad”, refiriéndose a todos los habitantes y seres vivos del bosque.

Las movilizaciones y la gran Marcha indígena de 1990 conquistaron el reconocimiento del TIPNIS mediante Decreto Supremo 22610 (24/09/90).

Después de la promulgación de la ley INRA en octubre de 1996, la Presidencia de la República otorgó a la Subcentral del TIPNIS el Título Ejecutorial (provisional) de Tierras Comunitarias de Origen TCO-NAL-000002 de una superficie de 1.236.296 hectáreas en calidad de dotación, el 25 de abril de 1997.

Este título establece que la TCO es compatible con el área protegida, por lo que el titular debe someterse al régimen especial del Sistema Nacional de Áreas Protegidas. Aclara que la superficie titulada es provisional y que está sujeta a confirmación en un posterior proceso de saneamiento.

En 1998, el Instituto Nacional de Reforma Agraria (INRA) emitió la Resolución determinativa del Área de Saneamiento R-ADM-TCO-0015-98 (14/05/98), disponiendo el saneamiento de la totalidad de la superficie titulada del TIPNIS

El trabajo de saneamiento avanzó con tropiezos y retrasos evidentes, debido principalmente a que el TIPNIS es un área conflictiva por excelencia, no solamente por la presencia de un grupo numeroso de colonos, sino también por la existencia de una disputa de límites departamentales entre las prefecturas de Beni y Cochabamba.

El proceso de saneamiento concluyó 10 años después con la titulación de 1.091.656 hectáreas, quedando pendientes las áreas de las comunidades indígenas del polígono 7, en la denominada “línea roja”.

En febrero de 2009, el gobierno de Evo Morales tituló el territorio indígena TIPNIS con una superficie de un millón 91 mil hectáreas, mediante Resolución Suprema 230292.

Antecedentes del TIPNIS

EL TIPNIS es escenario de asentamientos masivos y del avance de la colonización desde principios de los años 1970. Este territorio enfrenta serias amenazas por la proliferación de cultivos de coca, el narcotráfico, la prospección petrolera, la explotación maderera, y la caza furtiva comercial o deportiva. Se suma la disputa por límites departamentales entre las prefecturas de Beni y Cochabamba, y ahora la construcción de la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos.

El Decreto Supremo 22610 de 1990 dispuso la demarcación de una “línea roja” para evitar nuevos asentamientos en el área declarada Parque Nacional.

Sin embargo, en este territorio cochabambino que soporta una enorme presión demográfica se ha tenido que remover varias veces la denominada “Línea Roja”, que delimita el área y la protege de la deforestación que avanza desde el sur, y de la creciente demanda de tierra agrícola de la población local que avanza desde el norte.¹

En 1992, los dirigentes Marcial Fabricano de la Sub Central del TIPNIS, y Evo Morales Ayma, representante de los colonizadores del TIPNIS, identificaron puntos geográficos para separar claramente la superficie colonizada del territorio habitado por las comunidades indígenas.

En 1994, los indígenas y colonos del TIPNIS definieron de mutuo acuerdo por primera vez los puntos geográficos de una Línea Roja que delimitaba el territorio habitado por pueblos indígenas y el área colonizada.

En 1998 se inició un proceso de saneamiento del territorio plagado de conflictos entre la Subcentral TIPNIS, el Consejo Indígena del Sur y los sindicatos de colonos. Las denuncias de invasiones de colonizadores y los enfrentamientos fueron recurrentes, motivando la intervención de autoridades nacionales y departamentales.

En la segunda mitad de 2004 se propuso redefinir la Línea Roja en concertación con las comunidades indígenas del TIPNIS, especialmente con su organización el Consejo Indígena del Sur (CONISUR), y con las centrales y sindicatos de colonos dependientes de la Federación de Colonizadores del Trópico de Cochabamba que oponían resistencia al saneamiento.

