

UNIVERSIDAD NUESTRA SEÑORA DE LA PAZ

FUNDACIÓN PARA EL PERIODISMO

DIPLOMADO EN PERIODISMO DE INVESTIGACIÓN



TÍTULO: TIPNIS: Un Riesgo Contradictorio

CURSANTE: Ana Fabiola Barriga Soliz

TUTOR: Dr. Róger Carvajal

FECHA: Septiembre 2010

TIPNIS: un riesgo contradictorio

La construcción de una carretera que forma parte de un corredor que unirá los departamentos de Cochabamba y Beni, y que en su diseño final atravesará en medio de una reserva forestal, puso en tela de juicio la prédica que realiza el Gobierno nacional sobre la defensa de los derechos de la “Madre Tierra” y la preservación del medioambiente, hecho que fue criticado por propios y extraños.

La vía asfaltada de unos 306 km –entre Villa Tunari y San Ignacio de Moxos, es un tramo del Corredor Este-Oeste de la Red Fundamental Vial (RFV), que atraviesa y divide el Parque Nacional y Territorio Indígena Isiboro Sécure (TIPNIS), territorio donde habitan decenas de comunidades indígenas que se oponen a la construcción de la vía, porque causaría la explotación indiscriminada de recursos naturales por parte de diferentes intereses, a los que desde hace mucho tiempo estuvo sometido el área en cuestión.

El Parque Nacional Isiboro Sécure fue creado por Decreto Supremo 7401 el 22 de noviembre de 1965. El límite Norte se extendía desde el hito tridepartamental de La Paz, Beni y Cochabamba hasta la confluencia de los ríos Natusama y Sécure con el Isiboro.

Por decreto supremo 22610 del 24 de septiembre de 1990, el Parque fue declarado territorio ancestral de los pueblos Mojeño, Yucararé y Chimán, rebautizado como Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécure (TIPNIS) y reconocido como un espacio fundamental para el desarrollo socioeconómico de las comunidades originarias de la zona.

El TIPNIS está poblado por pueblos indígenas moxeño, yucararé y chimán viven en pequeños asentamientos, vinculados a través de los ríos de la región, además

hay indicios de la presencia de otros pueblos aislados, posiblemente de raíces yucararès y yuquis.

El parque siempre fue escenario de conflictos y enfrentamientos entre indígenas comunarios y colonizadores pro capitalistas que se disputan la propiedad de la tierra.

Ya en 1992, el dirigente de la Sub Central del TIPNIS Marcial Fabricano y el entonces líder de los colonizadores, Evo Morales, dirigente de los colonizadores, delimitaron por primera vez las áreas colonizadas y el territorio indígena, y dos años después demarcaron una Línea Roja con el objetivo de frenar la expansión cocalera.



Estos territorios se mantienen desde la década del 90 a las presiones de asentamientos de colonizadores de la región del Chapare de Cochabamba, conformaron las Centrales de Colonizadores del Parque Isiboro Sécore plantan

coca en áreas protegidas, pero ahora se enfrentan a la construcción de una vía que resulta contradictoria a un postulado que está siendo manejado por el actual Gobierno del Presidente Evo Morales, quien difunde por todo el mundo el cambio de políticas industrializadoras destructoras del medioambiente, logrando incluso que la Organización de Naciones Unidas (ONU) reconozca los derechos de la Madre Tierra.

INTERESES PETROLEROS

La ejecución de este proyecto está relacionada también con la presencia de actividades petroleras, ya que en 1994 el gobierno de Bolivia firmó un contrato con la empresa petrolera REPSOL otorgándole los derechos de explotación durante 30 años.

Después de que REPSOL realizó la actividad sísmica de exploración, no continuó con la explotación, sin embargo, la empresa que realizó el diseño final de la carretera (Consultora Nacional-CONNAL), indicó que entre los objetivos de la construcción de la carretera se encuentra el “facilitar los estudios para la exploración y explotación de yacimientos petroleros y de otros recursos minerales”.

