


Fall 2017

# Sí o No a la Carretera: Las distintas perspectivas geopolíticas en el debate sobre la carretera a través del TIPNIS / Yes or No to the Road: The different geopolitical perspectives in the debate on the road through the TIPNIS

Brigid Freed

*SIT Study Abroad*, [bfreed@macalester.edu](mailto:bfreed@macalester.edu)

Follow this and additional works at: [http://digitalcollections.sit.edu/isp\\_collection](http://digitalcollections.sit.edu/isp_collection)

 Part of the [Environmental Policy Commons](#), [Environmental Studies Commons](#), [Family, Life Course, and Society Commons](#), [Latin American Studies Commons](#), [Place and Environment Commons](#), [Politics and Social Change Commons](#), and the [Work, Economy and Organizations Commons](#)

---

## Recommended Citation

Freed, Brigid, "Sí o No a la Carretera: Las distintas perspectivas geopolíticas en el debate sobre la carretera a través del TIPNIS / Yes or No to the Road: The different geopolitical perspectives in the debate on the road through the TIPNIS" (2017). *Independent Study Project (ISP) Collection*. 2694.

[http://digitalcollections.sit.edu/isp\\_collection/2694](http://digitalcollections.sit.edu/isp_collection/2694)

This Unpublished Paper is brought to you for free and open access by the SIT Study Abroad at SIT Digital Collections. It has been accepted for inclusion in Independent Study Project (ISP) Collection by an authorized administrator of SIT Digital Collections. For more information, please contact [digitalcollections@sit.edu](mailto:digitalcollections@sit.edu).

**Sí o No a la Carretera: Las distintas perspectivas geopolíticas en el debate  
sobre la carretera a través del TIPNIS**

Por Brigid Freed  
SIT Bolivia: Multiculturalism, Globalization, and Social Change  
Asesor: Carlos Crespo  
Directoras académicas: Heidi Baer y Noemi Baptista  
Otoño 2017  
Cochabamba, Bolivia

## Índice

Agradecimientos	2
Abstracto	3 – 5
Introducción	6 - 7
Contexto del Territorio	7 - 10
Historia breve de la carretera	10 – 12
Los actores principales del debate	13 – 15
Metodología	16 – 18
Análisis del debate hoy día	19 – 29
Conclusiones	30
Bibliografía	31 – 32
Contactos	33

## **Agradecimientos**

Quisiera agradecer a todas las personas que me han ayudado a realizar este estudio corto. Primero, quiero decir muchísimas gracias a todos los que trabajan para el SIT. Principalmente, a las directoras del programa Heidi Baer y Noemi Baptista. Sin la dirección académica de ellas este estudio no habría sido posible. También, quiero agradecer a Patricia Parra por toda su ayuda con toda la parte logística de mi proyecto. Sin tu organización y apoyo no habría podido realizar este estudio. También, quiero decir gracias a mi asesor académico para este estudio, Carlos Crespo. Él me dio muchas horas de su tiempo y sus pensamientos e experiencia con el tema. Estoy agradecida por la oportunidad de trabajar y aprender de él.

Además, quisiera decir muchísimas gracias a mi familia anfitriona, Daniela, Jorge, Luciana, Kelly, Katy, Pati, y Jimmy. Ellos me recibieron generosamente en su casa por tres meses y medio. Ellos me ayudaron conocer la hermosa ciudad de Cochabamba. Siempre estoy agradecida por su apoyo, cariño, y compañerismo. Nunca olvidaré las cosas que ellos me han enseñado. En parte, mi éxito en este estudio se debe a ellos.

Finalmente, quisiera agradecer a todas las personas que me dieron su tiempo y sus perspectivas a través de las entrevistas. Sin las perspectivas de estas personas no habría podido realizar este estudio. Entonces, muchísimas gracias a Sarela Paz, Carlos Crespo, Diego Vidal, Emilio Vilche, Mariano Gamarra, y Maria Lohman. Estoy agradecida por sus actitudes receptivas al para hablar conmigo. Fue un placer escuchar y aprender de las experiencias únicas de estas personas. El siguiente estudio no sería posible sin la generosidad y conocimiento de las personas a las que he entrevistado.

## **Abstracto**

Podemos ver el Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore (TIPNIS) como una representación importante de los valores de Bolivia. El parque tiene más de un millón de hectáreas de selva protegida y es el hábitat de 64 comunidades indígenas. Por eso, el territorio es muy importante para el medio ambiente y también para las culturales de las personas indígenas en Bolivia. Aunque, bajo el liderazgo del primer, presidente indígena de Bolivia, Presidente Evo Morales, se está realizando un proyecto de desarrollo para construir una carretera a través de la corazón del territorio. Recientemente, en Agosto de 2017, el Presidente Morales aprobó una ley que quitó la intangibilidad del territorio, entonces ahora el proyecto de la carretera puede seguir legalmente. La carretera podría tener impactos graves dentro el territorio ecológicamente y también culturalmente. Internacionalmente, la carretera podría facilitar la conexión entre Brasil y el océano Pacífico. Entonces, hay grandes intereses fuera de Bolivia también.

Claramente, han habido mucha crítica sobre la propuesta de un proyecto de desarrollo por parte de ambientalistas y también activistas indígenas. Sin embargo, hay una cantidad apoyo significativa para el plan de algunos grupos indígenas también. La cuestión de la construcción de la carretera tiene un larga historia que está caracterizada por resistencia, manifestaciones, y represión. Hoy la cuestión es muy polémica y todavía está cambiando. El tema es un ejemplo de muchos problemas claves dentro la política en Bolivia, como los derechos de las personas indígenas, el desarrollo, el extractivismo, la relación entre los cocaleros y el gobierno, y la conservación y la deforestación. Este ensayo quiere presentar la complejidad de este debate geopolítico dentro de Bolivia y responder a algunas preguntas. ¿Quiénes son los distintos actores en el debate y cuáles son sus perspectivas únicas? ¿Cómo podemos explicar que el proyecto de

desarrollo que puede amenazar un territorio indígena y conservado está ocurriendo durante el gobierno del primer presidente indígena de Bolivia?

The Isiboro Sécore National Park and Indigenous Territory (TIPNIS) can be seen as an important representation of Bolivia's values. With over a million hectares of protected jungle and 64 indigenous communities, the territory is important to both the environmental as well as cultural heritage of the country. However, under Bolivia's first indigenous president, President Evo Morales, a project to construct a highway bifurcating the TIPNIS territory is beginning to be realized. Recently, in August of 2017, President Morales passed a law eliminating the intangibility of the TIPNIS territory, therefore, allowing the construction of the highway to proceed. The highway could have major implications within the territory, both ecologically and culturally, as well as internationally as it could create an easier connection between Brazil and the Pacific Ocean.

Obviously, the proposition of such a development project has drawn harsh criticism from environmentalists and also indigenous activists. However, there is also a strong amount of indigenous support for the president and his plan. The issue of constructing this highway has a long and complex history marked by protests, resistance, and repression. Today the issue remains controversial and ever changing, embodying key political issues in Bolivian political life such as the rights of indigenous communities, the understanding of development, the history of extractivism, political alliances between coca growers and Evo's MAS party, and the role of the government in environmental conservation. This paper seeks to understand the complexity of this geopolitical debate within Bolivia by answering a few questions. Who are the distinct actors within the debate and what are their unique perspectives on the issue? What explains the fact that

a highway project many see as the marking the destruction of Mother Earth and of an indigenous habitat is succeeding under Bolivia's first indigenous president?

