

LA CARRETERA COCHABAMBA - BENI EN BUSCA DE LA ALTERNATIVA AMBIENTAL DE CONSENSO

Karl Hoffmann Barrientos
Docente-Investigador IESE-UMSS

El planteamiento de la construcción de la vía caminera entre Cochabamba y el Beni a través del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro – Sécore (TIPNIS), ha desatado controversias y discusiones a favor y en contra de su materialización. Al margen de los apasionamientos regionales y posicionamientos políticos, este artículo tiene el propósito de plantear comparativamente la alternativa vial que implique menor costo ambiental y por ende provoque el menor daño ecológico a los recursos naturales establecidos sobre el ecosistema del TIPNIS, sus áreas de amortiguamiento y las reservas de inmovilización circundantes.

El Parque Nacional Isiboro-Sécore (PNIS), fue creado mediante Decreto Ley No. 07401 en noviembre de 1965, durante la Presidencia de Barrientos, como emergencia de la imposibilidad de definir claramente los límites interdepartamentales entre el Beni y Cochabamba. Por otro lado, el Decreto Supremo (DS) N° 22610 del 24 de septiembre de 1990 reconoce al PNIS como territorio indígena de los pueblos asentados ancestralmente en esas tierras: Yuracaré, Mojeño y Chiman. Tiene una extensión, de 1.225.000 has (12.250 Km².) incluidas las franjas de amortiguamiento.

El territorio del TIPNIS desde siempre ha sido el hábitat ancestral de la etnia Yuracaré, cuyo territorio ha recibido la incursión de Mojeños que marcharon hacia las tierras altas del Sur, en busca de la Loma Santa desde los años 30. En los últimos 40 años, se han sumado esporádicamente indígenas de la etnia Chiman, incursionando al territorio desde Covendo. Las familias indígenas del TIPNIS, actualmente están agrupadas en 60 comunidades que pertenecen a la Sub-central de Pueblos Indígenas del Isiboro-Sécore,

Dentro del mismo territorio, el flanco Sur del PNIS fue colonizado desde el año 1977 por migrantes quechuas provenientes mayoritariamente de las áreas rurales deprimidas del país. El Área Colonizada del TIPNIS,

conocida también como “Polígono Siete” ha sufrido un crecimiento progresivo y desenfrenado hasta ocupar -según información del INRA en 2012- una extensión 125.000 has., legitimando su asentamiento a través de la demarcación de la **línea roja**, establecida por el gobierno los años 90. Allí se asentaron a producir coca más de 47 sindicatos afiliados a la Federación Especial Agraria del Trópico de Cochabamba.

Por su parte en el flanco Norte del TIPNIS, han incursionado en la misma época ganaderos, madereros y hacendados benianos, tomando posesión de importantes extensiones de tierra dentro del PNIS.

Al margen de los asentamientos cuasi-legales, el TIPNIS se ha constituido desde la época del gobierno de García Meza (1980) –al igual que otras áreas deshabitadas del país- en el espacio marginal apto para el establecimiento de fábricas y laboratorios de cocaína¹, quienes aprovecharon la ausencia de instituciones del Estado.

Imagen satelital del TIPNIS, con las tres alternativas viales.



Alternativa 1 TIPNIS. Villa Tunari - San Ignacio. Color celeste, Trazo sin camino. Color lila

Alternativa 2 ESTE. Villa Tunari – Trinidad. Color Amarillo.

Alternativa 3 OESTE. Villa Tunari – Yucumu. Color naranja

¹ Ver el artículo “Hallan 154 pozas de maceración de coca y 84 fábricas de cocaína en las tierras del TIPNIS” Bolpres; 25 de junio de 2012

Las posiciones de rechazo a la construcción de la carretera por el TIPNIS, argumentan que “su construcción ocasionaría la mayor destrucción ecológica de Bolivia con la destrucción de los recursos naturales, la biodiversidad y el patrimonio cultural de los pueblos dentro del territorio”. Pero sobre todo se percibe –de parte de los indígenas- el temor a que se consolide el avasallamiento cocalero. En el intento de frenar el acceso de la carretera por el TIPNIS, se han planteado otras alternativas viales por los flancos del área protegida, sin considerar la geomorfología del terreno, ni la degradación ambiental mayúscula que se provocaría, ni mucho menos el peligro inminente del asentamiento de nuevos colonizadores sobre su trazo.

