

Roxana Tapia
27 de junio de 2016

El mito del progreso a través de la conectividad. Caso de estudio: El conflicto del Tipnis en Bolivia

Durante mi visita anterior al Paraguay, propuse hablar sobre las cadenas productivas como elementos de ordenación del territorio, entendiendo que estamos frente a un cambio de paradigma en el ámbito de la planificación, donde pasamos de trabajar sobre un paradigma cartesiano con énfasis en los objetos o elementos del territorio a un paradigma sistémico que pone énfasis en las relaciones entre estos objetos o elementos. Ahora, no solamente es importante entender la ciudad en sí misma, sino entenderla en un contexto, en sus relaciones, en sus flujos, en sus intercambios, etc. producidos en el territorio que ocupa. Este nuevo paradigma sistémico nos hace entender a las ciudades desde un punto de vista más complejo, más global.

Hablar de lo sistémico es hablar de una visión de un todo para poder entender sus partes; es hablar sobre lo global para poder entender lo local o particular; es hablar sobre la identificación de propiedades locales que permiten determinar roles emergentes en el territorio y que cada uno de los nodos empieza a desarrollar; es hablar sobre retroalimentación constante, cíclica, que entiende el objeto en conjunto y dentro de un sistema; es hablar sobre la entropía de la organización, en palabras más sencillas “el orden del desorden”; es tratar de entender las lógicas propias de ordenación de un territorio; es hablar de objetivos comunes que nos permitan conseguir logros en conjunto; es hablar de la esencia de la complejidad en sí misma, entender y aceptar que estamos frente a una realidad diversa y compleja, donde las relaciones nos permiten analizar la verdadera dimensión global desde lo particular y entender el funcionamiento del conjunto; es hablar de los sistemas sociales y la esencia de sus comportamientos, comprender el funcionamiento de estas relaciones sociales al interior, cada una además con su particularidad cultural y aceptarla como parte de esa complejidad que se suma al territorio; es hablar sobre la comprensión de la cosmovisión de los habitantes de un territorio, es entender la vida en relación a la ocupación del territorio.

Una manera de comprender la complejidad de las interrelaciones generadas en los sistemas de ciudades es a partir de la medición del grado de sistematicidad de una red de ciudades, partiendo del análisis de los anteriores nueve escenarios planteados y traducidos a indicadores que nos permitirán medir las variables propuestas. Estos indicadores permitirán entender cuán sistémicamente funciona una red de ciudades, y para ello mediremos: el grado de compacidad, el grado de interdependencia, el grado de totalitarismo de la red, la servidumbre de las partes y la determinación de jerarquías a nivel territorial, la uniformidad entre ellas —cuán diferentes podrían llegar a ser unas de otras en relación a la escala—, las dinámicas del proceso de desarrollo, la unidad selectiva y evolutiva que pertenece y dinamiza a un todo, los sistemas de control propios y la capacidad reproductiva del propio sistema.

Los territorios funcionan como sistemas que tienen un metabolismo propio; en este caso, lo urbano en la interdependencia con su entorno inmediato, es decir lo rural y viceversa; pero, además, la combinación de estos dos grandes subsistemas envueltos en otro entorno mayor: el territorio. Las interrelaciones generadas entre estas tres escalas de territorio

—urbano, entorno, territorio— nos plantean intercambios continuos que son de entrada y salida, flujos de energía que ingresan, se transforman y salen como productos con un valor monetario; es lo que conforma el metabolismo del territorio. Todos estos intercambios, dependiendo de su cantidad y transformación, configuran el grado de sistematicidad y complejidad; estamos hablando del análisis de las cadenas productivas en el territorio.

Las cadenas productivas hacen parte de este nuevo paradigma de la complejidad, pero en realidad no son nuevas para la humanidad. Las cadenas productivas han ido evolucionando en el tiempo y sus «procesos» se han ido complejizando cada vez más, insertando nuevos y diversos elementos para hacerse más competitivos en un «mercado» que crece imparable, hasta alcanzar una escala global. El conjunto de procesos de una cadena productiva, o los sistemas de transformación de un producto hasta salir al mercado, hacen parte del metabolismo del llamado «sistema» que se desarrolla en un territorio; es por eso que se proponen a las cadenas productivas como posibles elementos de ordenación del territorio, ya que es la plataforma en la que se desarrollan todos los flujos e intercambios necesarios para la actividad de la maquinaria llamada *mercado*.