## **Introducción**

El debate sobre la carretera que el gobierno de Evo Morales quiere construir a través del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore (TIPNIS), que se llama la carretera Villa Tunari- San Ignacio de Moxos, es un debate que es muy complejo y muy polémico en Bolivia, hoy. El tema tiene también una larga historia que representa muchas de las cuestiones que Bolivia enfrenta en esta época. En el año 2005, Bolivia eligió a su primer presidente indígena, Evo Morales. Su elección trajo muchos cambios para el país. Como persona indígena, Morales prometió proteger los intereses de las diversas comunidades indígenas dentro de Bolivia y también los derechos de la Madre Tierra. Uno de los cambios más significativos fue en el año 2009 cuando Morales promulgó una nueva Constitución Política del Estado de Bolivia. La nueva constitución estableció a Bolivia como un Estado Plurinacional con reconocimiento de los 36 pueblos indígenas autónomos dentro el país. Pero en el gobierno del presidente Evo Morales, Bolivia sigue enfrentando a las fuerzas de la globalización y al capitalismo global. En muchos sentidos toda Bolivia está mirando si Morales va a responder a estas fuerzas de maneras diferentes a lo que hicieron los presidentes anteriores. Hasta este día el debate sobre la carretera cambia constantemente. Por ejemplo, en agosto de este año Evo Morales aprobó una ley que ha quitado la intangibilidad del TIPNIS. Esta ley hace posible, otra vez, construir la carretera a través del TIPNIS.

Yo llegué a este tema porque como extranjera, con poco conocimiento del contexto del país, me parecía muy extraño que el primer presidente indígena de Bolivia quisiera construir una carretera que podía amenazar a un territorio indígena y a un área protegida. Me parecía un gran contradicción. Un presidente que tenía valores indígenas, que ha hablado sobre la importancia de la Madre Tierra y la autonomía de las comunidades indígenas estaba haciendo avanzando un

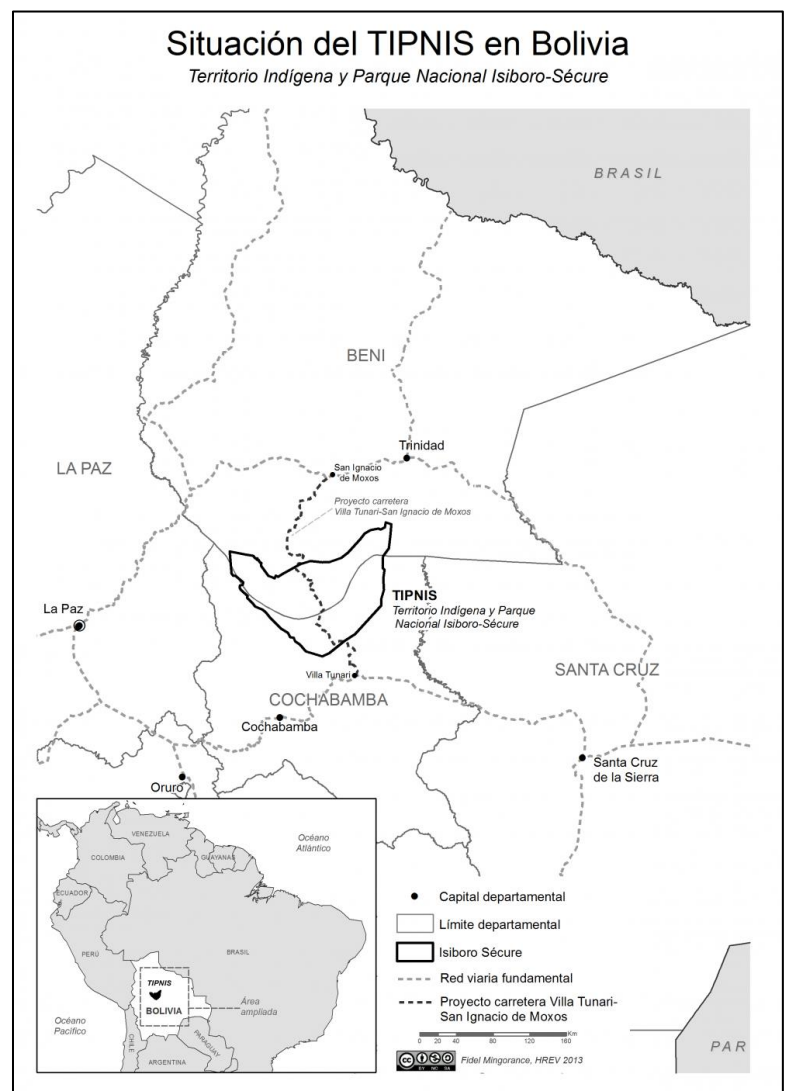


proyecto de desarrollo que tuvo orígenes en de la época neoliberal en Bolivia. Yo quería hacer este estudio para averiguar por qué el gobierno de Evo Morales estaba impulsando este proyecto a pesar de tanta resistencia. Para presentar este tema primero voy a dar contexto al territorio y a la historia del territorio. A continuación, voy a explicar una historia breve del debate sobre la carretera. Hoy día el debate sigue, entonces después voy a mostrar las distintas perspectivas de algunos de los actores principales dentro del debate. Para realizar este estudio he leído textos y conducido entrevistas con expertos sobre el tema. Voy a explicar mis métodos para las entrevistas con más detalle luego de las secciones sobre la historia del debate.

### Contexto del Territorio

El Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécure (TIPNIS) está localizado entre los departamentos de Beni y Cochabamba en la zona central de Bolivia. El parque tiene doble protección bajo la ley como parque nacional y como territorio indígena. Como territorio indígena, el territorio es el hábitat histórico de los pueblos indígenas Chimán, Yuracaré, y Mojeño-

trinitario (Asamblea Legislativa Plurinacional de Bolivia 2011). Hay 64 comunidades indígenas



Mapa viene de: [geoactivismo.org](http://geoactivismo.org)

dentro del territorio. El parque fue fundado en parte el año 1965 bajo la presidencia de René Barrientos Ortuño, cuando él formó el Parque Nacional Isiboro Sécure (PNIS) (Aguilar 2011). La parte como territorio indígena fue dado en el año 1990 después de la ‘Marcha por el Territorio y la Dignidad’ (Aguilar 2011). Después de esta marcha indígena, el gobierno reconoció el área como territorio indígena perteneciente a las tres etnias, Chimán, Yuracaré, y Mojeño-trinitario. También, ellos añadieron más territorio para incorporar comunidades que vivían cerca de los ríos Isiboro y Sécure. Después de esta acción en 1990 el Parque Nacional Isiboro Sécure (PNIS) se volvió el Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécure (TIPNIS) y tenía 1’225.347 hectáreas (Aguilar 2011). La designación del parque como territorio indígena fue una acción histórica e importante en la historia de Bolivia. La socióloga, Gabriela Canedo Vásquez, escribe sobre la importancia de este reconocimiento de las comunidades indígenas, “La década de los noventa marca un giro en la historia de los grupos indígenas, no solo amazónicos sino bolivianos, pues por primera vez el Estado escucha y atiende sus reivindicaciones territoriales” (Canedo Vásquez 2011, 95). Entonces, el TIPNIS tiene mucha importancia en la historia de las comunidades indígenas en Bolivia. La creación del TIPNIS fue un gran éxito en la lucha por los derechos de las personas indígenas.