Se conformaron cuatro comisiones mixtas colono-indígenas: dos para el saneamiento de la línea roja, una para tratar el caso de la zona colonizada al margen extremo del río Isiboro, pero incluida en el mapa de la TCO como zona de amortiguamiento; y una comisión para evaluar las obras de la carretera Villa Tunari -Trinidad.

Tomando en cuenta los vértices o puntos referenciales acordados en 1994, y en virtud a un Acuerdo firmado entre el SERNAP y el INRA entre 2005 y 2006 para la ejecución de pericias de campo, se redefinieron con GPS 25 puntos en la denominada Línea Roja de una longitud aproximada de 107 kilómetros.

¹ Programa de Naciones Unidas para la Reducción de las emisiones de la deforestación y degradación del bosque en los países en desarrollo. Programa Nacional Conjunto de Bolivia Programa UN-REDD Bolivia.

En 2008 se concluyó el saneamiento de los polígonos colindantes al área colonizada, lo que permitió ratificar los mojones que demarcan la línea roja consensuada entre indígenas y colonizadores.

Ese mismo año, el gobierno de Morales adjudicó la construcción de una vía que vincule el oriente beniano con la región andina, atravesando y dividiendo la zona núcleo del parque TIPNIS.

“Si el decreto 22610 que delimita la línea roja del parque no ha sido respetado ¿cómo será cuando se construya esta carretera? ¿Qué seguridad tenemos nosotros de que no invadirán nuestro territorio?”, pregunta el dirigente del TIPNIS Mauricio Guaji.

El derecho a la tierra y el territorio

La TCO es una conquista social con la cual se reconoció desde 1994 el derecho de los pueblos indígenas sobre sus Tierras Comunitarias de Origen (TCO) indivisibles, imprescriptibles, inalienables e inembargables. La Constitución Política del Estado establece los conceptos mínimos y supremos que todo el orden legislativo y toda persona (individual o colectiva, privada o de derecho público) debe respetar y está en la obligación de cumplir.

El Art. 30 de la Constitución reconoce el derecho a la tierra, territorio y territorialidad de los pueblos indígenas. En ese entendido, en el Art. 393 el Estado reconoce, protege y garantiza la propiedad individual y comunitaria o colectiva de la tierra, siempre que cumpla la función social.

La TCO, implica derechos, atribuciones y competencias especiales, establecidas en la Constitución. (Art. 403): **La TCO, equivalente al territorio indígena originario campesino, es integral; la TCO implica derecho a la tierra; en la TCO existe el derecho del uso y aprovechamiento exclusivo de los recursos naturales renovables en las condiciones determinadas por la ley.**

El derecho propietario colectivo del TIPNIS fue consolidado en 2006. El Estado se comprometió a proteger y garantizar esa **propiedad comunitaria colectiva** (Art. 394, CPE). La garantía del Estado implica el reconocimiento y respeto de la **indivisibilidad, imprescriptibilidad, inembargabilidad, inalienabilidad e irreversibilidad de la TCO.**

La Constitución también exige que toda propiedad cumpla una función social y el TIPNIS, cumple la función social, permitiendo el ejercicio de los derechos económicos, sociales y culturales de los pueblos indígenas.

El TIPNIS cumple también la “función ambiental” en su calidad de Área Protegida. Esto significa que son las comunidades indígenas del TIPNIS las que hasta hoy han respetado y defendido los derechos de la Madre Tierra.

Historia de la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos

Desde los años 90, impulsan la construcción de la carretera Villa Tunari y San Ignacio de Moxos de aproximadamente 306 kilómetros los gobiernos neoliberales, las Prefecturas de Beni y Cochabamba, grupos políticos con intereses madereros y ganaderos, empresas petroleras, y colonizadores de la región del Chapare que buscan acceder a nuevas tierras de cultivo.

El Decreto Supremo 25134 de 1998, que responde al Plan de desarrollo “El Cambio para Todos” de Gonzalo Sánchez de Lozada, establece un Sistema Nacional de carreteras constituido por una Red Fundamental de 10.401 Km. de vías prefecturales y municipales y algunas mega obras carreteras que no responden a las necesidades del desarrollo local, regional y nacional.