Con estas acciones el gobierno indígena del Presidente Morales, continuando con el modelo económico basado en la extracción de grandes volúmenes de recursos naturales para la exportación y la construcción de megaobras de infraestructura que faciliten e impulsen ese modelo extractivista, adopta la decisión de construir esta carretera y realiza acciones para llevarla a cabo.

El ministro de Obras Públicas, Walter Delgadillo, explicó que “la primera vez que se aprobó una ley para la construcción de obras en la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos data de 1826, en el gobierno del Mariscal Antonio José de Sucre, la cual no pudo concretarse por factores económicos”.

La segunda vez que se pretendió aprobar la ley de construcción data del año pasado, en agosto, cuando el proyecto fue remitido al Congreso Nacional para su aprobación y fue paralizado hasta este año, cuando los componentes de la Asamblea Legislativa Plurinacional (ALP) aprobaron la ley y la remitieron al presidente de Bolivia, Evo Morales, para su promulgación.

Delgadillo dijo que esta carretera unirá al menos 25 poblaciones entre Beni y Cochabamba lo que tendrá un efecto muy importante en la economía, ya que conectará los mercados y producción de las mismas.

El proyecto inició el pasado 22 de agosto de 2009, cuando el presidente Morales y su homólogo brasilero Luiz Inácio Lula da Silva, firmaron el protocolo de financiamiento de 332 millones de dólares del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) de Brasil, para la construcción de la carretera en la localidad de Villa Tunari (Cochabamba).

Este hecho fue refrendado el 7 de abril de 2010 cuando el Jefe de Estado promulgó una ley a partir de la cual se aprobó el financiamiento otorgado por Brasil.

El proyecto demanda una inversión superior a los 415 millones de dólares para la construcción de 306 kilómetros, que tendrá como contraparte el aporte del Estado boliviano de más de 80 millones de dólares de las gobernaciones de Cochabamba y Beni.

La suscripción de un contrato "llave en mano" con la constructora OAS significó que ya se había definido el futuro de la reserva forestal, con una carretera de tres tramos.

El primero que va desde Villa Tunari a Isinuta, tiene todo listo para el inicio de obras, incluso los estudios ambientales correspondientes y la ficha ambiental aprobada.

La siguiente etapa de la construcción se iniciará con el tramo tres, desde San Ignacio a Monte Grande de la Fe, para el cual existen todos los requerimientos.

El segundo tramo, es el correspondiente al parque Isiboro Sécore, entre Montegrande de la Fe e Isinuta, que aún está en discusión con las organizaciones sociales, y una vez que exista un acuerdo con ellos, la empresa OAS estará en el lugar para el inicio de las obras.



INSTITUCIONES CUESTIONAN CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA

Sin embargo, hasta ahora, unas sesenta instituciones, mediante una resolución, observaron el inicio de la construcción del camino, porque aseguran que carece de la necesaria consulta pública y estudio de evaluación de impacto ambiental.

La preocupación radica en que aún no se ha demostrado que el proyecto respeta las leyes vigentes y, fundamentalmente, la propia Constitución Política del Estado y estaría poniendo en riesgo los bosques y caudales hídricos en la cuenca del río Mamoré.

Según el planteamiento, se busca un desarrollo integral y sustentable del país, acorde con el “Vivir Bien” y los consensos alcanzados en la Conferencia Mundial de los Pueblos sobre el Cambio Climático y Derechos de la Madre Tierra, que se desarrolló en Cochabamba en abril pasado.

Este evento dejó al margen los planteamientos de los indígenas afectados con la construcción de la vía, pese a que existía representación de más de 50 países en el evento, que expusieron sus críticas al modelo económico industrial.

En este contexto, todas las organizaciones se adhirieron al anhelo de inclusión social y económica de las naciones originarias y las regiones tradicionalmente marginadas, cuya consecución está estrechamente relacionada con la construcción de caminos que permitan la conexión entre los diferentes departamentos de Bolivia.

RIESGOS DE LA CONSTRUCCIÓN

A medida que avanza el proyecto los riesgos son crecientes, y es evidente que lo que hasta ahora se ha hecho desde las instituciones del estado es dar el mayor impulso a la ejecución de la carretera sin la participación de los pueblos indígenas del TIPNIS quienes serán los principales afectados por las decisiones que el gobierno boliviano va tomando sobre su vida, sin considerarlos.

