

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE CIENCIAS POLÍTICAS**



PROYECTO DE GRADO

**“IMPLICACIONES GEOPOLÍTICAS DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA
CARRETERA VILLA TUNARI – SAN IGNACIO DE MOXOS AL INTERIOR
DEL TIPNIS”**

MENCIÓN: Relaciones internacionales

Postulante: Lucía Pardo Oliver

Tutor: Lic. German Marcelo Peralta García

**LA PAZ – BOLIVIA
2022**

RESUMEN/ABSTRACT

El presente trabajo de investigación, tiene como objetivo general, el analizar las implicaciones geopolíticas de las relaciones internacionales en el provecho geopolítico entre Bolivia y Brasil de la construcción de la carretera Villa Tunari - San Ignacio de Moxos al interior del TIPNIS. Se contextualiza el estudio, en los tres periodos de gobierno del ex presidente Evo Morales Ayma, entre enero del 2006 y noviembre del 2019, a la cabeza del partido del Movimiento Al Socialismo (MAS), que adoptó una agenda progresista de izquierda en las relaciones internacionales, incluyendo las existentes de manera bilateral entre la República Federativa del Brasil y el Estado Plurinacional de Bolivia.

Se describen las características de la región del TIPNIS, así como su importancia geopolítica para el Estado Plurinacional de Bolivia, al ser un espacio geográfico ubicado en el centro del país, permitiendo la conexión entre norte y sur a través del Departamento de Cochabamba. Partiendo de ello, se procede a continuación a conocer el contexto y los alcances de las relaciones internacionales bilaterales entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil, para contextualizar el tema del TIPNIS respecto a su importancia geoestratégica tanto para Bolivia como para el vecino país.

Una vez contextualizado el tema del TIPNIS y las relaciones bilaterales entre Bolivia y el Brasil, se proceden a determinar los intereses geopolíticos en las relaciones entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil como parte de la región de Sudamérica. Junto a ello, se realizó la identificación de las principales ventajas y desventajas de la carretera Villa Tunari San Ignacio de Moxos dentro del TIPNIS para el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil.

Con la información analizada, se proceden a plantear las conclusiones y recomendaciones, orientadas a una gestión adecuada de los recursos del TIPNIS

dentro de un enfoque de desarrollo sustentable en las relaciones bilaterales, donde el tema del medio ambiente tome un rol protagónico, más allá de otros ya tradicionales como el gas natural, la conexión bioceánica, la producción agropecuaria y la lucha contra el narcotráfico.

ÍNDICE DE CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I.....	3
CONTEXTUALIZACIÓN Y TEMATIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	3
1.1. CONTEXTUALIZACIÓN	3
1.1.1. Contexto político	3
1.1.2. Contexto social	4
1.1.3. Contexto económico	5
1.1.4. Contexto académico	6
1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	7
1.2.1. Descripción del problema.....	7
1.2.2. Pregunta de investigación.....	8
1.3. ESTADO DEL ARTE.....	8
1.4. MARCO TEÓRICO	15
1.4.1. Relaciones internacionales	15
1.4.2. Acuerdos internacionales.....	18
1.4.3. Elementos del acuerdo internacional.....	20
1.4.4. Tratados internacionales	21
1.4.5. Tipos de tratados internacionales.....	22
1.4.5. Acuerdos bilaterales.....	23
1.4.6. Comercio exterior e internacional.....	24
1.4.7. Teoría de la dependencia	25
1.4.8. Parque nacional.....	27
1.4.9. Territorio Indígena Originario Campesino	32
1.5. OBJETIVOS.....	35