Las comunidades indígenas que son nativas del territorio son principalmente nómadas (Achtenberg 2011). Tradicionalmente, ellos han vivido una vida muy separada e independiente de muchas fuerzas de afuera. Además de los grupos indígenas que tradicionalmente han vivido en las tierras bajas del TIPNIS, hay otras comunidades indígenas, principalmente grupos Quechua y Aymará, que han venido del altiplano. Muchas veces, se refieren a ellos como los colonizadores. Ellos han habitado el TIPNIS desde los 70 (Achtenberg 2011). Estos grupos indígenas son agricultores. Ellos cultivan muchos tipos de productos para vender en el mercado

nacional. Muchos de los colonizadores del parque también cultivan la hoja de coca (Achtenberg 2011). El tema de la producción de la hoja de coca dentro del territorio es muy polémico. Ahora los productores de coca tienen su propia área del parque donde es legal cultivar la hoja de coca. Esta área se llama el polígono 7 (Sarela Paz 2017). Las actividades de los colonizadores han afectado la naturaleza del parque. La producción de la hoja de coca ha producido en mucha deforestación en el sur del parque. El tamaño del territorio han sido reducido a consecuencia de los colonizadores. Como ha escrito Gabriela Canedo Vásquez, “En el año 2009, debido a la presión de colonizadores y productores de coca, el presidente Evo Morales entregó a los pueblos originarios un título ejecutorial que se reduce a 1’091.656 hectáreas y se define una línea roja que prohíbe nuevos asentamientos” (Aguilar 2011, 3). Entonces, hay una zona donde el cultivo de coca es legal dentro del parque, pero algunos activistas tienen miedo que la frontera de la producción vaya a expandirse especialmente con la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos.

Además de la diversidad de grupos indígenas dentro del territorio, también hay una gran biodiversidad de flora y fauna. El territorio tiene “...602 especies de plantas, 825 especies de vertebrados, 108 especies mamíferas, 470 especies de aves, 39 especies de reptiles, 53 especies de anfibios, 188 especies de peces y 127 especies de insectos” (Aguilar 2011, 3). Además, once de estas especies de animales están en peligro de extinción (Achtenberg 2011). Entonces, el TIPNIS es una de las áreas más biodiversas del mundo con más de 1.500 hectáreas de árboles (Aguilar 2011, 3). Muchos ambientalistas dicen que el TIPNIS tiene una función ecológica muy importante para la región y el mundo. La organización Somos Sur, que hace investigaciones sobre temas importantes en Bolivia, dice que el TIPNIS es la fuente de agua más importante para el departamento de Cochabamba (Somos Sur 2017). Sin la cantidad de árboles dentro del

territorio es posible que la ciudad de Cochabamba sufra más sequía. Para una ciudad que ha tenido problemas con el agua históricamente, menos lluvia para Cochabamba podría ser muy serio. También, con la realidad del cambio climático las selvas de Latinoamérica son importantes porque absorben carbono.

### **Historia Breve de la Carretera**

Los planes para construir una carretera a través del TIPNIS para conectar las carreteras de los pueblos de Villa Tunari en el departamento de Cochabamba y San Ignacio de Moxos en el departamento del Beni tienen una larga historia. Hubo planes para construir una carretera hacía muchos años, pero siempre fue un problema muy político con muchos diferentes intereses políticos. Siempre, en los grandes proyectos de desarrollo hay distintos grupos que tienen interés u otros que quieren rechazar el proyecto.

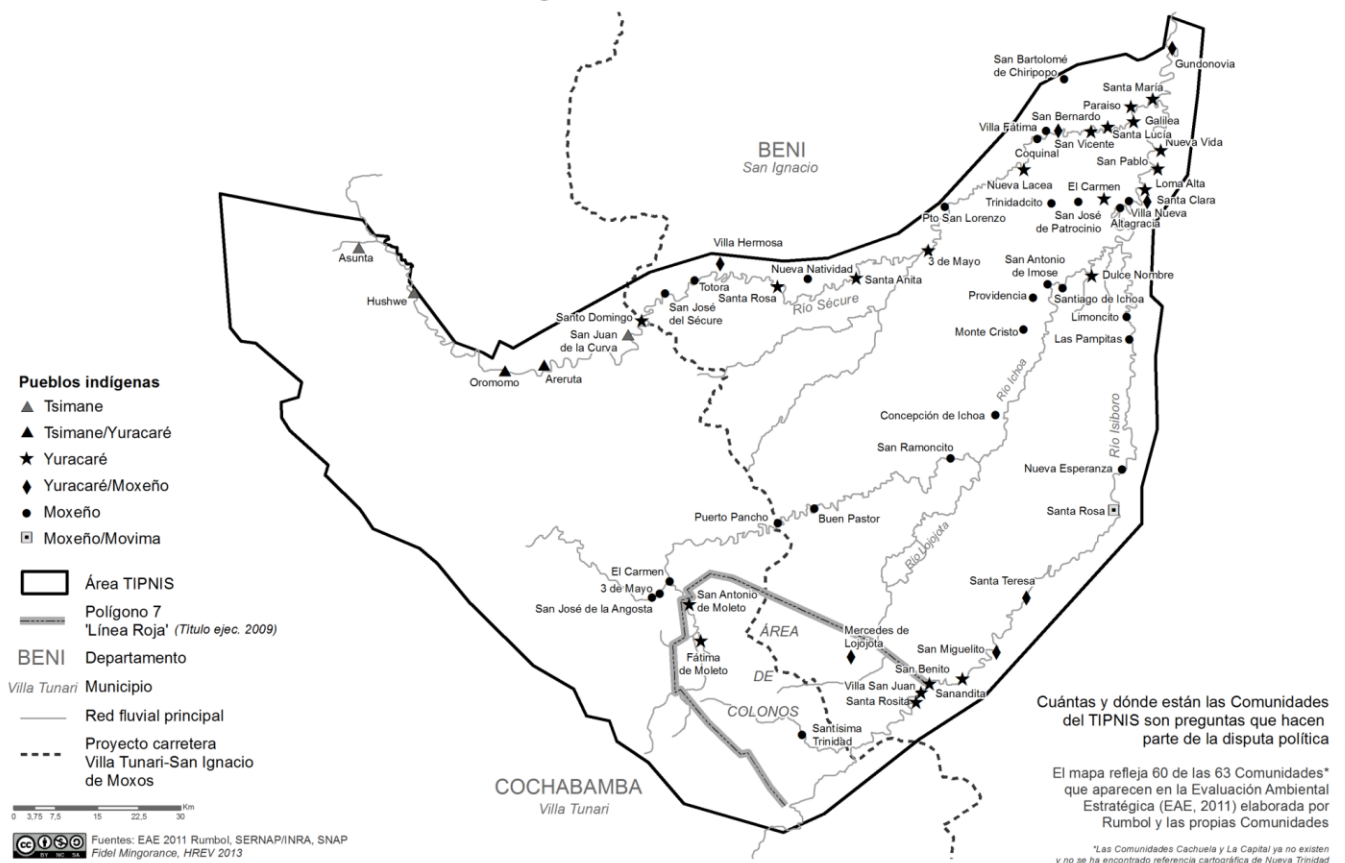
Los planes para la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos empezaron en el año 2000. En este año hubo una reunión de presidentes de América del Sur para empezar lo que se llamó la Iniciativa para la Integración Regional de Suramérica (IIRSA). El plan quería mejorar las conexiones de comercio y comunicación entre los países suramericanos (Federación Internacional de Derechos Humanos 2013, 4). Entonces, surgió la idea para más construcciones de carreteras. La carretera a través del TIPNIS sería necesaria para conectar los otros proyectos. Luego, en el año 2009 el presidente Evo Morales y el presidente Luiz Inácio Lula da Silva de Brasil llegaron a un acuerdo para construir la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos a través del TIPNIS (Federación Internacional de Derechos Humanos 2013, 4). Una empresa Brasileña iba a hacer la construcción con financiamiento del gobierno de Brasil. El proyecto iba a costar 415 millones de dólares (Federación Internacional de Derechos Humanos 2013, 4).

