

# Exploraciones/Explorations

## TIPNIS y Amazonia: Contradicciones en la agenda ecológica de Bolivia

*Ricardo Calla*

*Resumen:* La agenda ecológica del gobierno de Evo Morales demuestra grandes contradicciones. En los encuentros internacionales se presenta como un defensor radical de los derechos ecológicos de los pueblos latinoamericanos. En su propio país está persiguiendo un proyecto desarrollista basado en la extracción de recursos nacionales. Esta política está causando grandes conflictos dentro del país. La más llamativa ha sido sobre la construcción de una autopista por el parque nacional del TIPNIS. La contradicción entre su postura internacional y una política mucho menos verde al interior está dañando agudamente la credibilidad del gobierno de Morales dentro y fuera del país. *Palabras clave:* Gobernanza ecológica, extractivismo, áreas protegidas, Bolivia.

Durante el segundo semestre de 2011 comenzó a desplegarse una evidente contradicción entre, por un lado, la postura internacional hasta entonces radical del gobierno de Evo Morales con respecto del medio ambiente y los efectos del cambio climático (CC) en el planeta y, por el otro, la política de desarrollo económico interno que su partido, el Movimiento Al Socialismo (MAS), impulsa en Bolivia. Se trata de una tensión entre una política y un discurso del gobernante MAS marcadamente proambiental en los escenarios internacionales y una política mucho menos verde al interior de Bolivia que está ya dañando agudamente la credibilidad y el prestigio político de Morales dentro y fuera de su país.

### **La agenda ecológica del gobierno de Evo Morales**

El gobierno de Morales había venido reiterando desde inicios de 2011 en todo los foros internacionales su objeción a los acuerdos alcanzados en la Conferencia de Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático realizada en Cancún, México, el mes de diciembre de 2010.<sup>1</sup> Bolivia, como se sabe, fue en esa Conferencia el único país que se negó a suscribir el acuerdo logrado entre todos los demás países del mundo definiendo las estrategias y los pasos siguientes que la humanidad deberá dar con miras a mitigar los efectos del CC en el orbe. El acuerdo logrado en Cancún – que a partir de la objeción de Bolivia se califica como de un *consenso menos uno*, una curiosa fórmula que emergió en la reunión para mantener de algún modo la noción de consenso para el acuerdo de Cancún –, ha sido calificado por la gran mayoría de especialistas en el tema, y también por una gran parte de las delegaciones asistentes al evento en México, como efectivamente insuficiente para encarar los graves riesgos que el CC trae para la humanidad en el futuro inmediato. No obstante, todas las delegaciones de países en Cancún, con excepción de la delegación boliviana, optaron por suscribir un acuerdo mínimo de objetivos y metas también mínimas en la Conferencia para

habilitar un espacio de negociación no fracturado sobre el CC entre los diversos países del mundo. En el complejo ámbito de las negociaciones mundiales sobre el CC, algunos de los países que suscribieron el acuerdo inclusive pasaron a denunciar a Bolivia como a un país obstruccionista por parecer más interesado en fracturar el frágil escenario posible para llevar adelante esas negociaciones que en contribuir con soluciones efectivas para encarar los peligros del CC.

En cualquier caso, ya desde antes y tras la Conferencia de Cancún, la posición de Bolivia fue la de denunciar sistemática y duramente los resultados de las negociaciones mundiales sobre el CC por las insuficiencias de sus objetivos y metas de mitigación. Arguyendo que esas insuficiencias harían juego con los posicionamientos ambientalmente depredadores y antiecológicos de las grandes corporaciones y transnacionales del capitalismo global – cuyos intereses económicos se opondrían a la necesidad urgente de poner, en el marco de las negociaciones de las Naciones Unidas sobre el CC, límites serios a la quema de combustibles fósiles en el mundo –, el gobierno de Bolivia aparecía así situado en la primera línea de la lucha contra el calentamiento global y en defensa del medio ambiente. Esto le fue valiendo a Evo Morales la admiración de diversos movimientos ecologistas y sociales en distintos continentes, los que después de Cancún llegaron a ver a Bolivia como la vanguardia de una posición efectivamente comprometida con una reducción adecuada de la emisión de gases con efecto invernadero en el planeta.

