

El proyecto carretero Villa Tunari - San Ignacio de Moxos. Un caso clave sobre la movilidad en Bolivia.

BIANCA DE MARCHI MOYANO.

Cita:

BIANCA DE MARCHI MOYANO (2015). *El proyecto carretero Villa Tunari - San Ignacio de Moxos. Un caso clave sobre la movilidad en Bolivia. XI Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-061/662>

El proyecto carretero Villa Tunari – San Ignacio de Moxos. Un caso clave sobre la movilidad en Bolivia

Bianca De Marchi Moyano - Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Católica Boliviana - demarchi@ucbcba.edu.bo

Resumen.

El texto presenta un análisis histórico, geográfico y discursivo del trazo carretero Villa Tunari - San Ignacio de Moxos. Se trata de un proyecto de la Red Vial Fundamental que pretende comunicar la ciudad de Cochabamba con la de Trinidad en Bolivia. Esa ruta no ha sido concluida hasta la actualidad y el conflicto social y político que genera su planteamiento permite una reflexión clave sobre las dinámicas territoriales y los proyectos de movilidad en la Bolivia plurinacional contemporánea.

Palabras Clave.

Red vial fundamental – Proceso histórico – Actores – Cadena discursiva – Territorio

Introducción.

El siguiente texto retoma y reinterpreta una parte del estudio doctoral “Génesis de un territorio a partir del camino: Contexto, pretexto, textura y texto de la Red Vial Fundamental de Bolivia (RVF) en el departamento de Cochabamba”¹ (De Marchi, 2014). En ella se asume el desafío de comprender cómo el lugar donde se emplaza la ciudad cochabambina se articula en términos viales con otros nodos importantes de Bolivia. Así, se problematiza un par de proyectos contemporáneos de la RVF de Bolivia desde tres perspectivas: 1) histórica, 2) geográfica y 3) discursiva y de actores, para avanzar en propuestas de mediación en proyectos territoriales.

El siguiente documento se propone especificar uno de esos planteamientos viales. Se trata de proyecto Carretero Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, que corresponde al trazo F-24 de la RVF boliviana. Su diseño pretende relacionar Cochabamba, localizada en los valles andinos orientales, con la capital del departamento de Beni: Trinidad, atravesando para eso por un área protegida de bosque amazónico húmedo. Esa propuesta -que al menos como proyecto global no logra ejecutarse hasta la actualidad- muestra en su historia reciente una fuerte conflictividad. Los enfrentamientos provocados por su planteamiento a fines del año 2011 son la causa de una de las mayores crisis políticas enfrentadas por el gobierno de Evo Morales hasta la actualidad.

¹ Para consultar la metodología y los procedimientos de análisis aplicados en mayor detalle se sugiere su descarga del depósito universitario: <http://dial.academielouvain.be/handle/boreal:152823>.

Por eso, su análisis específico, da cuenta de parte de las tensiones que enfrentan las proyecciones de vialidad boliviana en el marco “plurinacional”, pero además en su articulación con la profundidad histórica de la geografía social.

La reflexión se enmarca en el dominio de la movilidad. Se trata entonces de abordar la cuestión de los tránsitos y las transiciones socio-espaciales, de las relaciones entre actores sociales y económicos, de sus proyectos de desarrollo, de la accesibilidad de y a los lugares, a partir de la infraestructura vial. En ese sentido, el “camino” se plantea como una realidad múltiple y compleja a partir de tres ángulos complementarios: 1) en tanto objeto técnico espacial que facilita la vinculación entre nodos; 2) como un escenario en permanente construcción y apropiación, donde diferentes actores se encuentran y enfrentan; y 3) a modo de noción epistémica que se sostiene en el movimiento como origen de los territorios, en la discusión de las fronteras que atraviesan y de la porosidad que permiten.

Con ese enfoque, se analiza el caso de la F-24, asumiendo que los objetos espaciales y su proyección ganan riqueza a partir de tres discusiones: una contextual (como base de lectura histórica), otra pretextual (en términos de una geografía específica del estudio del caso) y la última textural (desde los actores en conflicto y sus discursos). Esas miradas conforman los tres apartados que se muestran a continuación. A ellos se suma una conclusión, donde se expone el “texto” del estudio planteado.

Contexto: discusiones históricas.

La dinámica vial en la Cordillera Oriental de los Andes, donde se emplaza hoy Cochabamba, tiene su principal referente histórico en el dominio Inca y en su sistema caminero. Se establece una dinámica intensa particularmente en las estribaciones cordilleranas². Los grupos que el Incario moviliza en esos sectores, en sus caminos y puentes, no son simplemente receptores subordinados de la imposición Inca, sino grupos privilegiados y rodeados de una ritualidad importante, tanto por su capacidad de negociar e intercambiar con las sociedades de la selva, como por su fuerte vinculación a la producción de coca:

...la coca ya se producía antes de la expansión incaica, antecedente que permitió a muchos pueblos mantener su acceso a la coca, sería erróneo adoptar una posición extrema de un monopolio incaico o un uso generalizado de la coca en Los Andes, lo que contrariamente

² Como señala Sánchez para el caso de las relaciones interétnicas hacia la zona yungueña de Tablas Monte (2011), como sugiere Barragán para el sur del departamento (1994), o -finalmente- en términos de Rojas (2001) sobre el valle de Mizque y para los yungas en Ayopoya, cerca de la actual frontera paceña. Para algunos autores, esa relación con la región amazónica y con la producción cocalera es una muestra más de la organización y de la extensión del “control vertical de pisos ecológicos” desde el Estado Inca y desde la puna hacia los Yungas (Meruvia, 2000:21); pero para otros esa interrelación particular permite sugerir que se trata de encuentros más o menos horizontales y negociados.

parece haber ocurrido es un uso limitado o controlado, ya sea por restricciones geográficas o por regulaciones de la política estatal incaica que aprendió a usarla como un instrumento de subyugación. (Meruvia, 2000:23)

Así se plantean situaciones de poder diversas pero no asimétricas, que dan una particular complejidad a la frontera suroriental en el Kollasuyo (Sánchez: 2011). Se trata de contactos que no sólo permiten a los pueblos de la cordillera obtener una serie de recursos amazónicos, sino que “a cambio de ello [los grupos de la selva] recibían metales, cuchillos y piedras” (Roca, 2011: 68), bienes cotizados y vinculados a las condiciones geográficas y culturales de los grupos de las alturas.