Son estas interrelaciones generadas por y para el mercado de la globalización las que generan la necesidad de diversos espacios o elementos en el territorio que deben estar ubicados de tal forma que faciliten las dinámicas de intercambio (producción/consumo), las rutas de interconexión entre ellos, que equivalen a los intermediarios (bienes/servicios), y los flujos cíclicos de fuerzas (dinero/energía), para que todo el sistema funcione como una gran maquinaria que tiene su propio metabolismo, sus propias dinámicas.

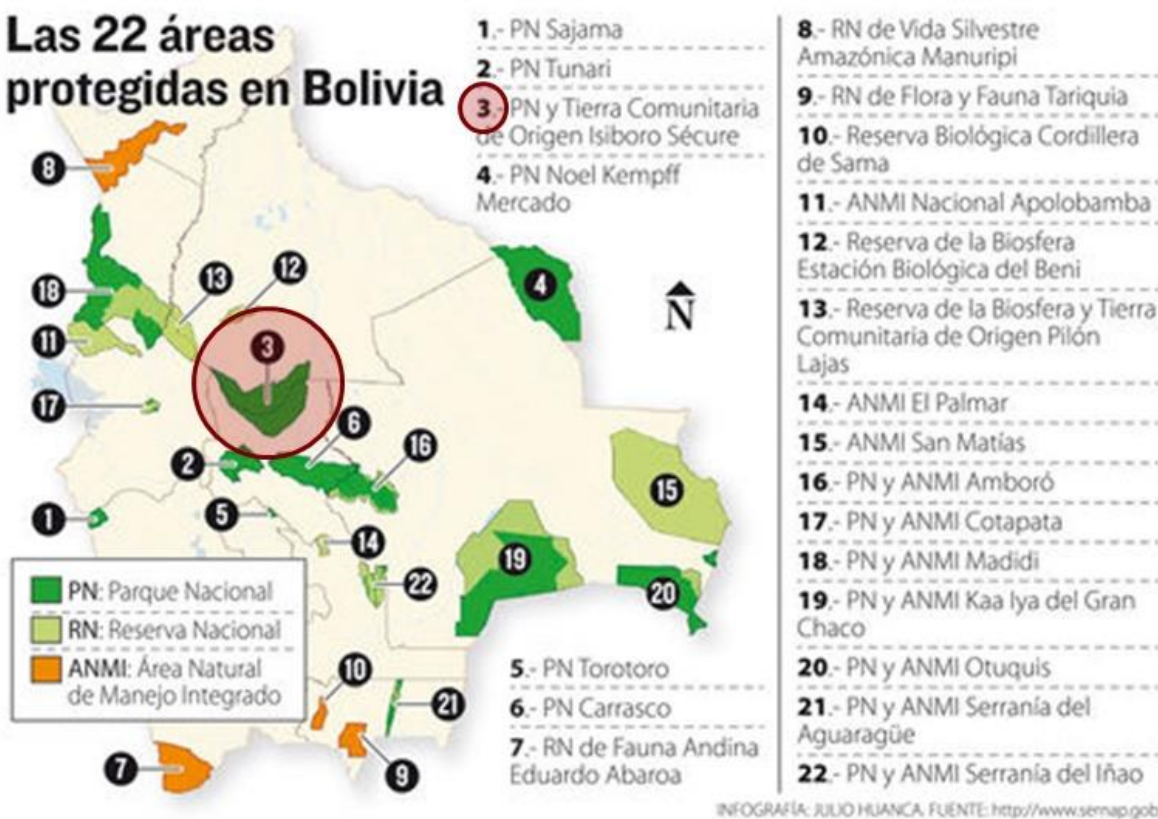
Con la intención de analizar un caso que ejemplifica la gran incidencia que pueden tener las cadenas productivas en la transformación del territorio y, al mismo tiempo, sirva de caso de estudio por el paralelismo con el caso del Corredor Bioceánico en la zona del Chaco Central, se presenta el Conflicto del TIPNIS en Bolivia.