Sin embargo, en julio de 2011, la imagen de fuerte compromiso del gobierno de Evo Morales para lograr una reducción sustantiva del calentamiento global y con respecto del cuidado del medio ambiente en el mundo comenzó a resquebrajarse a raíz de la decisión de este gobierno de impulsar y llevar adelante la construcción de una mega autopista de asfalto para vincular la ciudad de Cochabamba – en el centro de Bolivia y en una región de valles mesotérmicos de su bloque montañoso andino –, con la ciudad de Trinidad – capital del departamento amazónico y de llanos húmedos del Beni, en el noreste boliviano – atravesando, partiendo en dos y dañando ecológicamente nada menos que el Territorio Indígena del Parque Nacional Isiboro Sécore (TIPNIS), un parque de reserva biológica, medioambiental, forestal y de hábitat privilegiado para pueblos indígenas muy vulnerables en parte de la divisoria administrativo territorial de los departamentos de Cochabamba y el Beni.

### **El TIPNIS: Un mínimo perfil**

Por su excepcional ubicación en un área del piedemonte andino oriental selvático que vincula los Andes centrales bolivianos con la amazonia y los llanos húmedos del noroeste y noreste del país, el TIPNIS ha venido siendo desde su creación una barrera de contención de la expansión de la frontera agrícola y ganadera sobre el bosque húmedo amazónico en Bolivia. La construcción del tramo de la mega autopista sobre el TIPNIS que el gobernante MAS empezó a anunciar públicamente en julio de 2011 proyecta – con un financiamiento crediticio de alrededor de 420 millones de dólares americanos que el Brasil ya ha concedido a Bolivia –, articular los Andes centrales bolivianos con el macrosistema de vinculación vial del programa IIRSA que la potencia brasileña impulsa en el subcontinente. Se trata, pues, de una nueva expansión y penetración del sistema de mega autopistas de asfalto en Sudamérica con miras a desbrozar el desarrollo ganadero y agroindustrial en el

ecosistema amazónico del subcontinente, ampliando la frontera agrícola y ganadera, esta vez en Bolivia, sobre una amazonia que ha de recibir una vez más los impactos de deforestación y daño a su biodiversidad por parte la ampliación de tal frontera.

Pero el TIPNIS, además, viene siendo en Bolivia toda una barrera territorial, legal e indígena para la expansión en el suroeste del departamento del Beni de la producción de la hoja de la coca hoy extendida a lo largo y ancho de la subregión del Chapare en el departamento de Cochabamba. Efectivamente, el TIPNIS ha podido contener en las últimas dos décadas la estampida de una invasión de colonizadores cocaleros en el Beni que, proviniendo desde las tierras altas de los Andes bolivianos, baja cada año en números de miles – atraídos por los altos precios de la hoja de coca que se comercia ilegalmente para la producción de la cocaína – hacia un Chapare ya saturado demográficamente. Aunque en la última década masas crecientes de colonizadores productores de la hoja de coca han ido ocupando y tomando ilegalmente porciones crecientes de las tierras del TIPNIS, este parque – convertido ya en un escenario de tensiones y conflictos entre los cocaleros que ilegalmente lotean para sí parcelas de tierra en el mismo y los indígenas que lo habitan tradicionalmente dedicándose a una economía de agricultura no cocalera, caza, pesca y recolección –, sigue constituyendo un tenaz estorbo para la lucrativa producción de cocaína en Sudamérica, una droga que requiere de una siempre expansiva producción de hoja de coca en el piedemonte andino amazónico del subcontinente y en su *hinterland* más horizontal adyacente.

Los datos más elementales sobre el Territorio Indígena del Parque Nacional Isiboro Sécore (TIPNIS) en Bolivia indican que se trata de un territorio ocupado desde muy antiguo por tres pueblos indígenas distintivos de raíz prehispánica, los *Yuracaré*, los *Chimán* y los *Moxeño*. Fue, según lo ha recordado distintos medios de prensa, el presidente boliviano René Barrientos Ortuño (1964-1967) el que, para proteger a esos pueblos y su territorio de las invasiones y avasallamientos de los madereros y latifundistas, el que creó, mediante el Decreto Ley 07401, en 1965, el Parque Nacional Isiboro Sécore. El dictador militar, quién fue titular del Estado al momento de producirse la guerrilla del ‘Ché’ Guevara en Bolivia, impulsó ese decreto que entre las razones para la creación del Parque señalaba ‘la necesidad de conservar las cuencas hidrográficas, las nacientes de los ríos para la navegación, la riqueza de los recursos naturales y la belleza escénica, que podrían ser afectadas por la construcción de un camino siguiendo el borde del piedemonte y por la colonización’. El TIPNIS, pues, fue creado justamente para impedir la construcción de mega carreteras y autopistas sobre las áreas ricas en biodiversidad en las que hoy se asienta.