Esa es “compleja distribución étnica que encontraron los españoles [a su llegada a la zona a inicios del siglo XVI]: un mosaico abigarrado de chunchos andinizados y de andinos afincados en las tierras bajas” (Combès, 2012: 66) donde la discontinuidad y la dispersión son estrategias centrales. Cochabamba es fundada como la Villa de Oropeza en ese periodo. Su creación colonial busca la consolidación de un “lugar” clave de administración y regulación española, para colaborar a la “formación de un mercado local estable, lo que a su vez permitió organizar mejor los flujos monetarios y de productos que tenían lugar en forma creciente entre los valles y el centro minero [de Potosí]” (Solares, 2011:21). Constituye parte de la organización territorial toledana fundada en dos repúblicas, una de indios y otra de españoles³, que se apoya en la creación de villas y de reducciones para facilitar “...la aparición de los nuevos derechos coloniales sobre las tierras conquistadas” (Assadourian, 1994:137). Sin embargo, como registra Delgado, el efecto en muchos sentidos fue el contrario ya que por la dispersión y la discontinuidad que caracteriza a la organización territorial previa, las concentraciones asignadas a los indígenas son progresivamente abandonadas (2002:106), para favorecer estrategias clandestinas que permitan mantener el acceso a diferentes pisos y actividades productivas.

El tránsito de productos que caracteriza la región valluna en la etapa inicial de la colonia tiene que ver con su vocación maicera, pero también se vincula al cultivo de las especies agrícolas introducidas por la colonia y para el consumo hispano que -junto a la tecnología para producirlas- son rápidamente adaptadas y encuentran sus principales vías de circulación por el altiplano, a través de Paria, alcanzando posteriormente el “espacio de trajín” estudiado por Glave (1989). Sin embargo, la relación de los valles con la producción cocalera va a mantenerse,

³ Para los intereses españoles en la región de Cochabamba se trata de una forma de frenar las demandas y los alegatos de las comunidades de las alturas, que reclaman sus terrenos de cultivo cálidos, atribuidos y explotados durante el Incario.

aunque con menor intensidad. Como menciona Combès "...la frontera entre Andes y llanos orientales se consolidó en todo caso con las representaciones coloniales españolas" (2012: 65).

Los diversos intentos de producción de coca sobre el río Chapare, con ingresos por Tablas Monte, Sacaba, Cliza y Totora fracasan o tropiezan con trabas no sólo ambientales, sino sobre todo económicas e institucionales (Larson, 1992: 307 y Van den Berg, 2002). Por ejemplo, los primeros intentos de producción de coca en la Colonia, desarrollados desde la población de Pocona y en los ingresos a los yungas de Chuquioma, van a ser frenados por ataques de indios Yuracarés en el siglo XVII y se ven abandonados por casi un siglo. Así, el camino oficial hacia las misiones de Moxos, vecinas a los yungas cochabambinos, se mantiene por la larga y difícil ruta por Santa Cruz⁴. De hecho, ese extenso trayecto que rodea la selva evitando sus "peligros" y "hostilidades" (Rodríguez, 1993: 43) se debe también a la falta de interés que Santa Cruz y su región de influencia implican para las lógicas coloniales.

En ese marco, es relevante señalar los intereses que movieron la actividad misional y exploradora colonial hacia la llanura amazónica desde los asentamientos vecinos del Alto Perú:

- La búsqueda del "dorado", del "Paitití" o de otros tesoros míticos cuyas noticias habían registrado los españoles en sus primeros contactos con los Incas.
- La delimitación y defensa de los espacios fronterizos con el imperio portugués y luego con el Brasil.
- La defensa contra las "tribus selváticas", particularmente "chiriguanas" (ahora mejor conocidas como guaraníes) y su "domesticación"/reducción.
- La explotación privada de recursos naturales tropicales de alta valoración mercantil.
- La apertura de nuevas rutas comerciales hacia la dilatada provincia de Moxos (Van den Berg, 2008:155).

En ese marco, la fundación de Santa Cruz desde inicios de la colonia responde a varios de los puntos expuestos (sobre todo segundo, tercero y cuarto). De hecho, no son sólo los españoles ni los criollos del Alto Perú quienes marcan su presencia en la zona, sino también los portugueses que avanzan desde las costas del atlántico de Sudamérica hacia el centro del continente⁵. Pero su poca accesibilidad y su clima considerado "enfermizo" para los

⁴ Así, la Villa de Oropeza (hoy Cochabamba) a fines de la colonia "Fue sede de la intendencia de Santa Cruz de la Sierra y, en cierta medida, también de las gobernaciones de Mojos y Chiquitos" (Roca, 2011:207).

⁵ Jordá menciona que "Fueron sobre todo los portugueses quienes hicieron incursiones en Moxos, con la intención de apropiarse de su gente y sus territorios. Cito brevemente las fechas de 1722, 1760, 1763 y 1764. Desde 1723, los mojos obtuvieron permiso del rey de España para usar armas de fuego en la defensa de sus tierras y de la frontera con la Colonia portuguesa" (1990:5).

conquistadores hacen que su articulación al eje minero dominante sea débil y dependiente de los centros de poder, instalados en las regiones vallunas de Cochabamba.

Pese a la amenaza portuguesa, se impone un relacionamiento precario y una representación de “misterio” que rodea a las llanuras chiquitano-amazónicas. Ese discurso se fortalece en el caso de las selvas cochabambinas por la falta de apoyo de la corona en su colonización. Así por ejemplo, “Desde los 1760, los funcionarios locales había[n] estado suplicando a la Audiencia de La Plata que les otorgara permiso para construir un camino desde la ciudad de Cochabamba hacia la región de El Chapare y los yuracarés” (Larson, 1992: 310), pero en parte los intereses ya implantados y altamente rentables de los hacendados de los yungas paceños, así como el control ejercido sobre el comercio con Moxos por los cruceños (Van den Berg, 2008: 63) impiden que se auspicie esa intención.