Caso de estudio: El conflicto del TIPNIS en Bolivia

TIPNIS significa “Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore”. El conflicto del TIPNIS inició y tuvo su primera cúspide de repercusión internacional entre el 2010 y el 2012, aproximadamente, pero hoy en día sigue sin resolverse y en una pausa que solo parece hacer tiempo. Probablemente les suene a algunos la noticia, ya que tuvo alcance internacional y estuvo asociada a la protección de la Madre Tierra, un discurso muy utilizado por el actual gobierno de Bolivia. Comentaremos entonces cómo surge el conflicto y cuáles son las visiones encontradas sobre el escenario del TIPNIS.

El Parque Nacional y Tierra Comunitaria de Origen Isiboro Sécore es uno de los veintidós territorios que conforman el Sistema de Áreas Protegidas que tiene Bolivia, declarado Parque Nacional el año 1965 por la Ley 7401; está reconocido como Área Protegida por la Ley 1333 del Medio Ambiente en el año 1992 y el Decreto Supremo 24781 de 1997, junto a las demás áreas que conforman el Sistema de Áreas Protegidas de Bolivia definidas en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial Nacional.

Las 22 áreas protegidas en Bolivia



La nueva Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia tiene el espíritu de poner en valor y reconocer de manera oficial a las 36 etnias culturales que existen en Bolivia, admitiendo la propiedad comunitaria de las tierras que habitan. En el año 2010, el TIPNIS fue declarado Territorio Indígena Originario Campesino por el Decreto Supremo 727, reconociendo y protegiendo las tierras de las 58 comunidades indígenas que lo habitan.

El territorio del TIPNIS, que se extiende en 1.092.050 hectáreas, es entonces un espacio doblemente protegido a nivel nacional, tanto por su gran riqueza medioambiental, como por su importancia cultural indígena, situación que solo se repite en la Reserva Nacional de la Biosfera y Tierra Comunitaria de Origen Pilon Lajas, siendo ambos los únicos dos territorios a nivel nacional que tienen esta doble protección que los hace únicos y de gran importancia.

Las tres grandes etnias culturales que habitan el TIPNIS son: los moxeños, los yuracarés y los chimanes. Los moxeños son la población más grande, con 40.000 habitantes aproximadamente, y están ubicados en la parte norte del parque; los yuracarés son alrededor de 3.000 habitantes y los chimanes rondan los 6.000 habitantes, estos últimos ubicados a lo largo de los Ríos Sécore, Ichoa e Isiboro, pertenecientes a la gran Cuenca del Río Amazonas, lo que le suma importancia por la gran biodiversidad amazónica endémica que habita en el parque. Por mencionar uno de los ejemplos de fauna más emblemático, el bufeo de agua dulce es una de las especies en franca vulnerabilidad a la extinción en la región.