Se priorizó la vinculación con Brasil, Argentina, Chile o Perú, en detrimento de la vinculación carretera nacional. Las inversiones del Estado se concentraron en infraestructuras de vinculación internacional, quedando las rutas internas en manos de las prefecturas y municipios, que no contaron con recursos hasta la estatización de la industria del gas en 2006.

El plan era sumar tramos a la Red Fundamental, que actualmente supera los 16 mil kilómetros, en función a los intereses empresariales regionales o personales de sectores de poder, sin reflejar las necesidades de vinculación entre las regiones.

Mediante Decreto Supremo 26996 del 23 de abril de 2003, el gobierno de Sánchez de Lozada incluyó dentro de la red fundamental de carreteras el tramo comprendido entre las localidades de Villa Tunari y San Ignacio de Moxos, y el Servicio Nacional de Caminos (SNC) asumió la responsabilidad de construir la nueva ruta.

El gobierno de Carlos Mesa autorizó al Poder Ejecutivo buscar el financiamiento para la construcción y asfaltado de la carretera Cochabamba - Trinidad mediante Ley No. 2530 del 24 de octubre de 2003, en cumplimiento de la Ley 717 del 15 de febrero de 1985 del gobierno de Siles Zuazo, que señala: “Las obras camineras destinadas a vincular el departamento del Beni con otros de la República, obligatoriamente deben constituirse, simultáneamente, desde ambas puntas de camino, cualquiera sea la fase de su ejecución, es decir ya sea terraplenamiento, ripiado, asfaltado y otras”.

Desde 2003, la carretera es parte del corredor biocénico Brasil – Bolivia - Chile y Perú del IIRSA, paralela al Bloque petrolero Secure, sobre el cual la empresa petrolera REPSOL firmó un contrato con el gobierno de Bolivia en 1994, adquiriendo los derechos de explotación durante 30 años.

Dando continuidad al plan IIRSA, el gobierno de Evo Morales promulgó la Ley No. 3477 del 22 de septiembre de 2006 que señala: “Declárase de prioridad nacional y departamental la elaboración del Estudio a Diseño Final y construcción del tramo Villa Tunari - San Ignacio de Moxos, correspondiente a la carretera Cochabamba - Beni, de la Red Vial Fundamental (...) El Poder Ejecutivo, a través de las Prefecturas de Cochabamba y Beni y las instancias gubernamentales correspondientes, quedan encargados de gestionar fuentes de financiamiento y/o asignar los recursos económicos necesarios”.

En agosto de 2008, las obras de diseño y construcción de la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos fueron adjudicadas a la Constructora OAS Ltda., en un cuestionado proceso de licitación “llave en mano”, por 415 millones de dólares, de los cuales 332 millones (80%) son financiados por el BNDES y el restante 20% por el Estado boliviano.

OAS Ltda., la única empresa que presentó una oferta de diseño, construcción y financiamiento de esta vía, propuso financiar el proyecto Villa Tunari – San Ignacio de Moxos con un crédito del BNDES.

Este financiamiento se concretó con la firma de un Protocolo de Financiamiento del BNDES entre los gobiernos de Brasil y Bolivia el 22 de agosto de 2009, en un acto realizado en la población de Villa Tunari en el Chapare, en presencia de las Federaciones Campesinas del Trópico de Cochabamba.²

El 7 de abril de 2010, el Presidente Evo Morales promulgó la Ley N° 005 para la aprobación del crédito de la carretera Villa Tunari - San Ignacio de Moxos, e informó que la constructora brasileña OAS tiene listos en la frontera 50 camiones con equipos que ingresarán al país después de la firma de contrato entre el BNDES. Según el Ministro de Obras Públicas, se ha previsto iniciar obras el 25 de mayo de 2010.