Después de la aprobación del proyecto hubo muchas personas que no estaban de acuerdo con la decisión del Presidente Evo Morales. Ellos decían que la carretera iba a pasar a través del corazón del TIPNIS y traer la destrucción del medio ambiente y amenazar la subsistencia de la grupos indígenas. También hubo muchas manifestaciones porque el presidente Morales hizo el acuerdo sin consultarlo con las comunidades indígenas que serían afectadas por la carretera. Entonces, muchos activistas indígenas protestaron contra la decisión de presidente Morales (Federación Internacional de Derechos Humanos 2013, 4). El 15 de agosto de 2011, muchos activistas marcharon a La Paz, para protestar contra la carretera. Había mil residentes del TIPNIS de tres comunidades indígenas y sus simpatizantes que incluyendo a activistas y ambientalistas (Achtenberg 2017). El gobierno de Evo Morales respondió con fuerza a la marcha. Evo mandó las policías para interrumpir la marcha. Hubo un choque violento entre los manifestantes y los policías. Setenta personas fueron heridas en el enfrentamiento con los policías. A la prensa que acompañaba este evento le parecía muy mal lo que hizo el presidente Evo Morales. Hubo mucha crítica de las acciones del presidente Morales, después de este evento (Achtenberg 2017). El resultado de este evento fue que Morales accedió a las demandas de los manifestantes. Después de este evento el 24 de Octubre en de 2011, Evo Morales aprobó la ley 180 de Protección del TIPNIS que decía que el TIPNIS era un área protegida e intangible otra vez y suspendió la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de d (Federación Internacional de Derechos Humanos 2013, 5). Ahora, el debate se ha renovado porque en agosto del 2017 el presidente Morales aprobó una ley para permitir la construcción de la carretera, otra vez (Achtenberg 2017).

Recientemente, el 13 de agosto de 2017 Evo aprobó una ley que permitiría la construcción de una carretera a través del TIPNIS, otra vez. Entonces, ahora hay un resurgimiento de la controversia sobre el tema. Hay muchos argumentos de todos los actores en

el debate y realmente es un tema muy complicado. Hay intereses políticos del gobierno, intereses de las personas indígenas que viven en el TIPNIS, intereses de ambientalistas, e intereses de los coccaleros. Algunos dicen que con una carretera viene el progreso y el desarrollo para las comunidades indígenas y para toda Bolivia. Otros dicen que la carretera es una excusa para empezar la destrucción de un área protegida y no va a beneficiar a muchas comunidades indígenas. Esta es investigación que se trata de la realidad actual de este tema polémico en Bolivia. En las hojas a continuación vamos a conocer algunos de los distintos puntos de vista en la discusión. Primero voy a explicar un poco sobre los actores principales dentro del debate hoy.

## Comunidades indígenas del TIPNIS



Mapa viene de: [geoactivismo.org](http://geoactivismo.org)

## **Los actores principales del debate**

Con este proyecto de desarrollo tan grande hay muchos grupos con muchos distintos intereses, algunos que apoyan la carretera y algunos que se oponen ella. Los principales actores en el debate son los grupos indígenas del TIPNIS, los colonizadores indígenas, los cocaleros, el gobierno, los brasileños, y los ambientalistas y académicos.

Los grupos indígenas del TIPNIS están divididos por el tema de la carretera. Algunas comunidades están de acuerdo con la construcción y algunas se oponen. La mayoría de las comunidades que están en el sur del territorio apoyan la carretera. Estos grupos van a estar más cerca de la ruta de la carretera. Pero la mayoría de las comunidades indígenas que viven en el lado noreste del parque van a estar a muchos días de la carretera. Entonces, algunos de estos grupos no apoyan la carretera. La división en apoyo entre los diferentes grupos indígenas representa las divisiones entre los indígenas de las tierras bajas y los del altiplano. Los colonizadores del sur del territorio van a beneficiarse más de la carretera que otros grupos indígenas. Ellos tienen una vida que está más conectada con los mercados y el comercio entonces, una carretera puede ayudarles (Achtenberg 2013). Hay una alianza tradicional entre los grupos indígenas del altiplano y del gobierno de Evo Morales.

Los cocaleros son un grupo que tiene mucho interés en la carretera. Ellos están en el sur del parque en una área que se llama el polígono 7. En esta área el cultivo de la hoja coca es legal. La ruta propuesta para la carretera va a cruzar la zona del polígono 7. Una carretera podía facilitar la transportación de su producto.

El gobierno de Evo Morales y su partido el Movimiento al Socialismo están impulsando el proyecto de la carretera a pesar de la controversia. Ellos argumentan que la carretera va a traer progreso económico a Bolivia y a los departamentos de Beni y Cochabamba. Por otra parte, Evo

Morales es el líder de los sindicatos de cocaleros. Los cocaleros y campesinos que están ocupando el sur del TIPNIS son la base política de Evo Morales. El gobierno tiene el interés político de ayudar y apoyara la base política de votantes. También el gobierno quiere mejorar la economía de Bolivia. Hoy, Bolivia es aún uno de los países más pobres de Sudamérica (Center for Economica and Policy Research). Una carretera que va de norte a sur y conecta los departamentos de Cochabamba y Beni puede servir para mejorar la economía reduciendo el tiempo para transportar productos entre los departamentos. Desde el punto de vista del gobierno esta carretera ha sido un sueño nacional por muchas años y el proyecto puede ayudar al desarrollo económico de todo el país.

Claramente, los brasileños tienen mucho interés en la terminación de esta carretera. El Banco Nacional de Brasil va a financiar una gran parte de la construcción de la carretera. Según el acuerdo entre Bolivia y Brasil del año 2009 el Banco Nacional de Brasil iba a financiar 332 millones del costo de la carretera, el resto era la responsabilidad del gobierno de Bolivia (Federacion Internacional de Derechos Humanos 2013, 3). El gobierno de Brasil quiere la carretera para tener mejor acceso al océano Pacífico. Para ellos la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos es el último eslabón para unir Brasil con el océano pacífico. Por eso, algunos se han referido a la carretera como la carretera bioceánica (Federacion Internacional de Derechos Humanos 2013, 3). Brasil es un gran vendedor de soya a China, entonces una conexión más corta con el océano pacífico puede ayudar a su economía de exportación.

Finalmente, los ambientalistas y académicos han elevado sus voces dentro el debate sobre la carretera. Ellos tienen miedo que una carretera a través del TIPNIS traiga la destrucción del medio ambiente y abra el territorio a fuerzas de extractivismo. Y sus miedos tienen asidero ya que ha habido estudios que dicen que con una carretera grandes partes del parque podrían ser



desforestadas en pocos años (Periódico Digital de Investigación sobre Bolivia 2011). El presidente Evo Morales ha dicho también, que tiene interés en la exploración de los hidrocarburos dentro del territorio (Achtenburg 2017). En el año 2013 el gobierno de Evo Morales expresó interés en la exploración de hidrocarburos dentro de parques nacionales (CEDIB 2013). El Centro de Documentación e Información Bolivia escribió, “El avance de las transnacionales sobre las áreas protegidas, resistido por el pueblo y apenas iniciado por los gobiernos neoliberales, hoy es conseguido e impulsado por el gobierno de Evo Morales” (CEDIB 2013) después de una declaración del vicepresidente de Evo Morales, en el año 2013 sobre el propósito de exploración de recursos hidrocarburíferos dentro de áreas protegidas. Entonces, académicos y ambientalistas han expresado miedo que la invasión de una carretera a través del TIPNIS podría tener efectos graves para el medio ambiente. Muchos de ellos argumentan que el proyecto es un ejemplo de que Evo Morales sigue el legado del extractivismo ambiental dentro de Bolivia.

Durante este estudio he tenido el privilegio de conocer y entrevistar a algunos de los actores principales dentro el debate sobre la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos. Este estudio trata de las distintas perspectivas en el debate entonces antes de presentar algunas de las perspectivas de las personas que he entrevistado voy a explicar la metodología de mi investigación.

## **Metodología**

La información de este estudio corto proviene principalmente de dos lugares, las entrevistas con actores principales en el debate y las lecturas académicas y de periódicos sobre el tema. Debido a que este estudio quiere conocer las distintas perspectivas dentro el debate sobre la carretera, las entrevistas fueron una parte muy importante de la investigación. Quería entrevistar a personas de ambos lados del debate que tenían distintas perspectivas. Creía que si podía entrevistar a los actores principales podría conocer más la complejidad del problema.