Las estrategias de presión a los pobladores del TIPNIS para aceptar el proyecto y seguramente forzarlos a llegar a negociaciones en las que se ofrezcan

compensaciones mínimas serán crecientes, es por eso que los estudios de factibilidad, evaluación de impacto ambiental y diseño final han sido divididos en tres tramos.

De acuerdo a la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), la consulta pública establecida por ley se ha realizado en los dos tramos que llegan hasta los límites del parque y aún no se conoce sobre la consulta en la zona crítica que corresponde principalmente al TIPNIS.

El presidente de esta entidad, Luis Sánchez, dijo que no se iniciarán trabajos en ningún punto del parque Isiboro Sécore sin antes tener la autorización del Ministerio de Medioambiente.

“Esa autorización va a llegar conforme a ley después de haber visado las consultas y las coordinaciones necesarias con la fuerza civil, especialmente con los indígenas del TIPNIS y ABC va a ser muy respetuosa de lo que se nos ha instruido hasta el momento”, señaló el presidente de la ABC.

Sánchez aseguró que se tiene la instrucción de que la empresa contratista comience el trabajo en los dos tramos que están fuera del parque, y que el Estado es responsable de evitar que se produzcan riesgos en la naturaleza y la vida de los pobladores.

Sin embargo, hasta el momento la consulta pública no se ha llevado adelante.

REACCIONES Y ADVERTENCIAS

Adolfo Moya, el líder indígena del TIPNIS, señaló que cuando él tenía 10 años de edad, junto a sus compañeros de escuela tuvieron que tenderse frente a una máquina que intentaba profanar el TIPNIS.

“Ahora que somos mayores con más razón tenemos que preservar el territorio para nuestros hijos y las futuras generaciones”, afirma, alarmado por la proliferación de cultivos de coca, por el recrudecimiento del avasallamiento colonizador a partir de 2007 y por la construcción de la carretera.

Moye asegura que desde esa gestión la expansión de la coca y la deforestación son las mayores amenazas, debido a la desaparición de cultivos de arroz, plátano y yuca, que eran su principal fuente de ingresos.

Explicó que la carretera pasa por las poblaciones indígenas de Santísima Trinidad, San José y San Antonio de Moletto; las otras comunidades están muy lejos y ni siquiera podrán transitar por ella.

Aseguró el presidente del TIPNIS que la carretera está diseñada para beneficiar sólo a los colonizadores de Villa Tunari, Chpiriri, Eteregazama y a otras poblaciones de la zona de colonización conocidas también como el Polígono Siete.

Dijo que hasta el momento no existieron consultas con la participación del pueblo y ni siquiera hubo una invitación de las autoridades.

Señaló que en a unos 10 años desaparecerán muchas comunidades, como las poblaciones mojeño y chimán, de no más de 60 familias que no están acostumbradas a convivir con cierto sector social ajeno a su cultura y basta que una familia ajena a su cultura se asiente en su pueblo para que migren.

“Con la carretera que justamente pasa por esa zona les estaríamos quitando ese derecho a tener una vida tranquila y sana, les estaríamos obligando a migrar a otro lado”, aseguró.

Además, exigieron al Gobierno del Estado Plurinacional, ser consecuente y coherente con los derechos de la Madre Tierra y los Pueblos Indígenas.

A pesar de ello, el pedido no fue escuchado, porque el avance de la obra se concretó con la aprobación de dos de las tres licencias ambientales que dan paso al inicio de trabajos, que contradictoriamente terminó con la renuncia del entonces viceministro de Medioambiente, Juan Pablo Ramos.

UNA DIMISIÓN CLAVE

Ramos habría presentado su renuncia irrevocable ante una inminente destitución, tras haber observado la construcción del segundo tramo de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, que pasa por la selva virgen del Parque Nacional Isiboro Sécure.

Según la revista Times, en un artículo publicado en agosto pasado y escrito por Jean Friedman-Rudovsky, Ramos reveló que renunció a su cargo “por un tema de conciencia” y optó por dejar encima de su escritorio y sin su firma la licencia ambiental.