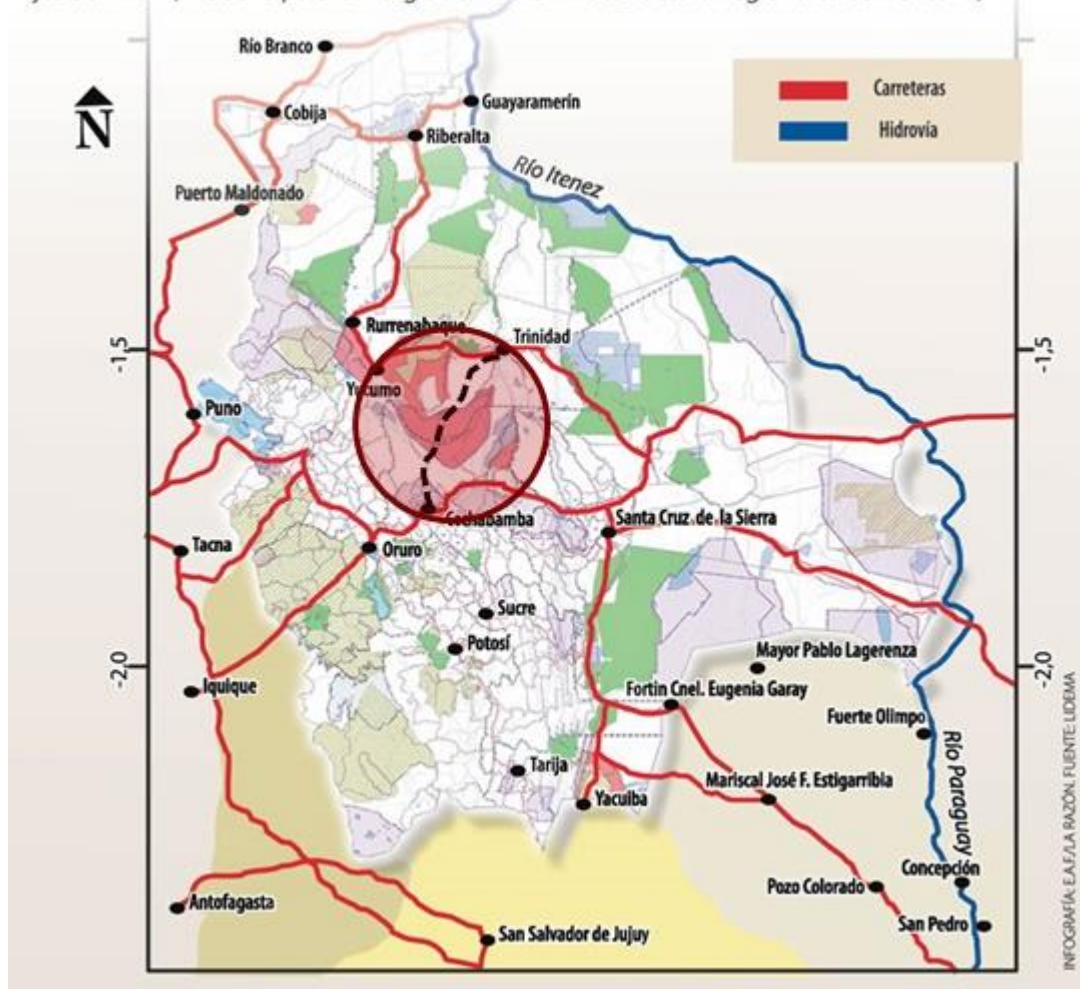
¿Porqué surge el conflicto del TIPNIS?

El mapa presenta los ejes de los corredores transoceánicos proyectados por el IIRSA (Integración de la Infraestructura Regional Sud Americana) que atraviesan Bolivia con la

intención de generar una red caminera que integre a los países sudamericanos e interconecte por vía terrestre a los océanos Atlántico y Pacífico, facilitando el transporte de mercancías en el continente y su salida por distintos puertos marítimos hacia los otros continentes. En la actualidad, Bolivia, al no tener salida al mar, requiere atravesar por otros países para comercializar cualquier producto, lo que implica aranceles que incrementan el costo del producto y lo hacen menos competitivo en el mercado internacional. Con la propuesta de los corredores bioceánicos, la situación se invierte, ya que cualquier mercadería de nuestros países vecinos tendría que pasar por territorio boliviano, dada la ubicación geoestratégica y el tamaño de su territorio. Existe otra considerable cantidad de vías planificadas en Paraguay y poco a poco han ido construyéndose y consolidando algunos de los ejes principales.