Las irregularidades del proceso de licitación y adjudicación de la obra

Los grandes proyectos viales en el país evidencian los intereses comunes y los estrechos vínculos entre las empresas constructoras, las consultoras a cargo de costosos estudios y

² Declaración Conjunta del Encuentro de los Presidentes Evo Morales Ayma y Luiz Inácio Lula da Silva en Villa Tunari. Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil, Comunicado a la Prensa 406 - 24/08/2009

supervisión de la calidad de las inversiones, y burócratas estatales responsables de procesos de adjudicación y licitación.

La empresa OAS se adjudicó proyectos viales importantes licitados en el gobierno del Presidente Evo Morales, como por ejemplo la carretera Potosí-Uyuni de 201 km, que vincula a la reserva de litio más grande del mundo y uno de los principales atractivos turísticos del país, valuada en 83,29 millones de dólares y financiada por la CAF.

OAS también se encarga de la construcción de 240 Km de la ruta Potosí-Tarija de 410 Km en el sur del país con un crédito PROEX del Banco do Brasil y garantía de la CAF, originalmente adjudicada a la constructora Queiroz Galvao.

Ahora OAS se encarga de la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, mediante contrato suscrito con la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

A raíz de varias denuncias de instituciones cochabambinas, desde julio de 2009 la Contraloría General del Estado estaría realizando una auditoría a la licitación y adjudicación del contrato, sin presentar hasta ahora los resultados de nueve meses de trabajo. En este momento trabaja una comisión encargada de verificar datos del contrato llave en mano y se auditan los precios. (Gerencia de Comunicación, B-35. 21/07/2009 Contraloría General del Estado)

OAS contrató a la empresa boliviana CONNAL para que realice estudios y diseños del proyecto Villa Tunari – San Ignacio de Moxos. CONNAL también ha sido contratada por la ABC para que controle y supervise a OAS en el proyecto Potosí – Uyuni.

Este conflicto de intereses no sólo resta transparencia y credibilidad a la supervisión de la ruta en Potosí, sino que pone en duda los criterios adoptados y la profundidad del análisis sobre la viabilidad económica y ambiental, y los impactos ambientales y sociales de la carretera que uniría Cochabamba y Beni.

El Estado boliviano contaba con 4 millones de dólares comprometidos por la CAF para realizar estudios independientes que permitieran evaluar la factibilidad económica, ambiental y social de la ruta Villa Tunari – San Ignacio de Moxos, considerando la importancia de un área protegida con categoría de Parque Nacional, y que a su vez es un territorio indígena comunitario.

La realización previa de estos estudios aportaría elementos para definir si se continuaba o se abandonaba el proyecto, o si se postergaban las obras. Sin embargo, el gobierno de Evo Morales prefirió construir la carretera pasando por alto criterios técnicos y ambientales, la

legislación nacional, y en especial los derechos de los pueblos indígenas establecidos en la Constitución, y contrajo una deuda con Brasil, sometiéndose a las condiciones brasileñas.

Según la ABC, la construcción del camino se realizará en tres tramos: el primero desde Villa Tunari hasta Isinuta de 47 km y que incluye la construcción del puente sobre el río Isinota que facilitará el acceso permanente al TIPNIS; el segundo desde Isinota hasta Monte Grande atravesando el TIPNIS; y el tercero desde Monte Grande hasta San Ignacio de Moxos.

Actualmente, existen 45 km. de camino empedrado desde Villa Tunari hasta el TIPNIS. Al interior del TIPNIS existe una ruta de penetración en mal estado de 46 km. En los restantes kilómetros que atravesarían y dividirían la zona núcleo del parque no existen caminos de acceso ni sendas, hasta llegar a los últimos 40 km, próximos a San Ignacio de Moxos en el departamento de Beni, donde existe una senda.

Los estudios de factibilidad, evaluación de impacto ambiental y diseño final también han sido divididos en tres tramos. Se pretende aprobar la Licencia Ambiental por tramos, sin evaluar las implicancias del proyecto en su conjunto.