1.5.1. <i>Objetivo general</i>	35
1.5.2. <i>Objetivos Específicos</i>	35
1.6. <i>JUSTIFICACIÓN, PERTINENCIA Y RESULTADOS</i>	36
1.7. <i>DISEÑO METODOLÓGICO</i>	39
1.7.1. <i>Tipo de estudio</i>	39
1.7.2. <i>Diseño de la investigación</i>	40
1.7.3. <i>Enfoque de la investigación</i>	41
1.7.3. <i>Métodos de investigación</i>	41
1.7.3.1. <i>Método deductivo</i>	41
1.7.3.2. <i>Método de análisis</i>	42
1.7.4. <i>Técnicas de investigación</i>	42
1.7.4.1 <i>Revisión de literatura</i>	42
1.7.4.2. <i>Análisis de contenido</i>	43
1.7.4.3. <i>Análisis estadístico</i>	44
1.8. <i>ALCANCES DE LA INVESTIGACIÓN</i>	44
1.8.1. <i>Alcance temporal</i>	44
1.8.2. <i>Enfoque de la investigación</i>	45
1.8.3. <i>Alcance sustantivo</i>	45
CAPÍTULO II.....	46
CARACTERÍSTICAS DE LA REGIÓN DEL TIPNIS Y SU IMPORTANCIA GEOPOLÍTICA PARA EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA.....	46
2.1. <i>ANTECEDENTES HISTÓRICOS</i>	46
2.1.1. <i>Época precolombina y Colonia</i>	46
2.1.2. <i>Creación del TIPNIS</i>	48
2.1.3. <i>Ascenso político de las naciones indígenas de tierras bajas</i>	50
2.1.4. <i>Resistencia al proyecto caminero Villa Tunari-San Ignacio de Moxos</i>	51

2.2. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS	55
2.2.1. Fisiografía	55
2.2.2. Rango altitudinal	56
2.2.3. Suelos.....	56
2.4. HIDROGRAFÍA.....	58
2.5. ECOREGIONES Y CARACTERÍSTICAS BIOLÓGICAS.....	59
2.5.1. Ecoregiones.....	59
2.5.2. Flora.....	62
2.5.2.1. Bosque de piedemonte	62
2.5.2.2. Bosque húmedo de llanura	66
2.5.2.3. Bosque pantanoso	70
2.5.3. Fauna.....	71
2.5.3.1. Mamíferos.....	72
2.5.3.2. Reptiles.....	73
2.5.3.3. Aves.....	75
2.5.3.4. Peces.....	76
2.6. HABITANTES DEL TIPNIS	78
2.6.1. Pueblos indígenas originarios	78
2.6.2. La Nación Moxeña	79
2.6.3. La nación Tsiman (o chiman).....	81
2.6.4. La nación Yuracaré.....	82
2.6.5. Poblaciones de colonos	84
2.6.6. Población migrante andina Aymara–Quechua	85
2.6.7. Población criolla beniana	88
2.8. IMPORTANCIA GEOPOLÍTICA DEL TIPNIS.....	89
2.9. CONCLUSIÓN DEL CAPÍTULO	95

CAPÍTULO III.....	97
ÁMBITOS MUNDIAL, REGIONAL Y BILATERAL RESPECTO A LAS RELACIONES ENTRE EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA Y LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL.....	97
3.1. <i>CONTEXTO MUNDIAL</i>	97
3.2. <i>CONTEXTO REGIONAL</i>	101
3.3. <i>CONTEXTO BILATERAL BOLIVIA-BRASIL</i>	113
3.3.1. <i>Territorio</i>	113
3.3.2. <i>Población</i>	114
3.3.3. <i>Economía</i>	117
3.3.4. <i>Comercio</i>	118
3.3.5. <i>Gas natural</i>	122
3.3.6. <i>Relaciones políticas</i>	124
3.3.7. <i>Lucha contra el narcotráfico</i>	126
3.3.8. <i>Comunicaciones e integración</i>	129
3.3.9. <i>Medio Ambiente</i>	131
3.4. <i>CONCLUSIONES AL CAPÍTULO</i>	132
CAPÍTULO IV.....	134
INTERESES GEOPOLÍTICOS EN LAS RELACIONES ENTRE EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA Y LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL COMO PARTE DE LA REGIÓN DE SUDAMÉRICA.....	134
4.1. <i>ACCESO A RUTAS PARA COMERCIO EXTERIOR</i>	134
4.2. <i>INTERESES GASÍFEROS</i>	139
4.3. <i>INTERESES MADEREROS</i>	143
4.4. <i>INTERESES AGROPECUARIOS</i>	145
4.6. <i>CONCLUSIONES AL CAPÍTULO</i>	154
CAPÍTULO V.....	155

VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LA CARRETERA VILLA TUNARI SAN IGNACIO DE MOXOS DENTRO DEL TIPNIS PARA EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA Y LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL	155
5.1. VENTAJAS	155
5.1.1. Integración caminera local	155
5.1.2. Apertura de mercados nuevos	157
5.1.3. Desarrollo de las comunidades del TIPNIS.....	161
5.1.4. Actividad maderera	162
5.1.5. Producción de hidrocarburos	162
5.1.6. Corredor bioceánico Brasil-Puertos del Pacífico	164
5.2. DESVENTAJAS.....	165
5.2.1. Destrucción de ecosistemas	165
5.2.2. Pérdida de biodiversidad.....	167
5.2.3. Pérdida del estilo de vida de pueblos originarios	168
5.2.4. Expansión de negocios ilegales.....	169
5.2.5. Incumplimiento de la Ley	170
5.3. CONCLUSIONES AL CAPÍTULO	171
CONCLUSIONES	172
RECOMENDACIONES.....	177
BIBLIOGRAFÍA.....	179

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

	Pág.
Ilustración 1: Ubicación estratégica del TIPNIS en el centro de Bolivia y Sudamérica	90
Ilustración 2: Trazado de la ruta propuesta a través del TIPNIS, como parte de la Red Vial Fundamental	92
Ilustración 3: Corredores de la Red Vial Fundamental.....	94
Ilustración 4: Gobiernos de izquierda con partidos miembros en el Foro de Sao Paulo el 2011	106
Ilustración 5: Gobiernos de centro derecha y derecha para el año 2019	107
Ilustración 6: Imagen del TIPNIS con el Polígono 7 en el sector sur.	145
Ilustración 7: Ejes de integración de la iniciativa I.I.R.S.A.	149

ÍNDICE DE CUADROS

	Pág.
Cuadro 1: Ecorregiones y subecorregiones representadas en el TIPNIS	60
Cuadro 2: Gobiernos de la denominada “Marea Rosa” en América Latina	103
Cuadro 3: Gobiernos de la denominada “Ola Conservadora” en América Latina.....	105
Cuadro 4: Principales mercados de exportación para países de América del Sur el 2018	109
Cuadro 5: Principales indicadores territoriales, demográficos, económicos y comerciales comparativos entre Bolivia y Brasil para el 2019	121

INTRODUCCIÓN

Desde el 2006, las relaciones internacionales de Bolivia con los países del exterior, se caracterizaron por un fuerte tinte ideológico. La tendencia progresista y de izquierda de los gobiernos de Evo Morales, quien ascendió a la presidencia el 22 de enero del 2006 y fue reelegido el 2010 y 2015, influyó en el alejamiento de determinados gobiernos, en especial el de los Estados Unidos, así como un acercamiento a otros de tendencia socialista, como Venezuela, Cuba, Nicaragua y el Brasil del Partido de los Trabajadores, de acuerdo a un discurso antiimperialista.

Con el Brasil, las relaciones además de marcadas por la ideología, estuvieron vinculadas al pragmatismo, producto de los múltiples intereses políticos, sociales y económicos existentes entre el vecino país y Bolivia. La dependencia en las exportaciones de gas natural y otros asuntos como la lucha contra el narcotráfico y las conexiones bioceánicas debido al aumento del comercio exterior del Brasil con la Cuenca del Pacífico, conllevaron la búsqueda de Bolivia de afianzarse como un país de tránsito y aliado natural importante para un mayor dominio del espacio sudamericano, con iniciativas como el I.I.R.S.A., un proyecto múltiple de desarrollo de infraestructuras que conecte a toda la región, tildado por sectores ecologistas como un plan del denominado “nuevo imperialismo brasilero”.

En la última década, mientras el MAS de Evo Morales y el gobierno tenían problemas diplomáticos y políticos con el Brasil, desde la fuga del asilado ex senador opositor Roger Pinto de la embajada del Brasil y el retiro del embajador de Brasilia en La Paz, hasta la llegada de gobiernos de derecha al vecino país, en especial de Jair Mesías Bolsonaro, quien asumió la primera magistratura el 01 de enero del 2019 con un discurso anti-socialista.