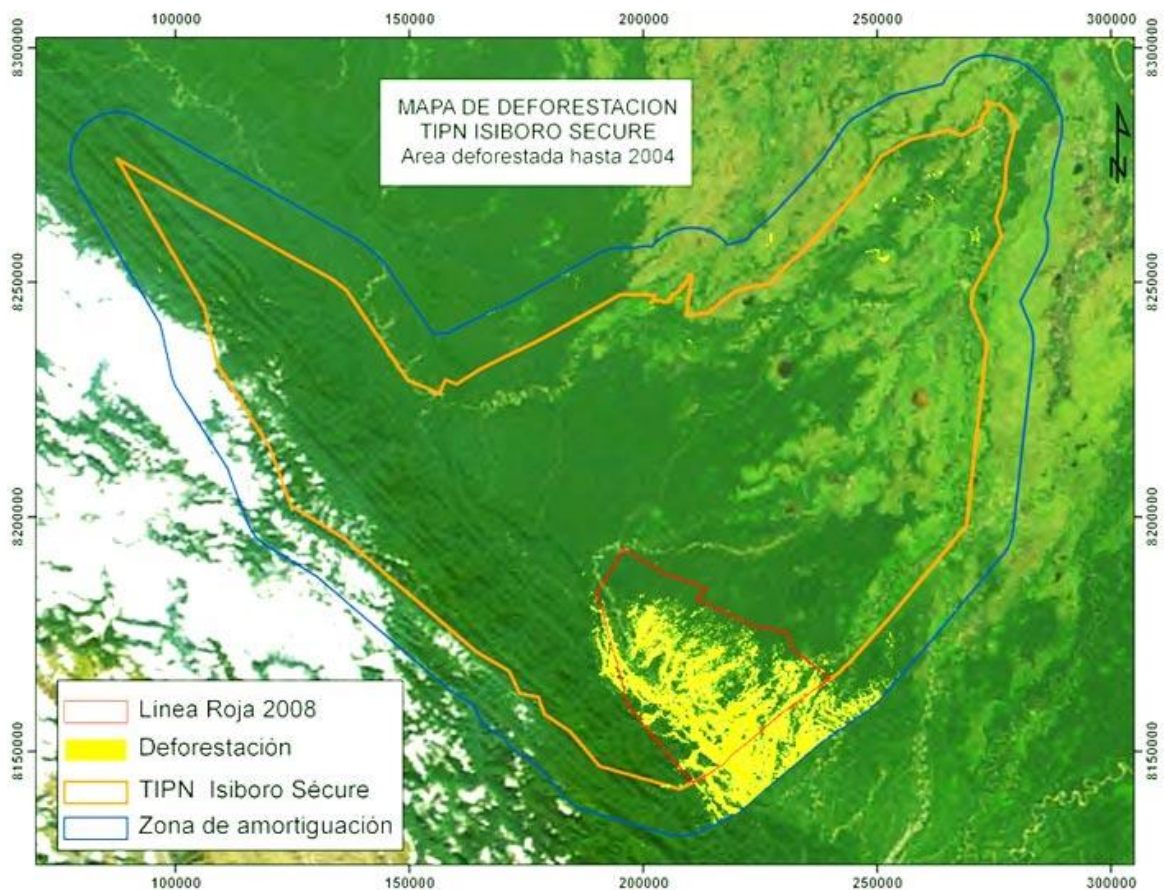
Corredores transoceánicos que atraviesan Bolivia

Ejes del IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana)



El conflicto del TIPNIS surge a partir de la propuesta de vincular dos de estos grandes ejes que enlazarían las rutas entre Brasil y Paraguay con Chile, Argentina y Perú. En la imagen, se muestra el tramo de vía proyectado con una línea negra, que se transformaría en una especie de *bypass* a escala continental para facilitar el movimiento de mercancías al interior de Bolivia y para cualquiera de los corredores transoceánicos que interconectan a los países mencionados. La ruta propuesta para este *bypass* pasa por el medio del territorio del TIPNIS.

El territorio del TIPNIS está delimitado al norte por el Río Sécure, al este por el Río Isiboro y además lo atraviesa el Río Ichoa. A lo largo de los tres ríos se ubican las comunidades indígenas del territorio; al sur resalta la zona del llamado Polígono 7, denominado así por el código utilizado para identificarlo en el GIS (Sistemas de Información Geográfica), que es una zona considerada colonizada. En la imagen, la mancha amarilla muestra la dimensión de la deforestación en esta zona y que lamentablemente está ligada a la actividad del narcotráfico. El incremento de plantaciones de coca en Bolivia en los últimos años ha acelerado los procesos de deforestación en los bosques, principalmente de parques protegidos. El resto del territorio del TIPNIS todavía tiene algunos tipos de producción primaria que desarrollan las poblaciones indígenas que cohabitan el territorio y que se mantienen en equilibrio con la naturaleza: industria apícola, piscícola, agricultura, producción de cacao, explotación maderera, etno-ecoturismo, etc. Es una zona de gran belleza paisajística, muy rica en biodiversidad y de interés cultural, y se encuentra ubicada en el centro de Bolivia, por lo que es de fácil acceso y muy visitada por su interés turístico.



¿Cuál es el estado del conflicto?