Pero también hay limitaciones en mi investigación. No he tenido tiempo o acceso para entrevistar a las personas de cada grupo que he nombrado como actores principales. Con más tiempo quizás habría sido posible entrevistar a más personas. He tenido éxito entrevistando a personas de ambos lados en el debate. He entrevistado a académicos, ambientalistas, y personas indígenas. Ha sido más difícil entrevistar a algunos grupos. No pude entrevistara ningún miembro de un sindicato cocalero. Muchas personas me han dicho que ellos son muy cerrados para hablar con extranjeros. En general, en mi experiencia haciendo este estudio corto, fue más difícil hablar con actores que estaban a favor de la carretera. Creo que los cocaleros son un grupo muy importante dentro de este debate, entonces voy a hablar sobre su perspectiva en este ensayo, pero la información que yo tengo sobre su perspectiva proviene de otras fuentes. Tampoco pude entrevistar a ningún miembro de un grupa indígena que estuviera contra la carretera. Creo que la mayoría de las comunidades que no están de acuerdo con la carretera están en el lado noreste del territorio que es muy lejos de Cochabamba, pero he viajado a Villa Tunari para conocer a algunos miembros de las comunidades indígenas del sur del TIPNIS. Si hubiera tenido más tiempo y recursos para hacer este estudio quizás habría podido tener la oportunidad de conocer

más personas con más diversas perspectivas. Pero a pesar de estas limitaciones, con mis entrevistas, creo que he representado argumentos de ambos lados en el debate sobre la carretera.

He tenido el privilegio de hablar con académicos y ambientalistas sobre el tema y también con personas indígenas del sur del TIPNIS, así como con un diputado del Movimiento al Socialismo. Entonces, aunque no he entrevistado a representantes de todos los grupos principales en el debate, creo que con las entrevistas que hay dentro de este estudio puedo mostrar en parte, algunos argumentos importantes a favor y en contra de la carretera. Obviamente, no puedo representar a cada voz en el debate, pero espero que con las voces que están representadas aquí, los lectores puedan entender un poco la complejidad del debate entre ambos lados.

Para conducir mis entrevistas yo hice las mismas preguntas a cada persona. He intentado escribir preguntas que no muestren, en el debate, preferencia por un lado sobre el otro. Cada una de mis preguntas se tratan de una característica importante dentro del debate, la política, los efectos para el medio ambiente, los derechos de las personas indígenas y los conceptos de desarrollo. Mis preguntas para las entrevistas son como sigue.

1. ¿Qué opina usted sobre la construcción de la carretera a través del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro-Sécure?
2. ¿En su opinión el TIPNIS debe ser un lugar intocable? Y qué significa intocable para usted?
3. ¿En su opinión a quién va a beneficiar la construcción de la carretera?
4. Algunas personas me han dicho que la carretera no estará cerca de la mayoría de las comunidades indígenas. ¿Esta declaración es verdadera o no? ¿Y si es verdad cómo puede la carretera ayudar a las comunidades indígenas si está muy lejos?
5. ¿En su opinión cuál es el papel de los cocaleros en este debate?

6. ¿Qué le respondería usted a los ambientalistas que dicen que la construcción de la carretera va a traer la destrucción del medio ambiente en lugar de su conservación?
7. ¿Qué opina usted sobre la idea de que la carretera va a beneficiar a las empresas transnacionales?
8. ¿Por qué piensa usted que este tema de la carretera es tan polémico?

## **Análisis del debate hoy día**

### *Introducción*

Para explicar los argumentos del debate sobre la carretera a través del TIPNIS hoy día voy a dividir el tema en tres secciones, el debate desde la perspectiva política, los argumentos ambientales, y los argumentos que tratan del desarrollo. Voy a presentar los argumentos de ambos lados, de las personas que están a favor de la construcción de la carretera y también de las que están protestando por el proyecto.

### *El tema de la carretera desde la perspectiva política*

El tema de la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos es un tema muy político en Bolivia hoy, por muchas razones. El debate personifica muchas divisiones dentro el mundo político de Bolivia porque Bolivia es un país que siempre ha tenido luchas con el tema del extractivismo, el desarrollo, y los derechos de las personas indígenas. Como uno de los países más pobres de Sudamérica y como un país con un gran cantidad de personas indígenas, el tema de la carretera trata de cómo un gobierno puede equilibrar los intereses del desarrollo con la protección de territorios indígenas y conservados. El tema, también es muy interesante en el contexto de Evo Morales, quien es el primer presidente indígena de Bolivia. Muchas personas critican a Evo Morales por impulsar este proyecto, entonces el debate sobre la protección del territorio ha sido muy político.

En mi experiencia entrevistando a miembros de los grupos que no están a favor de la carretera, ellos tienen muchos argumentos políticos contra la carretera. Muchas personas en contra de la carretera me han dicho que el motivo de la carretera es para beneficiar a los cocaleros que son la base política del partido MAS. Durante mis entrevistas con algunos activistas y académicos he oído que la construcción de la carretera tiene razones políticas. Es una

buena decisión políticamente satisfacer a su base de apoyo. Ellos argumentan que la carretera va a beneficiar principalmente a los cocaleros más que a otros grupos indígenas. El hecho que Evo es el líder de los cocaleros significa que el gobierno tiene intereses que están de acuerdo con los intereses de los cocaleros.

Quizás la persona entrevistada que tenía una opinión más fuerte era Sarela Paz. Ella es una profesora de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Mayor de San Simón y tiene muchísima experiencia con el tema del TIPNIS. Ella me ha dicho que más se va a beneficiar de la construcción de la carretera son los cocaleros. Ella me explicó que la retórica del gobierno no tiene mucha razón porque la carretera no va a estar muy cerca de la mayoría de la comunidades indígenas. El gobierno ha dicho que los que van a beneficiarse más son los grupos indígenas que no tienen acceso a servicios básicos como hospitales y escuelas (Reynaldo Flores) (Achtenburg 2017). Sarela me dijo que es una mentira que las comunidades indígenas no tienen servicios básicos y también es una mentira que la carretera sirva a la mayoría de las comunidades indígenas porque la ruta planeada para la carretera solo estará cerca de 12 comunidades de 64. Las comunidades del sur del TIPNIS, que sí van a estar cerca de la ruta, son mayormente productores de la hoja de coca. Es cierto que la ruta de la carretera va a pasar directamente a través del polígono 7 que es la zona donde la producción de la hoja de coca es legal. Entonces, Sarela cree que la carretera va a beneficiar a los grupos que cultivan coca y la carretera va a servir para el narcotráfico. Las otras comunidades indígenas que viven muy lejos de la ruta planeada para la carretera no van a beneficiarse para nada con la construcción.

Aunque la producción de la hoja de coca es ilegal fuera de la zona polígono 7, Sarela me dijo que los cocaleros están agotando la tierra dentro esta zona y necesitan expandir la frontera de producción. Ella tampoco cree que el gobierno pueda controlar la expansión de la

producción de la hoja de coca dentro del parque porque la producción de coca está muy relacionada al mercado global. La hoja de coca tiene muchos usos tradicionales dentro el país, pero también la hoja puede usarse para la producción de cocaína. Es cierto que mucha de la coca producida en Bolivia se usa para usos legales, pero también hay más producción de la hoja de coca que la que está siendo usada para usos tradicionales. Entonces, Sarela me dijo que la carretera va a facilitar más producción de la hoja de coca dentro el territorio y también el narcotráfico, por la carretera, a otros países. Ella cree que el gobierno quiere satisfacer a los coccaleros por razones políticas.