Sin embargo desde 1765, a causa de la presión local y de las disputas limítrofes con el Imperio Portugués, se dará un impulso oficial desde Charcas para abrir un camino de circulación permanente hacia las Misiones de Moxos. Así, ese año existen tres exploraciones registradas, una a la cabeza de Juan Antonio Saavedra y Joaquin Arrázola (vía Colomi), otra de Baltasar Peramás (vía Arepucho) y finalmente de Juan Cristóbal Borda y Francisco de Medina. Éstos últimos son quienes logran establecer una primera ruta desde Tarata, pasando por Punata, Chapapani y La Aguda hasta San Mateo (Van den Berg, 2008: 27-60), sin alcanzar formalmente al poblado de San Ignacio de Moxos por vía fluvial ni terrestre, pese a los intentos realizados en ese sentido (65-68).

Sin embargo, pronto se plantean controversias sobre la apertura de la ruta, tanto porque facilitaría el comercio ilícito “...por la inmediata comunicación que se le allanaba a la nación extranjera de los portugueses[, como] por otros inconvenientes” (81), entre los que se destaca su clima y topografía casi indomables, que hacían vanos los recursos invertidos en la empresa. Como sostiene el cabildo de Cochabamba de 1776, la selva “impenetrable” detrás de la cordillera se concibe más como defensa “natural” que como un recurso de posible explotación.

Esa misma falta de respaldo se muestra frente a la expedición de Fray Marcos en 1775, un dominico que parte desde Cochabamba para cristianizar y organizar a las poblaciones yuracarés que habitan en el Chapare, fundando la misión de Asunción (93) y la población de San Antonio (hoy Villa Tunari). Sin embargo, ellas son abandonadas progresivamente por la falta de apoyo de la iglesia y las autoridades virreinales (Meruvia, 2000:176 y Querejazu, 2005:100-105). Pese a eso, la ruta establecida entonces es el camino que se mantiene por un importante periodo - más o menos transitable- hacia el Chapare, a través de Punata hasta Asunción, vía Chapapani

(Van den Berg, 2008: 94-95). Finalmente, es posible mencionar las propuestas del intendente Viedma de llegar a Moxos y de articular más eficientemente sus misiones, a fin de permitir la apertura de nuevas posibilidades de intercambio y abastecimiento de productos no sólo hacia y desde la Amazonía, sino también hacia sus ríos navegables y las costas atlánticas (Larson, 1992: 297-309; Rodríguez 1993:44 y Van den Berg, 2008: 108-109). Sin embargo, tales propuestas no son atendidas, dejando la apertura y el recorrido de rutas en manos de los esfuerzos privados y hacendales, que logran iniciar la procesual y precaria “colonización” chapareña.

En el marco de esa iniciativa privada, vale la pena detenerse en los registros de Baltasar Peramás y Guarro, terrateniente español que renueva e impulsa las explotaciones en los yungas y los llanos cochabambinos. Ese personaje, compra las tierras de Chuquioma en 1764 y participa en la exploración de una ruta hacia Moxos, sufriendo la falta de apoyo de la corona en esa empresa (Van den Berg, 2008:32-37). Aun así, él promueve una importante iniciativa hacendal cocalera instalando su centro de acción en Totora e invirtiendo la constancia, el poder y el capital suficientes para rehabilitar las rutas de ingreso y salida para su producción, atraer la mano obra suficiente de las regiones vecinas e incidir en la producción de cereales y otros productos en los valles menores (Pocona, Chimboata, Chilijchi, etc.) (Meruvia, 2000: 190 y Loza, 2008: 112). Pese a esas intenciones y empresas, la controversia sobre el ingreso más apropiado hacia la llanura amazónica se mantiene pendiente, tanto es así que al inicio de la vida republicana, “...el gobierno del Presidente Santa Cruz se resolvió en 1830 la apertura de un camino nuevo de Cochabamba a Mojos por la ruta de Colomi” (Guzmán, 1972: 64) y en 1832 se encomienda a Alcides D’Orbigny (1944: 10) el estudio de una nueva vía de ingreso por Tiquipaya.

A medida que el siglo XIX avanza y la minería va decayendo, nuevos intereses de explotación mueven a las élites criollas en sus intentos productivos y empresariales hacia el oriente. Una de ellas es la explotación de caucho y de quina, obtenidos a partir de los árboles de la Amazonía norte de Bolivia, así como al suroeste brasilero y sureste peruano, cuyo mercado encuentra su auge a fines de ese siglo (Salazar, 2008: 60 y Paz, 1991: 46). A eso se suman dos elementos clave: 1) la pérdida de los mercados del Pacífico en la guerra de 1879 con Chile y Perú; y 2) el ingreso de mercancías agrícolas y manufacturadas a través de las vías férreas. Así, el interés por abrir y explorar las “selvas”, antes enfermizas y hostiles, se constituye nuevamente en un desafío para los actores dominantes de los valles andinos:

Casi de inmediato a la captura del altiplano por las mercancías extranjeras, la élite cochabambina, entre incómoda y asustada, buscó nuevos mercados para intentar descargar sus productos excedentes y creyó hallarlos en el Beni que, casualmente empezaba a debutar exitosamente en el comercio del caucho que se desarrollaba de manera espontánea en el

suelo. El obstáculo más grande para alcanzar esta ansiada meta, a momentos casi insalvable, provenía, sin embargo, de una verdadera conspiración de la geografía. Para llegar al Beni, los mercaderes cochabambinos tenían que salvar una escarpada cordillera, traspasar terrenos boscosos y, como si fuera poco, navegar luego por desconocidos y caudalosos ríos. Se carecía, pues, de toda experiencia en el manejo de su ecosistema, de mapas que desentrañaran los secretos de su orografía e hidrografía o de contactos fluidos y apacibles de grupos étnicos que lo poblaban” (Rodríguez 1993:43).