Los estudios de impacto en los dos tramos fuera del TIPNIS ya están avanzados. El Presidente, el Ministerio de Obras Públicas y la ABC aseguran que se ha cumplido la consulta pública en esos dos tramos que llegan hasta los límites del parque, excluyendo a las comunidades indígenas que habitan al interior del TIPNIS.

Se promulgaron leyes de declaración de prioridad nacional de esta carretera y de aprobación del crédito, sin haber informado y menos consultado a los pueblos indígenas, vulnerando sus derechos.

La construcción del camino Villa Tunari - San Ignacio de Moxos sin consulta pública a los pueblos del TIPNIS contraviene los artículos 30, 343 y 345 de la Constitución Política del Estado relativos al derecho de la población a la consulta previa e informada sobre decisiones que pudieran afectar a la calidad del medio ambiente; los artículos 25, 26 y 93 de la Ley del Medio Ambiente; el Convenio 169 de la OIT ratificado por ley 1257, y la Declaración Universal de Derechos Indígenas ratificada por ley 3760. ³

³ Artículo 349 parágrafo II de la CPE: “El estado reconocerá, respetará y otorgará derechos propietarios individuales y colectivos sobre la tierra, así como derechos de uso y aprovechamiento sobre

Los pobladores del TIPNIS viven en la incertidumbre, sin nadie que los defienda, en el centro de una pelea por intereses económicos y por el manejo, apropiación y explotación de los recursos naturales de su territorio.

Intereses detrás de la carretera

La carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos no es la única ruta de vinculación entre el departamento del Beni y otras regiones de Bolivia. Por una parte, ya existen la carretera pavimentada Trinidad – Santa Cruz y la carretera Yucumo-San Borja-San Ignacio de Moxos-Trinidad, que presenta problemas en determinadas épocas del año y que se vincula con el Corredor Norte, uno de los objetivos del actual gobierno.

Entonces, ¿cuál es la verdadera justificación de llevar a cabo una carretera en la que no hay siquiera una senda de acceso, pese a que existen otras rutas que cumplirían objetivos similares?

El verdadero objetivo de esta carretera es facilitar la extracción de recursos naturales y el aprovechamiento de la rica biodiversidad del TIPNIS, codiciada por colonizadores y empresas transnacionales.

Intereses de los colonizadores

Las primeras invasiones al TIPNIS tienen sus orígenes en la relocalización de trabajadores mineros después de la promulgación del tristemente célebre decreto 21060. Desde mediados de la década de los 80, el territorio del TIPNIS sufre constantes presiones de asentamientos de colonizadores de la región del Chapare de Cochabamba, quienes conformaron las Centrales de Colonizadores del Parque Isiboro Sécore.

otros recursos naturales”. Respecto a las áreas protegidas, el artículo 385 detalla: “Donde exista sobreposición de aéreas protegidas y territorios indígena originario campesinos, la gestión compartida se realizará con sujeción a las normas y procedimientos propios de las naciones y pueblos indígena originaria campesinos, respetando el objeto de creación de estas áreas”.

Los conflictos interétnicos comenzaron a manifestarse abiertamente durante el saneamiento de tierras en la zona. La convivencia entre indígenas y colonos se ha visto afectada por contradicciones en torno a formas organizativas y productivas y a sistemas de propiedad de la tierra. Mientras los colonos defienden la pequeña propiedad privada agraria, los indígenas no logran asimilar los conceptos de propiedad sobre la tierra e inclusive de la TCO; para ellos todo el territorio era y aún es libre. (Viceministerio de Tierras, 2009).

El solo anuncio del financiamiento para la construcción de la nueva carretera avivó el conflicto y propició nuevas invasiones con consecuencias trágicas. El 26 de septiembre de 2009, un cultivador de coca perdió la vida y otras dos personas resultaron heridas por armas fuego en un enfrentamiento entre indígenas y campesinos asentados ilegalmente en el parque nacional Isiboro Sécore.