Hacia 1990, como resultado de la primera gran marcha ‘Por el Territorio y la Dignidad’ de los pueblos indígenas del oriente boliviano, el gobierno del entonces presidente Jaime Paz Zamora (1989-1993) emitió el Decreto Supremo 22610, con el que se reconoció al Parque ‘como territorio indígena de los pueblos *Moxeño*, *Yuracaré* y *Chimán*’. Más adelante, el presidente Gonzalo Sánchez de Lozada (1993-1997) otorgó en 1997 el título ejecutorial para el Territorio Indígena del Parque Nacional Isiboro Sécore (TIPNIS), con una extensión de 1.236.296 hectáreas. Por su parte, ya en el actual siglo XXI, fue nada menos que el propio presidente Evo Morales (2006-hasta el presente), el que finalmente concedió en 2009 el

‘título definitivo’ al Parque, dotando a éste de una extensión de 1.091.656 hectáreas; es decir, restando 144.640 hectáreas a las originalmente otorgadas en 1997, lo que implicó una pérdida de 12 por ciento del total del territorio del Parque. El gobierno de Evo Morales otorgó también numerosos ‘títulos ejecutoriales’ – de propietario individual familiar favorable a diversas familias cocaleras –, en el territorio del Parque, estimándose que con la expansión de los cocaleros del Chapare, el TIPNIS ha perdido en los últimos 13 años unas 200.000 hectáreas aproximadamente. Según estadísticas recientes de las Naciones Unidas, hacia el año 2009 existían siquiera unas 1.083 hectáreas de coca cultivada en el interior del Parque. Esa coca parece estar destinada principalmente a la producción de pasta base de cocaína y cocaína cristalizada.

Así entonces, complicando la imagen de Evo Morales como defensor radical de la naturaleza y la ecología mundiales, la decisión del gobernante MAS de llevar a cabo contra viento y marea construcción de la mega autopista sobre el TIPNIS, ha llevado a que el mandatario boliviano empiece a ser percibido como un otro agente del proceso de la deforestación amazónica en Sudamérica por parte tanto de los expansivos intereses agroganaderos y de trasiego comercial en el subcontinente como, ahora además, de la ampliación de la frontera cocalera y la concomitante producción de cocaína que ella apareja.

### **La marcha indígena en defensa del TIPNIS**

Pero, con costos políticos igualmente serios para la imagen internacional y nacional del presidente boliviano, la intención del MAS de construir la mega autopista disparó – en lo que muy rápidamente se convirtió en noticia internacional – una masiva resistencia de las principales organizaciones de los pueblos indígenas de este país. Aglutinadas en sus dos principales matrices – la Confederación de los Pueblos Indígenas del Oriente de Bolivia (CIDOB), en la tierras bajas del país, y el Consejo Nacional de Ayllus y Markas del Qullasuyu (CONAMAQ), en las tierras altoandinas bolivianas –, una miríada de las 34 organizaciones de pueblos indígenas de las tierras bajas, delegaciones del CONAMAQ y los dirigentes y las organizaciones del propio TIPNIS tomaron la decisión de enfrentar al gobierno de Evo Morales y hacerlo retroceder en su decisión de llevar adelante la construcción de la mega carretera sobre el TIPNIS. El 16 de agosto de 2011, alrededor de 1200 indígenas del TIPNIS, la CIDOB y el CONAMAQ iniciaron en la ciudad de Trinidad – departamento del Beni – una marcha para llegar a La Paz, sede del gobierno central de Bolivia, cuestionando el tendido de la mega autopista de asfalto.

Alcanzando en algunos tramos números por encima de los 1500 participantes e incluyendo niños, ancianos e incluso algunas mujeres embarazadas, la masiva VIII Marcha Indígena en defensa del TIPNIS pasó en el trayecto a constituirse en el símbolo de la ruptura entre el gobierno de Evo Morales y los pueblos indígenas de las tierras bajas del norte y el oriente de Bolivia y de su región andina. Bajo el agobio del intenso calor y la humedad que caracteriza a la selva amazónica del Beni, la Marcha Indígena pasó a ser objeto de una dura campaña de ataques del gobierno de MAS, el que los acusó de ser ‘fichas’ del ‘imperialismo norteamericano’. Finalmente, Evo Morales, quién se había sido presentado por su partido como ‘primer presidente indígena de Bolivia’ y como el ‘representante número uno de los indí-

genas de Bolivia y de América Latina’, ordenó una inesperada y violenta represión y disolución de la Marcha que sorprendió internacionalmente.