Así, los denominados “Yungas de Chapare o de Yuracarés”, desde 1852 y sobre todo a partir del inicio del siglo XX cuentan con: “un fuerte soporte económico estatal y privado, y llegan a consolidarse como la ruta comercial principal con las plantaciones de goma” (Salazar, 2008:62)⁶. Sin embargo, las dificultades de esa conexión también persisten, así como los muchos proyectos de rutas y de comunicación -particularmente para lograr articular Cochabamba con Trinidad- que son formulados y progresivamente desechados y olvidados. No será hasta la etapa posterior a la Revolución Nacional de 1952 que se asume efectivamente desde el Estado la articulación vial del Chapare.

Pretexto: discusiones geográficas.

En 1955 nace el Servicio Cooperativo Boliviano Americano de Caminos (SCBAC), bajo el auspicio del gobierno de los Estados Unidos (Thorn, 1971: 188). Su funcionamiento parte de la intervención empresas consultoras como la Tippetts Abbett McCarthy Stratton (TAMS) y la Thompson Cornwall Inc. La TAMS es quien concluye la ejecución de la primera carretera asfaltada entre Cochabamba y Santa Cruz y también propone el trazo entre Villa Tunari y Puerto Patiño en 1966. Posteriormente es reemplazada por el Servicio Nacional de Caminos (SNC) que se hace cargo de la cuestión carretera hasta el 2006. Ese año esta última entidad es suspendida, para dar paso a la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

En ese marco, la carretera Cochabamba - Santa Cruz a través del Chapare es diseñada esas empresas consultoras estadounidenses y ejecutada en la segunda mitad de la década de 1970. Ese trazo configura la dinámica de desarrollo en términos espaciales de la Amazonía cochabambina. El camino, conocido en la actual estructuración de la RVF como F-4, constituye

⁶ La revisión del periódico El Heraldo, medio de prensa cochabambino de fines del siglo XIX, muestra diferentes notas referidas a la temática: 04/01/1894: “Camino al Beni”, 04/02/1898: “Reportaje sobre una ruta alterna al Beni”; 4/03/1898: “Vías de comunicación”; 5/03/1898: “Vías de Comunicación II”; 10/03/1898: “Vías de Comunicación V”; 14/05/1898: “Ruta más directa, poblada y corta al Beni”; 18/05/1898: “Ruta más directa, poblada y corta al Beni V”; 26/05/1898: “Ruta más directa, poblada y corta al Beni IX”; 19/07/1898: “Informe del prefecto de Cochabamba al Gobierno, resalta la fiebre de la goma en Beni”. Los artículos mencionados dejan entrever las diferentes expediciones, rutas y proyectos viales y ferroviarios propuestos, que finalmente nunca se concretan. Las propuestas se reducen a producir acalorados debates entre las élites vallunas pero sin ningún éxito que logre abrir permanentemente el “tan ansiado” camino.

la columna que permite el ingreso de las poblaciones “colonizadoras” andinas, protagonistas de la producción de coca contemporánea.

El proyecto carretero F-24 se plantea precisamente retomar esa relación entre los valles andinos y las llanuras moxeñas a través de bosque húmedo, al norte del Chapare. El proyecto parte de la ruta F-4 (a 150 Km. del área metropolitana), para dirigirse después hacia Isinuta por Eterazama, llegando hasta Ichoa con un camino más o menos transitable. Después existen “sendas” que alcanzan Monte Grande, pero que, actualmente, no cuentan con las condiciones para ser recorridas con automóviles. De hecho, en esa zona es más común el uso de las vías fluviales como rutas de transporte de pasajeros y de cargas pequeñas hacia San Ignacio de Moxos y después Trinidad. Sin embargo, el trazo reproduce, en líneas más o menos globales, las propuestas de inicios del siglo XX y tiene una extensión aproximada de 300 Km.

El proyecto es licitado por la ABC el año 2008, a través de una convocatoria internacional y bajo la modalidad de contrato “llave en mano”, donde la empresa proponente debe sugerir tanto la fuente de financiamiento y como su costo total, además de desarrollar el diseño, la ejecución y garantizar la puesta en marcha de la obra . A partir del 2009, la empresa que se hace cargo del proyecto es la brasilera OAS Ltda., quien propone financiar el tramo a través del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) de Brasil. El costo total de la propuesta es de 415'000.000 dólares americanos (USD) y es financiada en un 80% por los fondos del BANDES y el 20% restante con fondos del Estado. El proyecto se propone en tres tramos a ejecutarse en un lapso de 40 meses. Sin embargo, la tensión que provoca la obtención de fichas ambientales requeridas -una para cada tramo de acuerdo a la propuesta- y principalmente la del segundo (que nunca llega a obtenerse), así como la oposición de los pueblos indígenas con territorios en el área, van a provocar que las obras se detengan. Entre otras, una consecuencia del conflicto es que el año 2012 la ABC rescinde el contrato con OAS Ltda., argumentando un bajo avance en la obra y a fines del mismo año firma otro contrato, esta vez bajo la figura de “excepción”, para ejecutar solamente el tramo 1 (Villa Tunari - Isinuta) con la Empresa Boliviana de Construcción (EBC) y la Asociación de Mantenimiento Vial (AMVI) por un costo de 32'500.000 USD.

El trazo planteado atraviesa un área de doble protección: el “Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécuré” (TIPNIS). De hecho ambos polígonos -el del Territorio Indígena Originario Campesino (TIOC) y el del Parque Nacional- son en gran medida coincidentes en la actualidad. Sin embargo, inicialmente el área se delimita sólo como Parque Nacional en 1965.

Es la tercer área protegida declarada a nivel nacional, a través del DS 7401, cuya incidencia alude a 1.3 millones de hectáreas. De acuerdo al texto de 1965 la zona es de:

...particular belleza, ubicación, topografía, riqueza en flora y fauna[. Esas riquezas] merecen ser mantenidas como reservas vírgenes [frente a la] construcción del camino marginal de la selva y los planes de colonización, [que] ponen en serio peligro la integridad de los recursos naturales renovables y, consiguientemente, de la belleza escénica de la región...