El TIPNIS es avasallado e invadido por ganaderos del departamento de Beni y principalmente por colonizadores del departamento de Cochabamba. Se estima que viven dentro del parque al menos 15 mil colonizadores vinculados a la economía de la coca.

La colonización es responsable de la creciente degradación del bosque como consecuencia de la agricultura intensiva y del cambio de uso de suelo para el cultivo de coca destinada mayormente a la producción de droga.

En la actualidad, el TIPNIS es una de las Áreas Protegidas que mayores riesgos de deforestación enfrenta, según el Mapa de Escenarios de Deforestación del SERNAP de 2007.

Intereses petroleros

En 1994, la petrolera REPSOL adquirió los derechos de explotación del Bloque petrolero Sécore durante 30 años, el cual actualmente está en manos de Petroandina SAM (YPFB y PDVSA).

REPSOL causó impactos dentro del TIPNIS como resultado de la exploración petrolera (deforestación, contaminación por vertido de lodos y crudo, presencia y ruidos de maquinaria...); cometió infracciones a la legislación ambiental al dañar ríos, bosques, actividades económicas y culturales, y en general a la vida de los pueblos indígenas y poblaciones campesinas; e incumplió los escasos compromisos ambientales y sociales acordados con la población.

La sociedad mixta Petroandina SAM que forma parte de una adenda al contrato de Exploración y Explotación de los bloques petroleros en el Subandino Norte y el Subandino

Sur –firmados por PDVSA Bolivia entre 2007 y 2008– prevé invertir 2,4 millones de dólares en actividades de exploración el bloque Sécure en un período de cinco años.

En ese marco, la construcción de la carretera Villa Tunari – San Ignacio se constituye en una actividad previa para facilitar los trabajos de exploración de Petroandina. La empresa CONNAL encargada de los estudios confirma que “el objetivo del proyecto es facilitar los estudios para la exploración y explotación de yacimientos petroleros y de otros recursos minerales”. ii

Bolivia país de tránsito

Históricamente, los planes de construcción de infraestructura carretera en Bolivia tuvieron muy poca relación con las necesidades internas de comunicación e integración del territorio nacional. En las últimas décadas las inversiones en infraestructura de transporte estuvieron más ligadas a intereses de naciones y empresas extranjeras –en algunos casos aliadas con empresarios nacionales–, casi siempre en función a la explotación de recursos naturales y materias primas destinadas a la exportación.

Casi todos los mega proyectos viales se diseñaron en función a las necesidades del capital transnacional, interesado en controlar territorios y apropiarse de los recursos naturales del continente.

Las empresas inglesas construyeron las primeras líneas férreas para exportar minerales. Después se construyó la carretera Cochabamba Santa Cruz como parte de la “Marcha al Oriente” del Plan Bohan de Estados Unidos. Luego los “corredores de exportación” del Plan de Desarrollo de Sánchez de Lozada (1994) se anexaron a los “corredores de integración” de la Iniciativa para la Integración Regional Sudamericana (IIRSA).

Estas costosas infraestructuras han sido financiadas principalmente por instituciones internacionales como el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo y posteriormente por la Corporación Andina de Fomento.

Con el discurso de la “generación de desarrollo”, a partir de la década de los 80 estas instituciones financieras impusieron cambios de políticas de desarrollo, un nuevo marco legal y reformas institucionales al servicio del capital privado, en alianza con la burocracia y el empresariado local. El objetivo era crear oportunidades comerciales para la exportación e incorporar la economía del país al mercado global.

Así, Bolivia tuvo que priorizar la ejecución de “megaproyectos” carreteros y proyectos hidroeléctricos de la IIRSA, diseñados por bancos privados con el objetivo de optimizar y acelerar el saqueo de recursos naturales requeridos por el mercado internacional.

El país fue cada vez más dependiente del financiamiento externo para llevar adelante cualquier iniciativa, y más aún para ejecutar mega obras. Acceder a millonarios créditos ha significado el sometimiento a los “condicionamientos” de las instituciones financiadoras.