Otras personas en contra de la carretera me han expresado opiniones similares sobre la carretera. Casi todos me han dicho que la carretera va a beneficiar mucho a los coccaleros. Carlos Crespo, profesor del Centro de Estudios Superiores Universitarios de la Universidad Mayor de San Simón, también me ha dicho que la carretera va a traer una expansión de la frontera de producción de coca. Una mayor producción de coca dentro el parque también amenaza destruir el medio ambiente. Carlos también tenía una perspectiva interesante sobre el aspecto político del debate. Para él el tema de la carretera es tan polémico porque muestra temas muy importantes en la presidencia de Evo Morales. Él dijo que el debate sobre la carretera es muy político y polémico porque “se trata de qué entendemos por desarrollo, por modernidad, y por el rol del estado” (Carlos Crespo).

El debate sobre la carretera puede también mostrar mucho sobre la presidencia de Evo Morales. Desde el punto de vista de Crespo y de muchos académicos, el debate de la carretera a través del TIPNIS muestra que el presidente Evo Morales no es tan diferente de otros presidentes neoliberales. Hay una contradicción en el hecho que Evo supuestamente es un presidente para las comunidades indígenas y para la madre tierra, pero está impulsando un proyecto que ellos

argumentan, es la antítesis de estos valores. Carlos argumentó que la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos es un proyecto de desarrollo que viene del periodo neoliberal y que muchos presidentes antes de Evo Morales han intentado cumplir esta carretera sin éxito. Ahora los planes para la carretera finalmente pueden llevarse a cabo porque Morales es un presidente que tiene control de todas las organizaciones sociales. Antes, los grupos indígenas estaban unidos en contra de los presidentes neoliberales, pero ahora con la presidencia de Evo Morales las organizaciones sociales que usualmente deben protestar contra estos proyectos son la base política de Evo Morales.

Podemos ver este problema en la manera en que el gobierno intenta desacreditar a sus críticos. Durante mi entrevista con Maria Lohman, quien es la coordinadora de la organización Somos Sur, ella me explicó que muchas personas del gobierno del MAS han intentado desacreditar a los que se oponen a de la carretera diciendo que si no estás de acuerdo con el proyecto es porque eres parte de la oposición de Evo Morales, parte de la derecha. Ella me explicó que la crítica a Evo Morales viene de la izquierda. Pero también, ella me dijo que de alguna manera la derecha se ha apropiado de la lucha contra la carretera. Los que no están de acuerdo con el presidente Evo Morales ni con su partido, el MAS, critican también el proyecto de la carretera. Entonces, por estas razones el debate es muy político.

Por el lado de los que están a favor de la carretera, muchas personas me han dicho que el tema de la carretera ha sido politizado por la oposición de Evo Morales. Durante mi entrevista con Diego Vida, quien es el Asesor Técnico de la organización Consejo Indígena de Sur (CONISUR), él me dijo que las personas indígenas piensan muy diferente de los académicos, sobre el tema. Él me dijo que “del debate del TIPNIS hablan los políticos no los indígenas.” (Diego Vidal) Para mí esta declaración fue muy interesante. Diego argumenta que las



comunidades indígenas del sur del TIPNIS con las que él trabaja, no piensan que la carretera sólo va a beneficiar a los cocaleros sino también a las comunidades indígenas del sur que no cultivan coca. En realidad, Diego me explicó que las comunidades indígenas del sur del TIPNIS están buscando alternativas al cultivo de la hoja de coca. En un área donde no hay mucha actividad económica muchas comunidades fuera del polígono 7 han recurrido a cultivar coca para ganar dinero. Diego argumenta que con una carretera estas comunidades pueden tener más opciones para ganar dinero y va a haber menos cultivo ilegal de la hoja de coca. Diego me dijo que en esta región de Bolivia “la coca significa dinero” (Diego Vidal). Entonces, si hay más desarrollo en la región, las comunidades pueden realizar actividades económicas más diversas. Este argumento contrasta mucho con los argumentos de los académicos que creen que la carretera va traer más cultivo ilegal de coca.

Otro argumento que me han dicho Diego Vidal es que los académicos y ambientalistas que están criticando el proyecto desde las ciudades están fuera de foco. Desde su punto de vista muchas personas hablan sobre el tema de la carretera a través del TIPNIS, pero pocos conocen la región o saben las realidades que las comunidades indígenas enfrentan. Diego cree que el tema ha sido politizado y que las personas se están olvidando de conocer las perspectivas de las personas indígenas del territorio que se pueden beneficiar.

Sobre el tema político de la alianza entre los cocaleros y el gobierno del MAS, Diego tenía otra opinión diferente a la de los académicos. Él cree que el enfoque en el beneficio para los cocaleros es exagerado por razones políticas. Diego me explicó que muchos otros grupos se van a beneficiar de con la construcción, también, como los granaderos, campesinos, y transportistas. Él cree que el enfoque en los cocaleros en el debate distrae la atención de otros beneficios que pueden venir de la carretera.

### *Temas del medio ambiente en el debate*

Aparte de ser un problema muy político la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos también es un problema ambiental. Muchos críticos del proyecto de la carretera tienen miedo que la carretera traiga la destrucción ambiental de un parque nacional muy importante. Es cierto que la carretera va a cruzar directamente a través del corazón del TIPNIS, que es un parque nacional y territorio indígena protegido. Durante mi entrevista con Sarela Paz, ella me explicó que había un plan de manejo sobre la protección ambiental del territorio, que ha nombrado áreas del territorio para usos tradicionales y áreas intangibles. Las zonas intangibles han sido nombradas porque en estas áreas existe la gran mayoría de la biodiversidad del parque. La carretera cruza las zonas del parque que habían sido nombradas intangibles. Entonces, muchas personas creen que la construcción de la carretera va a destruir mucho el medio ambiente. Ellos argumentan que si la construcción va a empezar la deforestación en estas áreas, después de la construcción, el gobierno no va a poder controlar la destrucción del medio ambiente.

En la opinión de Sarela Paz después de la carretera la destrucción del medio ambiente va a estar controlado por fuerzas internacionales. Una carretera va a facilitar el ingreso de más fuerzas que son malas para la preservación del medio ambiente. Como he explicado antes, muchos creen que la carretera va a facilitar una expansión de la frontera de la producción de coca. Sarela me ha dicho también que la carretera puede facilitar el acceso a más madereros para sacar madera de la selva. Ella me dijo que toda la explotación de los recursos naturales está controlada por el mercado internacional. Entonces, la carretera puede ser otro ejemplo del extractivismo en Bolivia. Muchas veces los ricos recursos de Bolivia han sido sacados para el beneficio de otros países o empresas transnacionales. El ejemplo más grande de la historia es la

minería en Potosí, cuando mucha plata del Cerro Rico fue extraída para el beneficio del imperio de España. (Rafael Puente) Entonces, algunos académicos con los que he hablado tienen miedo que la historia trágica de Bolivia vaya a repetirse.

De igual manera, muchos de los que no están a favor de la carretera argumentan que si la carretera trae la destrucción de las zonas nucleares del TIPNIS, va a haber consecuencias graves para la región. Carlos Crespo me dijo que él cree que la construcción de la carretera va a destruir totalmente la función ecológica del TIPNIS. Él me explicó que el TIPNIS tiene un uso ecológico muy importante para el departamento de Cochabamba. De la selva protegida del TIPNIS viene la humedad que crea la lluvia para la ciudad de Cochabamba. Entonces, él cree que con la carretera va a haber más sequía en Cochabamba.