La idea de proteger una suerte de “santuario”, tiene que ver con la particularidad y densidad biológica que guarda la zona aún hoy en algunos sectores, ya que contiene “...ecosistemas boscosos del preandino y subandino amazónico y yungueño [con una] situación ecológica de vegetación clímax potencial poco alterada...” (Rumbol, 2011:70), así como sabanas y bosques “...inundables y las semialturas de Moxos, [que constituyen] ambientes co-adaptativos al uso humano ancestral, con un gran interés y elevado valor ecológico y cultural...” (72). Se trata de zonas hiperhúmedas y con lluvias casi permanentes al Suroeste del parque (Navarro y Maldonado, 2011:19), cuya dinámica hídrica permite la “inundación estacional” hacia las planicies de Moxos, al Noreste. El agua “...afecta a casi todos los aspectos del paisaje físico y cultural: el drenaje, los suelos, la vegetación, la vida silvestre, el uso de la tierra y la comunicación” (119). Forma parte del Corredor de Conservación Amboró-Madidi que asume una concepción “fluida” entre diferentes áreas protegidas del país favorecida por fondos internacionales ambientalistas⁷.

Ahora bien, en 1990 en Bolivia se desarrolla la “Marcha por el Territorio y la Dignidad” desde Trinidad hasta La Paz, protagonizada por las organizaciones recientemente conformadas -al menos en términos formales- en la Amazonía, la Chiquitanía y el Chaco Boliviano (en lo que se denomina con el genérico “oriente boliviano”), entre los que sobresalen pobladores de Parque Isiboro Sécore. Su objetivo es reclamar por su derecho a la autodeterminación y a la soberanía en sus espacios de vida “ancestrales”. En ese momento, Bolivia se enfrenta a reconocer que algunos de sus parques nacionales, monumentos y santuarios no son simplemente “áreas” que cobijan “flora y fauna” extraordinaria para “conservar”, sino que además albergan conjuntos sociohistóricos cuya negación es más o menos constante a lo largo historia oficial boliviana.

La visibilidad lograda con esa primera marcha permite lograr el DS 22610 por el cual se reconoce al Parque Isiboro Sécore como un Territorio Indígena. Para eso, se extienden sus

⁷ EL “Corredor de Conservación Amboró - Madidi” (CAM) atraviesa Bolivia desde el Noroeste hacia el Sureste. Se trata de una propuesta auspiciada por World Wildlife Fund (WWF) y The Nature Conservancy (TNC) que incorpora casi todas las áreas protegidas del país. El CAM se concibe desde sus proponentes como “...el mayor laboratorio en Bolivia, característica marcada por la sobresaliente riqueza de especies y concentración de endemismo.” (Araujo, Ibisch y Nowicki, 2007:12).

límites hasta las áreas externas de los ríos, a fin de incluir en su delimitación a los pueblos Moxeño, Yuracaré y Chimán, cuyos principales asentamientos están establecidos en las riveras fluviales. Pese a ese reconocimiento, no es hasta 2009 que finaliza el proceso de saneamiento y de otorgación de títulos estableciendo la extensión de 1.09 millones has. para la TIOC.

También se reconoce la delimitación del "...polígono 7, [de] dotación de propiedad familiar individual a los colonos" (Rumbol, 2011:235). De hecho, el "polígono 7" es resultado de uno de los principales conflictos de la zona, entre los "colonos" cocaleros al Sur del parque y los grupos indígenas "originarios". También se vincula a las dificultades de delimitaciones municipales (entre Villa Tunari y San Ignacio de Moxos) y departamentales (entre Beni y Cochabamba)⁸. En ese marco, el proyecto articula y afecta actores de diferentes niveles que van desde las comunidades locales hasta los organismos multilaterales con intereses de protección mediambiental.

La trascendencia de las discusiones suscitadas por su propuesta se mantiene más o menos en el tiempo y eso en parte se debe a que se pretende articular dos lugares que hasta la actualidad se comunican débilmente y a través de la intermediación de la ciudad de Santa Cruz⁹. Así, la ciudad cruceña subordina a Trinidad, que a su vez y por "su ubicación en la línea de frontera fortalece su rol de capital y punto de entrada y salida del Beni hacia otras localidades del país [principalmente de la Amazonía norte]" (Molina, Soruco y Vargas, 2008:29), abriendo un escenario de subordinaciones y jerarquías de lugares y asentamientos al interior de la llanura amazónica.

Cabe añadir que a partir del gobierno de Morales del 2005, los beneficios de Santa Cruz y sus élites son reducidos así como la posibilidad de mantener su dominio sobre la extensión de tierras productivas, base del éxito de su acumulación de capital económico y social. En ese contexto se constituye un discurso regionalista/separatista frente al Estado que va a llegar a su máxima expresión los años 2007 y 8 (Plata, 2008). Se propone entonces el proyecto "nación cambia"¹⁰,

⁸ El sistema de distribución de poder y de capacidades de gestión territorial en Bolivia tiene 5 niveles: central, departamental, municipal, Indígena Originario Campesino (IOC) y regional. Salvo el último, todas las instancias son capaces de elegir a sus autoridades y de desarrollar sistemas legislativos.

⁹ De hecho, la historia de conformación de los departamentos y asentamientos en el "oriente" boliviano encuentran dos momentos fundacionales, el primero en la colonia vinculado a las misiones jesuíticas y el segundo relacionado con la explotación de caucho, a inicios del siglo XX (Soruco, 2008 y Gamarra, 2010). Para ambos casos la relación entre Santa Cruz, como centro administrativo y distributivo de los flujos hacia el occidente del país, es determinante. Sin embargo, es a partir de 1952 y del impulso a la "marcha hacia el oriente" de la Revolución Nacionalista que el dominio de Santa Cruz es ratificado, dando paso al surgimiento de una élite agroindustrial que crece fortificada por el impulso de los distintos gobiernos nacionalistas, militares y luego democráticos (Soruco, 2008).

¹⁰ Es importante resaltar que las élites cruceñas parte de reivindicar su origen ibérico, aunque en su conformación se plantea la integración de extranjeros europeos de distintas nacionalidades. Sin embargo esa facilidad por acoger

liderado precisamente por Santa Cruz, pero también acogido por las élites terratenientes del Beni.

Textura: actores y discursos.