La banca internacional y las empresas transnacionales se aliaron con importantes sectores de poder de países vecinos, particularmente de Brasil. En la actualidad, el gobierno de Lula da Silva impulsa y utiliza diversas estrategias para llevar adelante la IIRSA, que no es más que el Programa de Aceleración al Crecimiento (PAC) de su gobierno.

A partir de 2002, el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social del Brasil surgió como un nuevo actor en el financiamiento de proyectos en la región. Algunos de los objetivos del BNDES son promocionar las exportaciones brasileñas, impulsar la inversión brasileña en el exterior e internacionalizar a las empresas de capital brasileño.

El BNDES comenzó a financiar proyectos condicionados a la contratación de empresas de servicios e infraestructura brasileñas. De esa manera, estos financiamientos se constituyen en un instrumento para impulsar la penetración de grupos industriales brasileños especializados en la producción de etanol, metalurgia, construcción e hidroelectricidad, entre otros rubros.

En Bolivia, las empresas constructoras brasileñas Andrade Gutierrez, Queiroz Galvao, Camargo Correa y ahora OAS han estado ligadas durante décadas a los gobiernos de turno, en alianza con los organismos financieros, de tal manera que los proyectos carreteros más importantes fueron adjudicados a estas empresas asociadas con empresas nacionales más pequeñas.

Brasil otorga un préstamo para construir la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos y se compromete a "abrir sus mercados" a las exportaciones textiles bolivianas por un valor de 21 millones de dólares. El favor de Lula tiene precio y el crédito del BNDES está condicionado: Bolivia debe permitir el acceso a empresas y capitales brasileños no sólo en la región del proyecto sino también a otras zonas del país.

El gobierno brasileño a través del BNDES garantiza el acceso a recursos hasta ahora inaccesibles para transnacionales de Brasil. Por una parte, se establece la participación brasileña en el aprovechamiento de los recursos del salar de Uyuni y se abren las puertas para su participación en la explotación con la firma del “Memorando de Entendimiento en

Materia de Investigación y Desarrollo de Procesos para la Industrialización de los Recursos del Salar de Uyuni” suscrito por Lula Da Silva y Evo Morales.

En el mismo escenario, se acuerda fortalecer el Programa de Cooperación entre la Agencia Brasileira de Desarrollo Industrial (ABDI) y el Ministerio de Desarrollo Productivo y Economía Plural de Bolivia con la próxima visita de una misión de especialistas brasileños para apoyar el desarrollo de proyectos azucareros en San Buenaventa en el norte del departamento de La Paz.

Esta “ayuda” se suma a la llamada “cooperación” de ONGs de Estados Unidos (Conservación Internacional – CI y Conservación Estratégica – CSF que forman parte del ambicioso programa de USAID denominado Iniciativa para la Conservación de la Amazonía Andina - ICAA), que proponen el programa de conservación de paisajes “para evitar la deforestación” en el norte del departamento de La Paz, con el financiamiento de LACEEP, la Fundación Moore y USAIDiii. Este plan incluye la creación de un ingenio azucarero, la producción de azúcar refinada y alcohol etílico, para lo cual se requeriría 12 mil hectáreas de plantaciones de caña de azúcar en una etapa inicial.

Conclusiones

La construcción de la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos se desarrolla en medio de viejos conflictos limítrofes entre dos departamentos. El dirigente del TIPNIS Mauricio Guaji asegura que esta situación genera muchos problemas, ya que los indígenas no saben si están en Cochabamba o Beni.

Los indígenas del TIPNIS se declararon en emergencia por la intención de construir una carretera que deforesta una gran franja de su territorio, una zona rica en biodiversidad y hábitat de muchas especies y bienes naturales. “Pone en riesgo de desaparición a las comunidades, como ya ocurrió en la zona colonizada que antes era nuestro territorio donde vivían hermanos yuracarés, por ejemplo Limo del Isiboro, Puerto Patiño, otros”, alerta Guaji.