Otro temor que me han expresado los que no estaban a favor de la carretera, fue el miedo a la explotación de hidrocarburos dentro del territorio. Sarela y Carlos me dijeron que otro grupo que se va a beneficiar mucho con la construcción de la carretera son las empresas petroleras. El gobierno ha dicho que hay grandes reservas de hidrocarburos dentro del TIPNIS que ellos quieren explorar. El gobierno ha usado el argumento que el hecho de que no haya habido exploración de los hidrocarburos dentro el TIPNIS es a causa del legado de la colonización. En el año 2013 el vicepresidente de Bolivia, Álvaro García Linera, dijo “Una buena parte de la franja gasífera y petrolera con seguridad ha sido conocida por ingenieros hace mas de 20 ó 30 años y no por casualidad, en una buena parte de esas zonas altamente petroleras y gasíferas, se han ido declarando en los años parques, para que no los exploremos” (CEDIB). Entonces, los que tienen miedo de la exploración de los hidrocarburos tienen razón. Una carretera podría traer la explotación del petróleo dentro del parque.

Por el otro lado, los grupos que están a favor de la carretera no creen que la carretera necesariamente traiga la destrucción del medio ambiente dentro del TIPNIS. El gobierno ha promovido la idea que la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos puede ser una carretera ecológica (Achtenberg 2017). Una carretera ecológica que va a hacer mínimo daño al medio ambiente. Las personas con quienes he hablado y que estaban a favor de la carretera no creían que la carretera necesariamente traiga la destrucción del medio ambiente. Durante mi entrevista con Diego Vidal, un miembro de la organización Consejo Indígena del Sur, él me explicó que la carretera no va destruir mucho el medio ambiente porque en las áreas que va a cruzar ya ha habido mucha deforestación. Él me dijo que la zona nuclear del territorio no es tan virgen. Los madereros han hecho explotar mucho de la selva en esta área, sin una carretera. Hace 7 años atrás los madereros han cortado muchos de los árboles dentro del TIPNIS. Entonces, Diego cree que la carretera no va tener un impacto tan grave en el TIPNIS.

Él me dijo así mismo que alguna destrucción del medio ambiente, dentro del TIPNIS, es inevitable porque hay muchas fuerzas que quieren sacar recursos del territorio. Ahora en el departamento del Beni los ganaderos están deforestando en la zona norte del parque. Él me dijo que los ganaderos, madereros, y petroleros no van a esperar la construcción de una carretera para deforestar. Ellos ya están haciendo caminos de tierra dentro el territorio para explotar el medio ambiente. Diego Vidal está trabajando para que la carretera sea mejor para el medio ambiente. Él me dijo que la construcción es inevitable entonces sólo podemos trabajar para mitigar los efectos negativos para el medio ambiente.

Entonces, hay un debate sobre el efecto que la carretera va a tener para el medio ambiente dentro del TIPNIS. Algunos creen que los efectos van a ser devastadores y algunos creen que el debate sobre la protección del medio ambiente quiere distraer de el problema principal que es el

desarrollo para las comunidades indígenas. Entonces, ahora voy a explicar algunos argumentos que he escuchado sobre el tema de desarrollo.

### *Temas de desarrollo dentro el debate*

El debate sobre la carretera trata mucho sobre el tema de desarrollo en muchos sentidos. Para muchas personas una carretera significa progreso y desarrollo para el país y las comunidades indígenas. La palabra desarrollo puede tener muchas diferentes significaciones. En esta sección voy a hablar principalmente sobre el desarrollo económico en muchos niveles incluyendo el nivel internacional, nacional, y local.

Diego Vidal, que trabaja con comunidades del sur del TIPNIS, me dijo que con la construcción de la carretera Bolivia va a realizar un sueño nacional. Una carretera para conectar los departamentos de Cochabamba y Beni puede crear muchas oportunidades para el desarrollo de estos departamentos. Diego me explicó que los agricultores, ganaderos, y madereros van a trasladar sus productos en la mitad del tiempo que antes. Él también cree que la carretera va beneficiar a las comunidades con las que trabaja. Me explicó que las comunidades que viven en el sur del TIPNIS no tienen muchas oportunidades de ganar dinero porque no hay mucha actividad económica en su área. Una carretera podría traer más oportunidades para estas comunidades. Diego trabaja con las comunidades para realizar actividades económicas de turismo comunitario. Él cree que una carretera puede ayudar con estos proyectos y ayudar a las comunidades pobres a ganar más dinero.

Desde el punto de vista del gobierno la carretera va a beneficiar principalmente a las comunidades indígenas dentro del TIPNIS. El vicepresidente ha promovido la idea que las comunidades indígenas en el TIPNIS no tienen acceso a recursos básicos como postas de salud o colegios (Achtenberg 2017). Ellos creen que es el rol del gobierno intervenir dentro del territorio

protegido para proveer estos servicios. Este argumento está relacionado con el debate sobre si partes del TIPNIS deben ser intangibles sin ningún tipo de desarrollo. El gobierno dice que no debe ser un lugar intocable porque el gobierno tiene la obligación de proveer servicios básicos a la población indígena. Pero otros no están de acuerdo con ese argumento. El activista Reynaldo Flores dijo que el gobierno está usando un discurso muy dañino cuando dice que no hay postas de salud o escuelas en las comunidades indígenas. Él y otros académicos y activistas con los que he hablado me dijeron que es una mentira que no haya servicios básicos en estas comunidades. Ellos dicen que sí hay estos tipos de servicios en las comunidades dentro del TIPNIS y la carretera realmente no va a beneficiar o desarrollar las comunidades indígenas. Los académicos creen que la carretera principalmente va a beneficiar a empresas transnacionales que quieren explotar los recursos naturales de Bolivia.

Ellos argumentan que los brasileños tienen mucho que ganar de con construcción de la carretera. El profesor Carlos Crespo me expresó este argumento. Él me dijo que los brasileños han querido la carretera por muchos años. Ellos quieren una ruta más directa al océano pacífico porque su país produce mucha soya para vender a China. Entonces, la carretera va a servir para el desarrollo económico de Brasil.

También, hay un debate sobre si la carretera va a beneficiar al desarrollo económico de Bolivia. Como ha dicho Diego Vidal, la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos ha sido un sueño nacional por muchos años. Él cree que la carretera va a unir el norte del país con el sur y beneficiar al comercio en toda Bolivia. Otros argumentan que el costo de este tipo de desarrollo no debe ser la destrucción de un parque nacional y territorio indígena. Otros creen que la gran mayoría de los beneficios económicos de la carretera va a ir a otros países como Brasil y Venezuela.

El académico Boliviano, Rafael Bautista, escribió un texto de sus opiniones sobre la construcción de la carretera a través del TIPNIS. Bautista escribió mucho sobre el tema del desarrollo. En su ensayo que se llama, “En el asunto del TIPNIS, ¿por qué no preguntamos a la Madre?” Bautista escribe,

“Seguimos mirándonos con los ojos del dominador, que nos hace creer que ‘su desarrollo’ es el desarrollo que todos debemos perseguir; pero como el mundo ya no puede repartirse, en esa carrera perdemos siempre y, en efecto, logramos un ‘desarrollo’, pero que ya no es el nuestro. Para colmo, nuestra colonialidad naturalizada, nos hace creer que ‘desarrollo’ y ‘progreso’ son categorías éticas que nos prescriben el deber moral de ‘desarrollarnos’, como antes debíamos ‘civilizarnos’ (Bautista 2011).

Aquí él explica que el tema del desarrollo, en el sentido económico viene de los colonizadores. Bautista argumenta que no debemos sacrificar a la Madre Tierra a nombre del desarrollo porque el “desarrollo” es una meta falsa.

Sin embargo, otros argumentan que la carretera es un tipo de desarrollo que quieren las comunidades dentro del TIPNIS. Como Diego Vidal y los otros miembros de la organización indígena CONISUR me han dicho, hubo una consulta en las comunidades indígenas y la mayoría de ellas han dicho que quieren la carretera. Según la consulta previa que ha hecho el gobierno en el año 2012, de las 58 comunidades que ejercieron su derecho a la consulta, 55 comunidades han aceptado la construcción de la carretera y 3 comunidades que han rechazado la construcción (Sánchez 2012, 268). Según estos datos, la carretera a través del TIPNIS es un proyecto de desarrollo que la mayoría de los indígenas dentro del territorio quieren. Aun sí hay activistas y académicos que rechazan los resultados de la consulta y dicen que las comunidades han sido manipuladas por el gobierno.