Al momento de plantearse la ruta como un proyecto formalmente apoyado por el gobierno de Morales, la idea de una articulación con el Beni desde Cochabamba, sin pasar por Santa Cruz, implica romper el monopolio que mantiene esa su sobre el tráfico trinitario a partir de su posición respecto a la ruta F-4. Pero además supone enfrentar el conflicto que existe entre “lo cambia” (del llano) como discurso opuesto a lo “colla” (del Ande). Esa simplificación dicotómica de los términos es esencial en el antagonismo que caracteriza el debate de la carretera, por una parte porque alude a la falta de un acuerdo sobre la “frontera” entre los departamentos de Cochabamba (colla) y Beni (camba). Además porque los indígenas que habitan la zona del TIPNIS (principalmente moxeños, aunque también chimanes y yuracarés) son quienes “enfrentan” la presencia “colla” del Chapare, cuya concepción como una amenaza es compartida con la élite agroindustrial:

Se produce una contradicción de las élites económicas y políticas del Beni, Santa Cruz y Pando, pues por una parte arremeten contra la cultura altiplánica y con discursos paternalistas apoyan a los indígenas, pero cuando se trata de defender sus tierras y los recursos naturales convierten a los indígenas en sus contrincantes acérrimos (Bogado, 2010:59).

También es interesante resaltar que el proyecto carretero, en su versión propuesta el 2009, es adjudicado a una empresa brasilera y financiada por un crédito del mismo país. Entonces, si bien existen rutas más cercanas a la frontera norte del país, el camino propuesto puede facilitar el tránsito del comercio, principalmente brasilero hacia las costas del Pacífico, así como la apertura de una ruta alternativa para alcanzar más rápidamente los puertos del Atlántico desde Bolivia. De hecho, el Brasil es uno de los principales impulsores de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)¹¹, lo que ratifica su interés por

a los migrantes europeos blancos y a su liderazgo industrial/empresarial tiene como contraparte la negación y la explotación de los pueblos indígenas. Así, en sus planteamientos de desarrollo agrícola, sustentados en la permanente extensión del monocultivo, “...continúa el imaginario de un “Oriente salvaje” con “tierras sin dueño”, como si los indígenas de las tierras bajas nunca hubieran existido ni poblado esta región. La apropiación de este espacio salvaje, por la epopeya cruceña ibérica [...] se repite en la actualidad, sólo que ahora no se defiende el territorio de los indígenas del Oriente, sino de nuevas “invasiones étnicas en territorios que no les corresponden”, pero que sí corresponderían a los mestizos y cruceños de origen español, por derecho de conquista” (Plata, 2008: 144). Aun así, en el discurso mediático esas mismas élites apropian el término “camba” que originalmente identificaba a los pueblos indígenas de la zona, monopolizando instrumentalmente el significante desde lo cruceño (Lehm, 2010:57).

¹¹ La IIRSA es creada el 2000 en una reunión subcontinental de presidentes en Brasilia. Es un “mecanismo institucional de coordinación de acciones intergubernamentales de los doce países suramericanos, con el objetivo de construir una agenda común para impulsar proyectos de integración de infraestructura de transportes, energía y

facilitar su comunicación estratégica a través de Bolivia. Además, su dominio a nivel sudamericano lleva a que algunos autores asuman que se trata de un “subimperialismo” (Villegas, 2013: 216-221). Tal afirmación se sostiene por la propiedad y explotación brasilera de grandes extensiones de tierra para la producción extensiva de monocultivos vinculados a los intereses de industrialización de bio-combustible y de insumos alimentarios industriales:

En Bolivia, el 2006, según declaraciones de Amorim, entonces canciller del Brasil, ante el parlamento de ese país, el 60% de la soya boliviana de exportación ya era producida por brasileros. Actualmente, según Urioste (2011), brasileros y argentinos poseerían más de un millón de has. de las mejores tierras agrícolas y ganaderas. La superficie sembrada de soya en Bolivia bordea el millón de hectáreas, de las cuales un 35% es sembrada por brasileros y, tomando en cuenta el alquiler de tierras por parte de estos, son dueños de medio millón de hectáreas de tierras destinadas a oleaginosas de las mejores tierras agrícolas de categoría I (uso agrícola intensivo) y II (uso agrícola extensivo) (218-219).

Así, existe la afirmación de que los intereses de apertura de rutas en Bolivia por parte del Brasil buscan precisamente la habilitación de nuevas tierras de cultivo para su iniciativa privada. Se sostiene que el proyecto vial de la F-24 viabiliza una “invasión” del capital brasilero, que beneficia exclusivamente a sus intereses no sólo comerciales sino también agroindustriales.

Es pertinente recordar que todos los elementos mencionados se posicionan en un momento histórico donde lo que se puede denominar “ecocentrismo” gana cada vez mayor dominio sobre los discursos vinculados al territorio. De hecho, las ideas de Estudios de Impacto Ambiental (EIA), las guías y premisas de la ABC respecto a la cuestión ambiental, pero además el posicionamiento gubernamental de defensa de los derechos de la “Pacha Mama” a través del “vivir bien”¹² ponen en evidencia la vigencia de ese enfoque. Y lo mismo puede ser asumido para las discusiones suscitadas por la IIRSA y la denuncia del “subimperialismo brasilero” en torno al uso de los recursos naturales, así como la salvaguardia de los indígenas de la Amazonía y de los llanos de la “Loma Santa”, plantean una “textura” social compleja, que permite redimensionar las tensiones planteadas.