“Con esta carretera se incrementará la migración de nuestros hermanos, nosotros somos recolectores de frutas a baja escala, no tenemos ayuda del gobierno; nos gustaría saber qué planteará el gobierno para que nosotros los indígenas podamos beneficiarnos de esta carretera porque no contamos con vehículos de transporte pesado; entonces la carretera beneficiará más a las empresas transnacionales permitiendo la penetración de los colonizadores” cuestiona el dirigente indígena.

Adolfo Moya Rose, Presidente de la Subcentral TIPNIS, también se queja: “Hasta el momento no existe ningún plan del gobierno central, departamental o provincial que asegure el cumplimiento de la normativa vigente en lo que se refiere a la Evaluación de Impacto Ambiental de la obra, que debe contemplar los impactos directos, indirectos, sinérgicos y de escenarios futuros, culturales, socio-ambientales y ecológicos, sobre la totalidad del TIPNIS”.

Varias instituciones sociales no comprenden por qué un gobierno indígena intenta concretar este proyecto vial a costa de destruir territorios indígenas, sin prevenir los efectos de la colonización incontrolada y de la explotación de recursos naturales.

La construcción de esta carretera, los proyectos de extracción de materias primas (hidrocarburos, minería) relacionados, la invasión permanente de territorios indígenas son sólo algunos elementos de una inexistente, pero necesaria reflexión sobre el “proceso de cambio” en Bolivia.

Los conflictos originados por el llamado “Neoextractivismo del siglo XXI” en diferentes regiones del país obligan a todos los niveles del Estado a reflexionar sobre nuevas modalidades de desarrollo con visión nacional y acordes a los principios y valores del “Estado Plurinacional”.

¿Realmente son necesarias carreteras costosas de alto tráfico para vehículos de alto tonelaje e hidrovías para transportar grandes volúmenes de carga desde y hacia mercados de países vecinos, destruyendo territorios y culturas?

¿El país seguirá invirtiendo sus exiguos recursos en megaobras que consolidan el saqueo y la destrucción, sin responder a las necesidades nacionales productivas, y sometiendo a las exigencias y condicionalidades del capital internacional?

El principio precautorio debe ser aplicado en la planificación de la red vial de tal modo que la definición de construir carreteras no esté supeditada a aspectos económicos de corto plazo. La elevada fragilidad e importancia histórica, cultural y ambiental del TIPNIS definen que la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos no debe ser construida en base a los intereses y necesidades de financiamiento e inversión, e intereses sectoriales.

No podemos hablar de desarrollo nacional o regional sin considerar la sustentabilidad e integralidad del territorio. Desarrollo para “vivir bien” significa que los territorios ancestrales base de existencia de pueblos indígenas y de la plurinacionalidad del estado

boliviano significa derechos y deberes que deben ser cumplidos por todas las instancias nacionales.

Los bolivianos, comunidades y pueblos necesitamos de infraestructura de transporte ya sea terrestre o fluvial, que brinde condiciones dignas, seguras, que sea un complemento y esté al servicio de las actividades productivas locales, de las necesidades de comunicación y vinculación de pueblo a pueblo, de comunidad a comunidad.

Bolivia ha logrado posicionarse internacionalmente en torno al vivir bien que se reproduce en los consensos alcanzados en la Conferencia Mundial de los Pueblos sobre Cambio Climático y Derechos de la Madre Tierra.

Debemos estar a la altura del gran reto que Bolivia planteó a los pueblos del mundo: la Madre Tierra debe ser respetada global, nacional y regionalmente. El gran desafío es empezar por casa.

ⁱ <http://www.hidrocarburosbolivia.com> 08/12/09

ⁱⁱ http://www.connalsrl.com/connal/proyectos_list.asp

ⁱⁱⁱ El AgroPecuario, Año 3, No. 143. 22-28/11/2009