En ese contexto, una de las temáticas que acaparó los medios de comunicación y, en general, a la opinión pública, fue el proyecto de construcción de la carretera de Villa Tunari a San Ignacio de Moxos, misma que atravesaría por el centro del

parque nacional y territorio indígena del TIPNIS. Desde la marcha indígena que fue reprimida en Chaparina, hasta las posteriores leyes de intangibilidad y el retiro de ésta por parte del gobierno, el asunto de la carretera dejó de ser un asunto netamente local, implicando asuntos de orden geopolítico, por la ubicación del parque y el rol del Brasil en la proyección inicial de la construcción de la vía.

En la presente investigación, se hace un análisis a las implicaciones geopolíticas de la carretera villa Tunari – San Ignacio de Moxos al interior del TIPNIS, respecto a las relaciones bilaterales de Bolivia durante os periodos de gobierno de Evo morales (2006-2019), con la vecina República Federativa del Brasil.

CAPÍTULO I

CONTEXTUALIZACIÓN Y TEMATIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. CONTEXTUALIZACIÓN

1.1.1. Contexto político

El presente trabajo de investigación se desarrolla en el ámbito de las relaciones internacionales, y tomando de manera específica y con énfasis las relaciones entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil. La finalidad es conocer las implicancias que tiene a nivel geopolítico entre Bolivia y el Brasil la construcción de la proyectada carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, en especial en el ámbito de las relaciones comerciales entre ambos países.

La investigación se enfoca en las relaciones internacionales de las tres gestiones de gobierno de Evo Morales Ayma que iniciaron el 22 de enero del 2006, junto con los gobiernos de Luis Ignacio Lula da Silva, Dilma Rousseff, Michel Temer y Jair Bolsonaro en la República Federativa del Brasil. En ese sentido, se abarca como estudio a las relaciones internacionales entre Bolivia y Brasil durante el periodo 2006-2019, desde que comenzó el Movimiento Al Socialismo (MAS) su primera gestión, hasta la renuncia del ex presidente Evo Morales, el 10 de noviembre del 2019.

El estudio se enfocará exclusivamente en el tema de la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, respecto a las implicaciones geopolíticas que existen respecto al acceso terrestre e interconexión vial por esa región según las relaciones internacionales bilaterales entre Brasil y Bolivia.

1.1.2. Contexto social

La investigación se realiza considerando la situación que viven tanto los gobiernos de la República Federativa del Brasil, como el del Estado Plurinacional de Bolivia.

Actualmente el Brasil atraviesa una inestabilidad política producto de las acusaciones y juicios por corrupción que se llevaron adelante contra el Partido de los Trabajadores, que terminaron con la destitución de la presidente Dilma Rousseff el 2016 y la sentencia a 12 años de prisión al ex presidente Lula da Silva. Esa situación ocasionó un viraje en el manejo de la política económica por parte del gobierno interino de Michel Temer, además de cambios en las relaciones internacionales por el viraje de la izquierda a la derecha del gobierno brasilero, ocasionando inestabilidad social con sectores afines al Partido de los Trabajadores.

Aquel viraje termina de consolidarse con la victoria del militar retirado Jair Bolsonaro, líder del partido de extrema derecha Partido Social Liberal, en las elecciones de octubre del 2018, siendo proclamado presidente el 01 de enero del 2019. El ascenso a la presidencia de Bolsonaro se dio solamente meses antes de las anuladas elecciones en Bolivia que finalizaron con la renuncia, bajo presión de movimientos cívicos, policía y fuerzas armadas, de Evo Morales, en un aparente viraje de tendencias en los gobiernos de la región, desde la izquierda de los tiempos de Lula, a la radical derecha de los tiempos de Bolsonaro.

Asimismo, en Bolivia existe una controversia por la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, en especial por sectores indígenas de tierras bajas y grupos ecologistas contrarios a la construcción de esa vía que uniría los departamentos de Beni y Cochabamba, a travesando una reserva natural. La controversia por la construcción de la carretera el año 2011 derivó en la VIII marcha indígena en defensa del territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécure (TIPNIS), que derivó en la promulgación de la Ley N° 180 que declaraba

el territorio como intangible. Dicha ley fue abrogada posteriormente por la Ley N° 969 el año 2017, que elimina la intangibilidad del TIPNIS y a pesar de la oposición de grupos indígenas y ecologistas.