El tramo propuesto para la carretera bioceánica que atravesaría el TIPNIS ha recibido mucha resistencia social, lo que ha generado varios estudios alternativos que proyectan otras rutas menos agresivas con el territorio y que preservan la calidad del Parque Nacional Isiboro Sécore; pero la ruta proyectada por IIRSA ya está en plena construcción, a pesar de las alertas de sectores medioambientalistas, las comunidades indígenas y el sector turístico que trabaja en la zona. La ruta está proyectada en tres tramos: el tramo I, que tiene una longitud de 47 km, une Villa Tunari, conocida como la puerta a la Amazonía Boliviana, con Isinuta y tiene un avance promedio del 72%; el tramo II, que es el que está en conflicto porque atraviesa por el medio del TIPNIS; y el tramo III, que con una longitud de 100 km une Santo Domingo con San Ignacio de Moxos y con la ciudad de Trinidad, y cuyo avance es del 15% aproximadamente.

El *boom* de la explotación del gas en Bolivia ha generado que las tres ciudades más retraídas del país —Cobija, Trinidad y Tarija, donde se ubican estos importantes yacimientos— hayan cobrado de repente mucho interés y que incluso hayan provocado el repensar del eje económico productivo del país, conformado desde hace décadas por las ciudades de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz. La carretera que atravesaría el TIPNIS tiene además la intención de fortalecer el eje norte-sur del país, al conectar Trinidad con Cochabamba para dinamizar la actividad de explotación en estas nuevas áreas de interés, con un discurso desarrollista para las ciudades de Cobija, Trinidad y Tarija.

Por otro lado, en el mismo territorio del TIPNIS existen dos grandes concesiones para la explotación de petróleo que abarcan grandes extensiones del interior del parque, y la zona del Polígono 7 es escenario constante de medición de fuerzas entre tres poderosos: el narcotráfico, los productores de coca y los madereros, que esperan que el tramo se construya porque les beneficia de manera directa.

Es importante diferenciar la actividad del narcotráfico —la producción de la pasta base de cocaína y su tráfico ilícito— de la actividad de los productores de coca, que son los que plantan y comercializan la hoja de coca; estos últimos son una gran potencia en la zona y tienen mucho poder, porque son el origen de la vida política del presidente Evo Morales, quien fue y sigue siendo dirigente de los coccaleros de la zona.

El conflicto surge al enfrentar el discurso político proteccionista de la Madre Tierra y los pueblos indígenas con la aprobación del trazado que atraviesa y parte en dos el Parque Nacional Isiboro Sécore, además de todos los intereses económicos que se mueven a partir de ese tramo, que ya no solamente ponen en cuestión la fragilidad de la actividad económica y la subsistencia de los pueblos indígenas, sino que también están en contrapunto con otro tipo de intereses económicos mucho más fuertes —algunos tangibles y otros intangibles— en el territorio.

La carretera proyectada tiene una longitud de 306 km en su totalidad, construida con una capa asfáltica de tratamiento superficial doble, un ancho de calzada de 7 m y bermas de 1,50 m a cada lado; su construcción está a cargo de la empresa brasileña OAS y está financiada por el Banco Nacional de Desarrollo del Brasil en un 80% del costo total que asciende a 415 millones de dólares estadounidenses; tiene, en este momento, más o

menos 700 equipos desplazados en el área y aproximadamente 350 personas trabajando en la carretera.