## Conclusiones

En resumen, el debate de la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos siendo un debate muy polémico y político en Bolivia. Hay argumentos fuertes en todos los distintos actores del debate. Espero que este estudio corto haya explicado un poco la complejidad del tema y los distintos argumentos en ambos lados, hoy. En este ensayo he mostrado quienes son los distintos actores dentro el debate y qué argumentos están avanzado para promover su punto de vista. Creo que en este debate se trata de muchos temas muy importantes para el futuro de Bolivia. Es un debate importante porque se trata del rol del estado en el desarrollo, la protección de la Madre Tierra, y la protección de los derechos de las personas indígenas.

Seguramente, el debate sobre esta carretera va continuar por muchos años, pero quiero hacer notar que algunos tramos de la carretera que atraviesa el TIPNIS, ya están hechos. He oído de muchas personas que los que todavía se están resistiendo a la construcción de la carretera, están perdiendo. El gobierno está impulsando el proyecto a pesar de que hay mucha resistencia. Creo que la lucha contra la carretera va a seguir en Bolivia hasta que toda la carretera esté construida y también podrá seguir después. Creo que el debate sobre la carretera a través del TIPNIS puede mostrar mucho sobre las políticas de Bolivia hoy y, la presidencia de Evo Morales. Los ciudadanos de Bolivia tiene el derecho a criticar los acciones de su gobierno y evaluar si este proyecto de desarrollo es lo que quieren. Seguramente, vamos a ver más conflictos sobre este tema. Espero que este estudio haya demostrado un poquito la realidad del conflicto, hoy.



## Bibliografía

- Achtenberg, Emily. 2011. "Bolivia: Indigenous Groups to March Against TIPNIS Highway." *The North American Congress on Latin America*, Agosto 12. <https://nacla.org/blog/2011/8/12/bolivia-indigenous-groups-march-against-tipnis-highway>
- Achtenberg, Emily. 2013. "Gas, Mother Earth, and the Plurinational State: Vice-President García Linera Embodies Bolivia's Contradictions." *The North American Congress on Latin America*. Junio 21. <https://nacla.org/blog/2013/6/21/gas-mother-earth-and-plurinational-state-vice-president-garc%25C3%25ADa-linera-embodies-bolivi>
- Achtenberg, Emily. 2017. "Why is Evo Morales Reviving Bolivia's Controversial TIPNIS Road?" *The North American Congress on Latin America*. Agosto 21. <https://nacla.org/blog/2017/08/22/why-evo-morales-reviving-bolivia%E2%80%99s-controversial-tipnis-road>
- Aguilar, Silvia Antelo. 2011. "La crisis del TIPNIS supone un dilema existencial para los bolivianos." *Sol de Pando*, Agosto 22. <http://soldepando.blogspot.com/2011/08/es-posible-el-desarrollo-sin-destruir.html>
- Bautista, Rafael. 2011. "En el asunto del TIPNIS, ¿por qué no preguntamos a la Madre?" *Otramérica de Sur a Norte*, Agosto 18. <http://otramerica.com/opinion/en-el-asunto-del-tipnis-por-que-no-preguntamos-a-la-madre/529>
- Canedo-Vasquez, Gabriela. 2011. *La Loma Santa: una utopía cercada: Territorio, cultura y Estado en la Amazonia boliviana*. La Paz: IBIS-Plural.
- Centro de Documentación e Información Bolivia. 2013. "Ampliación de áreas hidrocarburíferas pone en riesgo sistema de áreas protegidas de Bolivia." *CEDIB*, Mayo 31. [https://www.cedib.org/post\\_type\\_titulares/cedib-ampliacion-de-areas-hidrocarburiferas-pone-en-riesgo-sistema-de-areas-protegidas-de-bolivia-hidrocarburos-bolivia-31-5-13/](https://www.cedib.org/post_type_titulares/cedib-ampliacion-de-areas-hidrocarburiferas-pone-en-riesgo-sistema-de-areas-protegidas-de-bolivia-hidrocarburos-bolivia-31-5-13/)
- Crespo, Carlos. 2017, Noviembre 7. Entrevista personal.
- Federación Internacional de Derechos Humanos. 2013. "Bolivia: Informe de Verificación de La Consulta Realizada en el Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro-Sécure." *Federación Internacional de Derechos Humanos*. [http://www.defensoria.gob.bo/archivos/Informe\\_del\\_consulta\\_en\\_el\\_TIPNIS\\_APDHB\\_FIDH.pdf](http://www.defensoria.gob.bo/archivos/Informe_del_consulta_en_el_TIPNIS_APDHB_FIDH.pdf)
- Flores, Reynaldo, Shirley Franco, y Diego Vidal. 2017. "TIPNIS: La Paradoja de Progreso." Universidad Privada Abierta Latinoamericana. Noviembre 8.

- Gamarra, Mariano. 2017, Noviembre 13. Entrevista personal.
- Geoactivismo.org 2012. “Mapas del TIPNIS.” <https://geoactivismo.org/tipnis/>
- La Asamblea Legislativa Plurinacional de Bolivia. 2011. “Ley de Protección del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro-Sécure – TIPNIS.”
- Lohman, Maria. 2017, Noviembre 22. Entrevista personal.
- Paz, Sarela. 2017, Noviembre 3. Entrevista personal.
- Periódico Digital de Investigación sobre Bolivia. 2011. “En 18 años podrían deforestar 64% del TIPNIS.” Marzo 29. [http://www.pieb.com.bo/sipieb\\_notas.php?idn=5541](http://www.pieb.com.bo/sipieb_notas.php?idn=5541)
- Puente, Rafael. “The Legacy of Potosi and the Mining Mentality.” SIT Lectures. Sept. 2017.
- Sánchez Escóbar, Vladimir y José Antonio Zamora Gutiérrez. 2012. “Informe Final del proceso de Consulta Previa, Libre e Informada a los pueblos Moxeño-Trinitario, Yuracaré y Chimane del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécure (TIPNIS) 2012.” *Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda y Ministerio de Medio Ambiente y Agua.*
- Somos Sur. 2017. “Nuestros hermanos del TIPNIS llevaron nuestras voces de denuncia al mundo.” Noviembre 8. <https://www.slideshare.net/somossur/tipnis-la-lucha-se-traslad-a-bonn>
- Vidal, Diego. 2017, Noviembre 13. Entrevista personal.
- Vilche, Emilio. 2017, Noviembre 13. Entrevista personal.
- Weisbrot, Mark, Rebecca Ray, y Jake Johnston. 2009. “Bolivia: The Economy During the Morales Administration” *Center for Economic and Policy Research.* <http://cepr.net/documents/publications/bolivia-2009-12.pdf>

## Contactos

1. Carlos Crespo
  - a. Profesor de CESU
  - b. Cel: 77955559
  - c. crespoflores1@gmail.com
  
2. Sarela Paz
  - a. Profesora de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Mayor de San Simón
  - b. Cel: 72271872
  - c. sarelapp@gmail.com
  
3. Diego Vidal
  - a. Asesor Técnico CONISUR TIPNIS
  - b. Cel: 68442622
  
4. Emilio Vilche Rocha
  - a. Diputado Nacional por el Movimiento al Socialismo
  - b. Cel: 71557324
  
5. Mariano Gamarra Jou
  - a. Miembro del CONISUR TIPNIS
  - b. Cel: 73620729
  
6. Maria Lohman
  - a. Coordinadora de Somos Sur
  - b. Cel: 71765036
  - c. maria@somossur.net
  
7. Reynaldo Flores
  - a. Activista por el TIPNIS
  
8. Shirley Franco
  - a. Diputada Nacional por Unidad Nacional