Ramos dijo que mantiene la esperanza de que el liderazgo ambiental internacional del Gobierno de Morales sea más que un simple discurso. Pero, dice, “Estamos en un momento de grandes amenazas. Por fin tenemos el mundo entero discutiendo cómo avanzar de forma sostenible, y depende de todos nosotros mantener la presión sobre Morales y todos los líderes mundiales para que esto suceda”.

A raíz de la construcción de esa carretera se puso en tela de juicio la vocación medio ambiental de Evo Morales, frente a proyectos y políticas internas que se contradicen con la imagen de defensor ecológico que irradia fuera de nuestras fronteras.

Según el artículo, la coca, esa pequeña hoja que es elemento clave de la cultura Andina y protagonista en la producción de la cocaína, siempre fue la “causa célebre” del presidente boliviano Evo Morales, pero que recientemente se lo había visto más interesado en discursar a favor de la Madre Tierra, criticando severamente el historial ambiental de los países desarrollados y asumiendo el compromiso de conducir el planeta hacia un futuro más sostenible.

Sin embargo, ya en casa, Morales no parece ser aquél defensor ecológico. De hecho, una serie de proyectos de desarrollo perjudiciales al medio ambiente tiene a muchos críticos denunciando que el líder de la nación más pobre de Sudamérica no practica lo que predica cuando se trata del frágil planeta Tierra.

“El Gobierno insiste en que los proyectos como el del Isiboro-Sécure deben ejecutarse. El número de carreteras asfaltadas en Bolivia se pueden contar con los dedos de una mano. Además, la administración Morales afirma que la ruta de 300 Km que cruza la reserva conectando los Departamentos de Beni y Cochabamba es necesaria para mejorar el tránsito de bienes entre esas regiones”, según el artículo.

CARRETERA IGUAL EXTINCIÓN

Pero el Isiboro-Sécure es hogar de muchas especies autóctonas de flora y fauna, incluyendo 11 especies animales en peligro de extinción. Mientras tanto, el TIPNIS es lo último que queda del territorio donde la etnia mojeña que puede vivir en relativo aislamiento cultural.

De ser así, la voluntad de buscar alternativas a la pavimentación de largos trechos de selva se mantiene.

Asimismo, el director ejecutivo del Servicio Nacional de Áreas Protegidas (SERNAP), Adrián Nogales Morales, es un indígena Yuracaré proveniente del

TIPNIS, que recomendó no construir la Carretera Villa Tunari- San Ignacio de Moxos, por ser un territorio rico en biodiversidad.

“No creo que sea permisible, porque para los pueblos indígenas que habitan en el Parque Isiboro Sécuré no es de importancia la edificación de la nueva carretera. Creo que es importante seguir conservando el parque porque si seguimos conservando nuestras áreas protegidas, estamos conservando el tema del medioambiente, estamos defendiendo o contrarrestando el tema de los cambios climáticos que sufre el planeta tierra”, dijo.



SALIDAS Y PROYECCIONES

Las problemáticas socio-ambientales han proliferado en el país y se han profundizado en la mayoría de los casos o permanecen invariables por el marginamiento de la gestión ambiental como consecuencia de que el modelo extractivista y primario exportador se mantiene vigente.

Para cambiar esto, el Gobierno sólo debe cumplir la Constitución Política del Estado, pero aún no fue interpretada de la forma correcta, y hacen que contraponga sus leyes a las decisiones que toman.

Por tanto, la suscripción del contrato, por cuestiones presupuestarias, no permitiría alternativas que tomen en cuenta la elevada fragilidad de la zona, impidiendo contar con un diseño final de la obra, que sea resultado de un estudio estratégico participativo e integrado, que incluya la evaluación de otras opciones de vinculación interdepartamental.

Además carece de un mecanismo para contemplar impactos directos, indirectos, sinérgicos y de escenarios futuros, culturales, socioambientales y ecológicos, así como de un plan de fiscalización para el proceso de implementación del conjunto de medidas de prevención y mitigación que resulten de un carácter estratégico.