El 26 de septiembre de 2011, a los 41 días de la caminata, el país se sumió en un profundo desasosiego y dolor. Para el asombro incluso de aquellos de sus opositores que ya habían denunciado hasta con virulencia el autoritarismo y el reiterado abuso del poder por parte del gobernante MAS en los ya casi seis años de su gestión, la inhumana represión policial contra los marchistas indígenas del TIPNIS alcanzó grados insólitos para Bolivia de vejación y de violación de los derechos humanos. Lo que mayor estremecimiento colectivo causó dentro de Bolivia fue la saña con la que la intervención policial reprimió al más de un par de cientos de niños, niñas y bebés y a las más de doscientas cincuenta mujeres, ancianas y ancianos que hacían parte de los marchistas. Esa brutalidad represiva – registrada en innumerables filmaciones televisivas – no impidió que los marchistas, burlando la represión y reorganizando sus filas, recomenzaran días después una Marcha que el gobierno ya no pudo controlar. Más del 80 por ciento de la población boliviana, según sondeos rápidos de la prensa, pasaron a apoyar a los marchistas poniendo en jaque al gobierno.

El resto de la historia es breve y compleja. Luego de una apoteósica y triunfal entrada en la ciudad de La Paz el 19 de octubre de 2011, la Marcha forzó al gobierno a aprobar una ‘ley corta’ – sancionada luego legislativamente – cancelando de modo definitivo la construcción de la mega autopista. Sin embargo, menos de dos semanas después el gobernante MAS abrió toda una ofensiva política para anular la ‘ley corta’ que acababa de aprobar. Esa ofensiva política ha vuelto a generar la tensión en Bolivia. Al momento de redactarse este texto la cuestión sigue irresuelta. El gobierno insiste en que la mega autopista debe construirse. La CIDOB, el CONAMAQ y la dirigencia del TIPNIS anuncian una nueva marcha indígena u otro tipo de movilizaciones en defensa del Parque Nacional.

### **El TIPNIS en el escenario amazónico mayor**

Así las cosas, la polémica que se ha generado en Bolivia con respecto de la mega carretera sobre el TIPNIS sigue abriendo el debate en este país sobre cuál ha de ser la estrategia de vinculación vial de este país con respecto de las vastas extensiones de su selva amazónica en el norte del departamento de La Paz, en el oeste del departamento del Beni y en el septentrional departamento de Pando y con relación a sus inmensas llanuras y praderas en el este del Beni. Hasta ahora, el criterio dominante en el gobierno de Morales es que el norte y el oriente de tierras bajas de Bolivia deben integrarse al occidente de Bolivia a través de mega carreteras y vías de asfalto. El modelo de integración vial hegemónico a nivel social es – en Bolivia, sin duda muy convenientemente para las posiciones del gobernante MAS, pero también en el gran conjunto de los países de la América del Sur – el de las rutas de pavimento, con todo lo que estas significan para el negocio de los grandes corporaciones transnacionales de fabricantes de camiones y *trailers* de transporte pesado en el mundo.

Con tal modelo en despliegue desde ya más de medio siglo en Bolivia, el futuro de la amazonia en este país también parece el de la deforestación masiva de sus bosques y de su foresta húmeda en manos de una frontera agrícola y ganadera

siempre en expansión. Que en Bolivia se añada a lo anterior la pujanza agresiva de los cultivos de hoja de coca para el tráfico de la cocaína es solamente parte de una posible tragedia ecológica indetenible a futuro. El TIPNIS, desde tal perspectiva, es sólo la punta del *iceberg* de la potencial futura penetración masiva del asfalto en una amazonia boliviana a la que sólo le quedaría seguir el ejemplo de la experiencia brasileña de los últimos setenta años de penetración ganadera y agroindustrial con base en rutas de asfalto y destrucción de bosques a través de *bulldozers* y gigantes emprendimientos de compañías camineras que han pasado a la historia de la depredación ecológica mundial con las mejores marcas de eficiencia, impacto y velocidad posibles.