En ese marco se comprende la cantidad de información de prensa y en otros formatos, impresos, virtuales, audiovisuales o multimedia, desarrollados en torno a la problemática del proyecto

comunicaciones” (2012)¹¹. Su fundamento son tres instituciones financieras multilaterales americanas: el BID, la CAF y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

¹² La Constitución Política del Estado de 2009m favorecida por el gobierno de Morales, desde su art. 8 muestra los principales lineamientos al respecto, cuando menciona entre sus principios éticos el “suma qamaña (vivir bien)” acompañado con otras expresiones de origen indígena puestas en la misma jerarquía “(ñandereko (vida armoniosa), teko kavi (vida buena), ivi maraei (tierra sin mal) y qhapaj ñan (camino o vida noble)”. Precisamente la reflexión en torno al “vivir bien” se considera la base de las propuestas de desarrollo del Estado boliviano.

carretero¹³. A partir de ese material, se pueden establecer cinco cohortes de tiempo: una primera, en la cual los actores en términos globales manifiestan su acuerdo sobre el proyecto carretero como prioridad nacional (2003-2004); la segunda caracterizada por el impulso estatal al proyecto y la aparición de resistencias iniciales en los grupos indígenas (2005-2008); la tercera supone el cierre de los contratos con la empresa brasilera OAS Ltda., la llegada el presidente brasilero para la inauguración y la constitución de un frente indígena ambientalista de resistencia al trazo (2009-2010); en la cuarta cohorte se tiene la organización de la marcha indígena, su alianza con diferentes sectores y finalmente la represión que sufre para concluir en un primer pacto con el gobierno (2011); el quinto periodo estudiado muestra la dirigencia indígena dividida a partir del desarrollo de una segunda marcha que solicita y logra el desarrollo de un proceso de “consulta previa”, cuyas recomendaciones para la ejecución de la carretera quedan aún pendientes (2012).

En ese marco, es posible establecer cuatro cadenas discursivas que se constituyen por la articulación de los referentes movilizados y compartidos por los actores, más allá de sus enfrentamientos, alianzas y antagonismos. Una se vincula al modelo de desarrollo económico y social, otra a las cuestiones medioambientales, la tercera se relaciona con el debate sobre la identidad colectiva indígena y finalmente está la cadena que alude a la producción normativa e institucional. Entonces, es posible sostener que una propuesta de “vial”, como proyecto territorial y de movilidad, toma posiciones específicas en esas articulaciones de significado:

- Desde la cadena del modelo de desarrollo, un proyecto carretero es una forma de facilitar el “vivir bien” (ya sea porque viabiliza el acceso a equipamientos y servicios o porque permiten nuevas pautas de productividad) siempre y cuando se someta a criterios ambientalistas y/o de confirmación de la soberanía boliviana y plurinacional.
- Desde la cadena ambientalista, una propuesta vial es una amenaza, una posible causas de ruptura del equilibrio guardado por los bosques y sus habitantes (principalmente amazónicos originarios y no “invasores”), por lo que su planteamiento requiere de validaciones técnicas y científicas que garanticen su protección al menos formal e institucionalmente.
- Desde la cadena vinculada a lo “indígena”, un proyecto carretero para su desarrollo requiere su la validación en los “usos y costumbres” de los grupos cuya convivencia con un territorio se considera equilibrada y armónica (a su vez ratificados a partir de un

¹³ El desarrollo del procesamiento y la interpretación específico sobre las notas de prensa y otros productos narrativos se muestra ampliamente desarrollado en la tesis doctoral que se sostiene este texto.

enfoque técnico-científico) y no sólo de las leyes nacionales, por lo que su planteamiento “debe” pasar por una consulta “libre, previa e informada”.

- Desde la cadena legal-institucional, un proyecto caminero a la escala de la RVF aparece como una responsabilidad del Estado, pero que -en su definición plurinacional- no sólo requiere de su articulación con los actores vinculados al gobierno central, ni departamental o municipal, sino principalmente a las poblaciones consideradas “titulares del territorio”, como “guardianas” de sus fronteras en tanto áreas bajo una protección específica y de acuerdo a sus prioridades de “desarrollo”.

El texto: conclusiones para el caso

El conflicto estudiado muestra un enfrentamiento de actores que portan proyectos territoriales específicos y que -a su vez- desarrollan alianzas a diferentes escalas para lograrlos. Así, algunas instancias locales, tal es el caso de una parte de los grupos indígenas del TIPNIS, se vinculan a otras globales, representadas en la intervención -breve pero efectiva- de ciertos actores multilaterales e internacionales. Al mismo tiempo el gobierno central, como entidad de alcance estatal, se vincula a actores sudamericanos y comerciales, interesados en fluidificar las dinámicas de intercambio y encontrando una base estratégica en los grupos colonizadores cocaleros.

Esas alianzas se asocian a los discursos de forma más o menos selectiva. Sin embargo, existe una hegemonía marcada por las cadenas medioambientales e indígena, que se sintonizan con lo que -en términos globales- sucede en los debates internacionales. Esa vigencia de una mirada “ecocéntrica” favorece la emergencia de los conflictos cuando los proyectos de “desarrollo” no se subordinan a su lógica “armónica” con el medioambiente. Así, la identidad indígena y su expresión territorial se subordina a la condición de ser ambientalmente correcta y tiende a excluir a los grupos que se consideran poco “respetuosos” y por lo tanto “invasores”, tal es el caso de los cocaleros.

En ese marco, es interesante subrayar la perspectiva que el contexto histórico permite agregar a ese escenario contemporáneo de conflicto. Un elemento relevante es retomar la relación colonial de la zona respecto al imperio Portugués y los debates que se generan en Cochabamba sobre la apertura de las rutas hacia las misiones moxeñas a fines del siglo XVIII. Con ese precedente, es evidente que la tensión con el Brasil reproduce más o menos la misma situación, particularmente cuando la apertura de las vías implica una suerte de “amenaza”. Entonces, la posibilidad de nuevos flujos comerciales es concebida como un potencial que sería aprovechado por actores “extranjeros” e intereses distantes, sin beneficiar las dinámicas locales ni nacionales.

Pero también sobresale la profundización de la ruptura colonial entre las zonas cordillerana y amazónica, que se va a ratificar en la necesidad de -y el conflicto por- la falta de una frontera clara departamental y municipal, entre poblaciones indígenas y cocaleras y, en consecuencia, la amenaza que supone la posibilidad de una movilidad permanente y descontrolada.