Entre las tres propuestas, la alternativa que propone la construcción de la carretera por el TIPNIS, tiene la ventaja de contar con vías de acceso construidas de Villa Tunari hasta el río Ichoa y desde San Ignacio de Moxos hasta el río Sécore. El camino de Villa Tunari-Isinuta construido en 1970, fue ampliado -incursionando al área protegida- por los colonizados quechuas sobre la trocha construida por la transnacional “Gulf Oil Company” para la prospección petrolera del PNIS en la década de los 60. Este camino consolidado de 20 metros de ancho, recorre desde la entrada al parque en Puerto Patiño sobre el río Isiboro, hasta las riberas del río Ichoa, en pleno corazón del TIPNIS, con una extensión de 50 Kms, atravesando las comunidades del área colonizada del Polígono Siete.

Por lo tanto, para unir el camino Cochabamba-Trinidad, se requiere la apertura de la brecha de aproximadamente 38 Kms, dentro del territorio del TIPNIS, entre los ríos Ichoa y Sécore. Por tanto, para materializar la construcción de esta alternativa, se tendría que deforestar 380 hectáreas de selva virgen. El resto de la ruta ya se encuentra con caminos abiertos, en cuyas orillas se asentaron agricultores y ganaderos, donde la vegetación ha sido arrasada por la intervención humana. Es de esperar, que considerando que este proyecto incursiona en un área protegida, se realicen los esfuerzos gubernamentales para ejercitar un control fehaciente, estricto y efectivo, que evite por todos los medios la expansión de asentamientos ilegales.

Una de las alternativas propuesta por fuera del TIPNIS, implica la apertura de un camino por el margen Este, entre los ríos Chapare y Nuevo Chapare, que incursionaría en las áreas de inmovilización, con una extensión de 250 Kms. que surcaría una llanura de pantanos permanentes y ríos que inundan en época de lluvias. Además su apertura implica la intervención de 2.500 has. a deforestar para construir la carretera. Al no ser área protegida, no se podrá evitar la incursión de unos 5.000 nuevos colonizadores, que deforestarán 100.000 hectáreas, suponiendo que sólo se posesionarán a ambos lados de la carretera. Si como es costumbre se instalan cinco filas de colonizadores,

se deforestarán medio millón de hectáreas con la presencia de 25.000 nuevos colonizadores.

Una carretera por el margen izquierdo del TIPNIS, implicaría dañar las cabeceras y nacientes de los ríos del Parque Nacional, con la apertura de 328 Kms. de vía por tierras de montaña frágiles, similares al “Sillar”, alargando la carretera hasta Yucumo, y deforestando tierras vírgenes en más de 3.280 hectáreas. Se corre el peligro de la invasión de 6.560 colonizadores en la primera fila, con la deforestación de 131.200 hectáreas. Si se amplía la colonización a cinco filas, se tendría la presencia de más de 30.000 nuevos colonizadores que intervendrían aproximadamente 656.000 hectáreas en un ecosistema muy frágil, que de todas maneras estaría dentro del área de amortiguamiento del TIPNIS. Por otro lado al ser tierras aptas para el cultivo de coca se corre el peligro de su expansión descontrolada.

Cuadro Comparativo de las tres alternativas

ALTERNATIVAS	ECOSISTEMA	CARRERA A ABRIR (kms)	INTERVENIDA POR APERTURA (Has)	FAMILIAS COLONIZADORAS ASENTADAS	INTERVENCIÓN CON COLONIZACIÓN (Has)
Ruta TIPNIS	Estable	38	380	0	0
Ruta ESTE	Anegado	250	2500	25.000	500.000
Ruta OESTE	Frágil	328	3280	30.000	656.000

Por lo expuesto, bajo el objetivo de preservar el ecosistema amazónico, comparativamente la mejor alternativa es la construcción de la carretera Villa Tunari - San Ignacio de Moxos por el TIPNIS. De esta manera se minimizaría la intervención del bosque, se garantizaría el control que evite asentamientos humanos, se brindaría comunicación fluida a las comunidades indígenas, no se destruirían las nacientes de los ríos ni se alteraría el ecosistema del entorno, y se sentaría definitivamente presencia del Estado sobre un territorio descontrolado.

¿Pero será posible construir la carretera y lograr el control eficiente y efectivo para preservar el TIPNIS?. Con seguridad que sí, pero para ello el Estado *apriori* tendrá que demostrar su férrea e inquebrantable voluntad de ejercitar la Ley de intangibilidad del TIPNIS, empezando por poner en práctica los postulados de su reglamentación que rezan: *la priorización de un programa de recuperación de las áreas deforestadas por el cultivo de coca y otros productos comerciales. Además de lograr el desalojo inmediato de los asentamientos y ocupaciones ilegales dentro del TIPNIS.* Entonces, si y solo si, previamente se ejecutan estas acciones que muestren inequívocamente el sendero que reivindique la preservación y el respeto del territorio indígena y los derechos humanos, se podrá pensar en que es posible construir un camino de consenso, que además, tendrá la virtud de integrar la diversidad étnica y regional del pueblo boliviano.