La alternativa – que al final implica cuestionar la idea misma del mega proyecto integracionista del IIRSA impulsado por el Brasil de Fernando Enrique Cardoso y de Ignacio Lula da Silva –, sería la de impulsar, siquiera en Bolivia, una estrategia de vinculación vial de la amazonia más bien ferrocarrilera, con un tendido de vías para trenes eléctricos con bajos niveles de consumo de carbono y de tecnología más limpia. A ello, seguramente, se podría articular el transporte fluvial. Tal alternativa, que permitiría mejores controles sobre el trasiego de las drogas, que impediría una expansión descontrolada de la tala de maderas y bosques, que limitaría las estampidas de expansión de la frontera agrícola, ganadera y cocalera en el oriente amazónico boliviano, seguramente también contribuiría a mitigar más y de mejor modo los efectos del riesgoso cambio climático que se cierne sobre el mundo en la época actual.

Trenes eléctricos o carreteras de asfalto: Tal la disyuntiva en la que ha quedado colocada Bolivia tras la marcha indígena en defensa del TIPNIS de fines de 2011. En rigor, la Marcha Indígena puso en el debate lo que Bolivia ha de hacer con su amazonia: ¿Penetrarla con carreteras asfaltadas? ¿Preservarla de modo coherente? ¿Articularla al país con responsabilidad con respecto de los riesgos mundo en la época de la crisis climática contemporánea? El que unos miles de indígenas hayan llevado a todo un país e incluso a parte del continente a discutir sobre sus modelos de integración y de desarrollo pone en el tapete el papel que han jugado y han de jugar en las discusiones más urgentes y contemporáneas poblaciones, pueblos y grupos que, como los indígenas, nos recuerdan sobre la responsabilidad colectiva que todos tenemos con respecto de los derechos de la naturaleza. Con su marcha en defensa del TIPNIS, esta vez los indígenas de las tierras bajas de Bolivia nos han mostrado que antes de ser simples residuos de un pasado al borde de desaparecer, son también parte de la avanzada de una humanidad obligada a tener conciencia de sí misma también como naturaleza en peligro. En Bolivia, otra vez los indígenas han terminado por imponer en el país una pausa reflexiva cuestionando el facilismo de quienes consideran que el ‘desarrollo’ obliga a tender carreteras y seguir asfaltando los bosques. En todo caso, el debate sobre el TIPNIS es, en la actual circunstancia del cambio climático y sus amenazas, historia sudamericana y mundial y no sólo un aislado caso de un alejado país del ‘tercer mundo’. En esa historia más grande, en todo caso, la imagen de Evo Morales ha quedado descolocada y, finalmente, situada de modo muy ambiguo en la cada vez más urgente y compleja discusión sobre un calentamiento global que obliga a todos a seguir con atención lo que ocurre en la ecológicamente vital Amazonia.<sup>2</sup>

\* \* \*

**Ricardo Calla Ortega**, sociólogo y antropólogo, fue Ministro de Asuntos Indígenas y Pueblos Originarios de Bolivia. En 1998, estableció la Universidad de la Cordillera en La Paz. Conducía investigaciones entre la población indígena en el altiplano de Bolivia.

#### Notas

1. El presente texto ha sido redactado con base en el seguimiento cotidiano que el autor realiza a las siguientes fuentes periodísticas de Bolivia: los matutinos *Página Siete* ([www.paginasiete.bo](http://www.paginasiete.bo)), *La Razón* ([www.la-razon.com](http://www.la-razon.com)), *El Deber* ([www.eldeber.com.bo](http://www.eldeber.com.bo)), y el *Periódico Digital Erbol* ([www.erbol.com.bo](http://www.erbol.com.bo)). Al final de este texto se añade tres enlaces para diversos artículos de análisis, de opinión y de prensa sobre el conflicto del TIPNIS que pueden encontrarse con facilidad en la web. Los enlaces aquí puestos a disposición de los interesados pueden servir de base para iniciar investigaciones de mayor envergadura y alcances sobre un conflicto que empieza a adquirir importancia política, social y económica no sólo local boliviana sino también, como argüimos, regional sudamericana.
2. Enlaces que contiene mucha información acerca del conflicto del TIPNIS:  
<http://plataformaenergetica.org>  
<http://www.bolpress.com>  
<http://horizontesnomadas.blogspot.com>