Esas posiciones permiten discutir una noción asociada a la de movilidad: la de frontera¹⁴. Todos los proyectos territoriales de los actores del conflicto enfatizan una idea lineal –heredada de una geografía escolar y nacionalista- como ejercicio de poder sobre el espacio. Por eso, el proyecto vial estudiado es favorecido por los actores que piensan conectar dos puntos para extender su área lineal de acción y de control. Al mismo tiempo, la propuesta es resistida por los actores que quieren defender su territorio, pero concebido bajo el mismo régimen: como un polígono donde pueden ejercer su dominio. Sin embargo, la historia de la zona precisamente permite sugerir la hipótesis de que las fronteras porosas son posibles (como las señaladas para el periodo incaico) y que probablemente permitan concebir una vialidad no necesariamente destructiva, sino más bien dialogadora con el entorno que integra y construye.

Referencias Bibliográficas.

- Assadourian, C. (1994). *Transacciones hacia el Sistema Colonial Andino*. Perú: CM-IEP.
- Benedetti, A. y Salizzi, E. (2011) Llegar, pasar, regresar a la frontera. Aproximación al sistema de movilidad argentino-boliviano. *En Revista Transporte y Territorio* N° 4. Argentina: UBA
- Bogado, D. (2010). Identidad cultural mojeño-beniano. En *Cultura e Identidad Beni*. Beni: CCB
- Combès, I. (2012). ¿Incas en la selva? Para tejer una etnohistoria de las tierras bajas de Bolivia. En *Las tierras bajas de Bolivia: Miradas históricas y antropológicas*. Santa Cruz: Editorial El País
- De Marchi, B. (2014). Génesis de un territorio a partir del camino: Contexto, pretexto, textura y texto de la Red Vial Fundamental de Bolivia (RVF) en el departamento de Cochabamba (tesis doctoral). Bélgica: UCL.
- D'orbigny, A. (1944). *Viaje a la América meridional. Brasil * Uruguay * Argentina *Chile * Bolivia * Peru*. Buenos Aires: Editorial Futuro.
- Gamarra, M. (2010). El desarrollo del concepto Beni: Proceso socio-histórico de la formulación de la idea de Beni en la memoria colectiva de sus comunidades sociales. En *Cultura e Identidad Beni*. Beni: CCB.
- Glave, Luis Miguel (1989). *Trajinantes. Caminos indígenas en la sociedad colonial*. Lima: Instituto de Apoyo Agrario.

¹⁴ Como sostienen Benedetti y Salizzi “Frontera y movilidad resultan indisociables. Las fronteras internacionales pueden pensarse como dispositivos creados por los Estados, localizados en los límites internacionales acordados, en su intento inicialmente inmovilizante de todo lo que busque moverse hacia o desde el interior del territorio. Surge aquí la tensión interior/exterior, mediada por la frontera. El ejercicio del poder siempre implica la manipulación de la oposición entre continuidad y discontinuidad (Cataia 2007). La movilidad -hacia y desde- es una estrategia de encuentro, un tipo de relación que se establece entre uno y otro espacio. [...] La frontera es un punto inmovilizante, para clasificar qué puede salir o entrar y qué no. Allí, entonces, opera un sistema de legalidad/ilegalidad, un filtro” (2011: 154).

- Guzmán, A. (1972). Cochabamba: panorama Geográfico. Proceso histórico. Vida institucional instrucción pública. Reseña cultural. Recuperado en http://www.andesacd.org/?page_id=1983.
- Jordá, E. (1990). Pueblos mojos y su aportación al quehacer nacional de Bolivia, En *IV Jornadas Internacionales Sobre Misiones Jesuíticas*, Asunción de Paraguay.
- Larson, B. (1992). Colonialismos y transformación agraria en Bolivia. Cochabamba, 1500-1900. La Paz: CERES-HISBOL.
- Loza, A. (2008). Permanencias y transformaciones territoriales, la construcción histórica del territorio en la micro región de los valles interandinos de Cochabamba (Tesis Doctoral). Bélgica: H&D-UCL.
- Meruvia, F. (2000). Historia de la coca. Los Yungas de Pocona y Totora (1550-1900). La Paz: Plural-Ceres.
- Molina, W.; Soruco, P. y Vargas, C. (2008) Estado, identidades territoriales y autonomías en la región amazónica de Bolivia. La Paz: PIEB
- Navarro, G. y Maldonado, M. (2011) Geografía ecológica de Bolivia. Vegetación y ambientes acuáticos. Santa Cruz de la Sierra: Fundación Simón I. Patiño
- Paz, S. (1991). Hombres de río, hombres de camino: relaciones interétnicas en las nacientes del río Mamoré (Tesis de licenciatura). Cochabamba: Carrera de Sociología-UMSS.
- Roca, J. (2011). Ni con Lima ni con Buenos Aires. La formación de un Estado nacional en Charcas. La Paz: Plural-IFEA.
- Rodríguez, G. (1993). Poder central y proyecto regional, Cochabamba y Santa Cruz en los siglos XIX y XX. Cochabamba: ILAM.
- Rojas, H. (2001). Población y Territorio. Una perspectiva histórica. Mizque y Ayopaya. Cochabamba: CENDA.
- Rumbol (2011). Evaluación Ambiental Estratégica para el Desarrollo Integral Sustentable del Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécuré – TIPNIS. Cochabamba: Ministerio de Medio Ambiente y Agua -Servicio Nacional de Áreas Protegidas.
- Salazar, F. (2008). De la coca al poder: políticas públicas de sustitución de la economía de la coca y pobreza en Bolivia, 1975-2004. Buenos Aires: CLACSO.
- Sánchez, W. (2011). Poder local y presencia inka. El caso de los yungas de Cochabamba. En *Arqueoantropológicas - N° 1*. Cochabamba: INIAM-UMSS.
- Solares, H. (2011). La larga marcha de los cochabambinos. De la Villa de Oropeza a la metropolización. Cochabamba: Editorial Grafisol.
- Thorn, R. (1971). The economic transformation. En *Beyond the revolution: Bolivia since 1952*. Pittsburgh: University of Pittsburgh
- Van den Berg, H. (2008). En busca de una senda segura. La comunicación terrestre y fluvial entre Cochabamba y Mojos. La Paz: Plural.
- Villegas, P. (2013). Geopolítica de las carreteras y el saqueo de los Recursos Naturales. Cochabamba: CEDIB