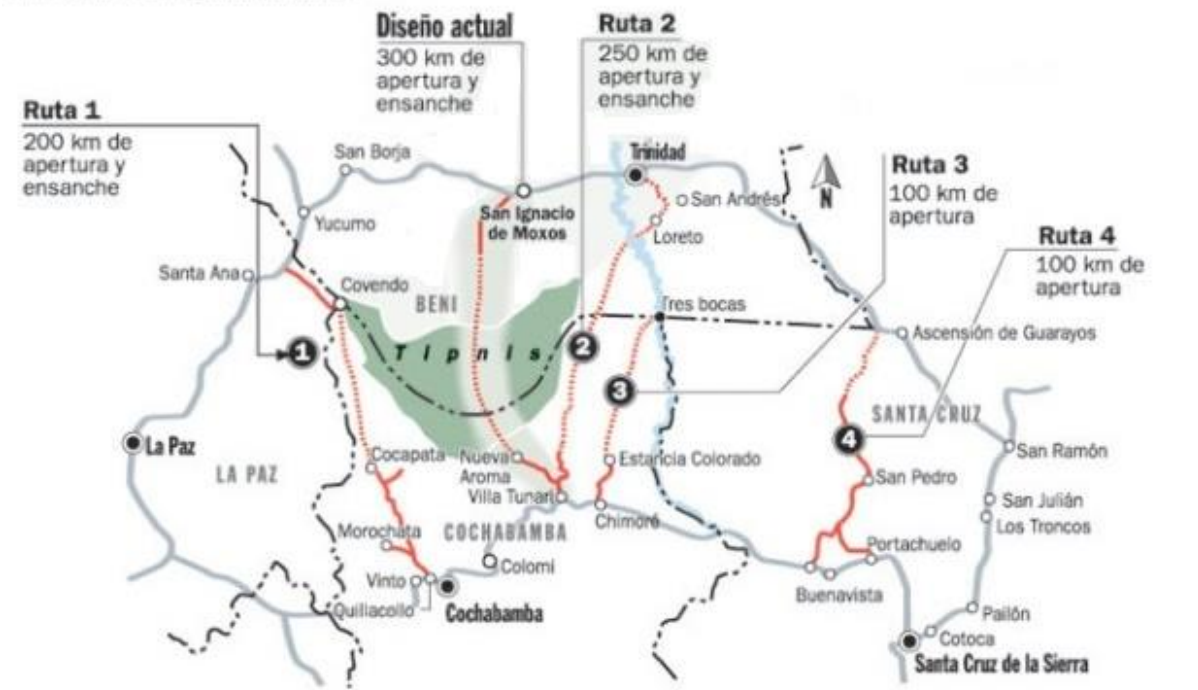
A nadie se le escapa, entonces, que esta vía en realidad no es tanto de interés nacional boliviano, sino principalmente es de interés extranjero, ya que el 80% del costo de esta carretera lo paga Brasil. Bolivia sin duda se beneficia con una carretera más en su territorio, pero la pérdida del TIPNIS sobrepasa el precio y las consecuencias serían realmente dramáticas para el país, ya que esta es una vía que condiciona muchos intereses. Sin embargo, serán los poderosos los que saldrán beneficiados, no los del territorio.

¿Existen alternativas en el conflicto?

El conflicto del TIPNIS generó grandes movilizaciones sociales. Se conformaron distintas plataformas en defensa del territorio del parque y se plantearon distintas alternativas al trazado de la vía. En el Foro Boliviano sobre Medio Ambiente y Desarrollo, la Campaña de Defensa del Isiboro Sécore presentó cuatro distintas alternativas a la vía, que esencialmente circundan el Parque Nacional Isiboro Sécore para protegerlo y buscan otras rutas de vinculación entre los corredores transoceánicos.

Buscando salvar el Tipnis

Hay otras alternativas de ruta propuestas para la carretera que construye el Gobierno. La campaña de Defensa del Isiboro Sécore presentó cuatro alternativas de tramo a la carretera Villa Tunari - San Ignacio de Moxos



Fuente: Foro Boliviano sobre Medioambiente y Desarrollo/Campaña de Defensa del Isiboro Sécore

Infografía: Mary Luz Soruco

También los municipios del interior del parque han planteado otras alternativas al trazado proyectado, buscando de igual forma circundar el territorio y poder así evitar afectaciones, aprovechar la direccionalidad de los ríos y beneficiar con la ruta a las comunidades indígenas que habitan el TIPNIS.

La resistencia social es feroz ante la inminente construcción de la vía. En el año 2011, todas las comunidades indígenas del TIPNIS tuvieron que salir en defensa de su territorio, ya que una carretera que parte en dos el Parque Nacional Isiboro Sécore implicaría grandes pérdidas medioambientales y fuertes afectaciones económicas directas a los intereses de sus comunidades indígenas, bajo la falacia del progreso y la promesa desarrollista.

Muchas de las comunidades indígenas que habitan el TIPNIS conservan un modo de vida todavía alejado de la llamada civilización; todavía habitan el bosque y viven a partir de la caza, la pesca, la agricultura y otras actividades primarias; algunas comunidades son todavía seminómadas y recorren la selva en función de sus necesidades; mantienen una cosmovisión ligada al bosque, a las fuerzas de la naturaleza, los animales, los árboles de la selva; son gente muy vulnerable frente a las fuerzas de una economía global.

La impotencia y precariedad en la que se encuentran estas comunidades indígenas frente a un proyecto de gran envergadura hizo nacer un sentimiento de territorialidad avalado por la Constitución Política del Estado, un discurso político sobre el indigenismo y la conservación de la Madre Tierra, leyes de protección del territorio, etc. que fortalecieron el nexo con su territorio, reconociéndose como parte del suelo y de la biodiversidad del TIPNIS; se organizaron en grupos y marcharon en gran resistencia en defensa de su territorio.

La movilización conocida como la "Marcha por la Dignidad" duró 65 días. Los indígenas de la región del TIPNIS caminaron desde Trinidad hasta la ciudad de La Paz; salieron en caravana y, en el camino, otros indígenas y defensores del TIPNIS se les fueron sumando, atravesaron el territorio boliviano hasta llegar a la ciudad de La Paz el 19 de octubre del 2011, donde fueron recibidos con muchos letreros de apoyo, comida, abrigo, agua, etc. Era gente de la zona amazónica que llegaba en condiciones difíciles al frío del altiplano. La solidaridad del pueblo paceño dejó escenas conmovedoras.

A su llegada a la ciudad de La Paz por primera vez, el gobierno boliviano los detuvo por días en la Plaza Murillo, hasta que meses después se realizó la segunda marcha que reunió no solo a los pobladores del TIPNIS, sino que siguió sumando a otros grupos en su defensa. Paceños, alteños y de otras partes de Bolivia llegaron para sumarse a la resistencia y defensa del territorio del TIPNIS y el Gobierno tuvo que dar un paso atrás y escuchar a los marchistas. Como resultado, se firma la que se denomina "Ley Corta", que declara al TIPNIS como territorio indígena intangible, se frena la construcción de la carretera hasta revisar otras alternativas a la ruta y se establece que se realizará una consulta previa sobre la construcción de la vía por el territorio del TIPNIS.

La consulta prácticamente dura dos meses, porque se realiza *in extenso* en todo el territorio del Parque Nacional Isiboro Sécore, donde existen lugares prácticamente inaccesibles. Sin embargo, extrañamente, el resultado de la consulta es un contundente 82% por el "sí" a la carretera que atraviesa el TIPNIS; 55 de las 58 comunidades indígenas validan el proyecto.

¿Qué sucederá entonces con el TIPNIS?

Después de la consulta que arrojó un resultado tan inesperado, la ruta de la carretera quedó validada y configura un futuro con la carretera al 2030, lo que provocará la deforestación de 600.000 hectáreas del TIPNIS, es decir, 65% de la masa forestal desaparecerá. Será uno de los corredores transoceánicos más importantes del continente, pero estará al servicio del

narcotráfico, de los coccaleros y de la explotación maderera principalmente; el mito del progreso obligará a las poblaciones indígenas a cambiar de modo de vida y se verán desplazadas frente a la explotación del petróleo y el gas; el volumen de producción que atravesará el corredor transoceánico será principalmente brasilero, porque Bolivia no tiene un sector industrial fuerte, ni puede hacer grandes inversiones en el territorio para generarlas.

La situación futura de las comunidades indígenas no debe interpretarse como un estancamiento en la precariedad, pero el cambio que se avecina es demasiado fuerte, una inyección del mito del progreso demasiado intenso para ellos, un cambio de escalas que no alcanzan a comprender en su magnitud y que los condena al desplazamiento.

Espero que el caso boliviano genere preguntas, comentarios y paralelismos con el caso del Corredor Bioceánico que atraviesa el Chaco Central Paraguayo. Es importante subrayar que en Bolivia la ruta está en construcción, en cambio en el Chaco Central todavía se puede discutir sobre el tema. Debemos comprender que estamos hablando de diferentes tipos de vulnerabilidades: en el caso boliviano, tiene que ver con las comunidades indígenas de la selva; en Paraguay, estamos hablando de una población indígena muy desvinculada, de gran precariedad, que de pronto estará sobre una vía de escala mundial que le cambiará el modo de vida completamente.

¿Cómo enfrentaremos todos esos cambios desde lo local, sin perder de vista la oportunidad que nos ofrecen y su importancia a nivel global? Ese es el reto.