1.1.3. Contexto económico

Bolivia y Brasil tuvieron un periodo de bonanza económica durante los últimos años, con ciertas diferencias. Brasil tuvo un crecimiento destacado de su economía desde el 2005 hasta el 2014, llegando incluso a superar el 7,5% de crecimiento del PIB el 2010. Sin embargo, el crecimiento basado en programas sociales de redistribución de la riqueza y por la exportación de materias primas tuvo un freno desde el 2013, entrando el Brasil a una recesión los años 2015 y 2016, con caídas del PIB de -3,8% y -3,5% esos años.

Para el año 2017 el Brasil salió de la recesión económica, con un modesto crecimiento del PIB del 1%. Ese país se encuentra actualmente en un periodo de cambios en la política económica, con ajustes fiscales para disminuir el déficit que dejaron los gobiernos de Da Silva y Rousseff, aunque a costa de la eliminación de programas sociales y reformas económicas de tipo liberal. Sin embargo, la situación económica para el 2019 era de estancamiento, con una expansión de un 1,1% del PIB, lo que mostraba que la alicaída economía del “Gigante del Sur” todavía no se estabilizaba en un escenario internacional de bajo crecimiento de las economías emergentes.

Bolivia por su parte, desde el 2005 mantuvo un crecimiento destacable de su PIB, con un promedio que hasta el 2016 era casi del 5% de crecimiento anual. El país basó su crecimiento en el incremento de la inversión y el gasto público, como producto del incremento de las exportaciones de gas natural y minerales, en especial a los mercados de Brasil y la Argentina.

La tendencia menguó, con el inicio de una desaceleración el año 2015, que llegó a finalizar con un crecimiento modesto del 2,8%, a consecuencia de la

disminución de los ingresos por exportación de materias primas como el gas natural, el zinc, la plata y el estaño, además de un creciente déficit fiscal que superaría el 7% ese año.

En lo económico es donde existe una importancia mayor en las relaciones entre el Brasil y Bolivia, por ser ese país el principal comprador de gas natural boliviano (con un contrato que fenece el 2019). Asimismo, Bolivia es un país importante para el potencial tránsito de mercancías desde y hacia el Brasil, a través de proyectos como el corredor biooceánico de integración Atlántico-Pacífico, así como la integración energética mediante la construcción de hidroeléctricas en la Amazonía Boliviana.

Es en ese contexto que se realiza el presente trabajo de investigación, en el tema específico de las implicaciones geopolíticas de la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos en las relaciones internacionales entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil.

1.11.4. Contexto académico

El presente trabajo de investigación se enmarca en el ámbito de las relaciones internacionales dentro de la carrera de Ciencias Políticas de la Universidad Mayor de San Andrés.

En ese sentido, se realiza el estudio de las relaciones internacionales entre Bolivia y Brasil durante los últimos 14 años en los gobiernos de Evo Morales Ayma (2006-2019), en el contexto específico de la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, con el propósito de analizar las implicaciones geopolíticas de ese proyecto de infraestructura para ambos Estados vecinos.

1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.2.1. Descripción del problema

El 2011 se realizó la VIII Marcha Indígena en Defensa del Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécore (TIPNIS), una marcha de indígenas que viven en esa reserva natural contra los planes del gobierno de Evo Morales de construir una carretera asfaltada que la atravesase por el medio. La marcha tomó mucha fuerza política, porque fue apoyada por distintos sectores sociales, como ser grupos ecologistas, partidos y movimientos de oposición. Eso derivó en que el gobierno promulgue la Ley N° 180 que declara la intangibilidad del TIPNIS, lo que tendría como consecuencia que no se pueda construir la carretera por el lugar.

Posteriormente, después de una contramarcha el año 2012 de sectores afines al gobierno que reclamaban la necesidad de la carretera y una consulta previa el 2013 que no fue tomada como legítima por los sectores de oposición a la carretera, el gobierno decidió levantar con la Ley N° 969 de agosto de 2017, se levante la intangibilidad del TIPNIS, lo que da vía libre a la construcción de la carretera que generó discordia y conflictos políticos en el país durante los últimos años.

Sectores ecologistas y de oposición consideran que la carretera no generará ningún beneficio a los pobladores del lugar, y que está planificada como parte del I.I.R.S.A., la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, un proyecto de integración de transportes y energía entre los países de Sudamérica, que se considera un proyecto a favor del Brasil para tener una mayor presencia en la Cuenca del Océano Pacífico y con ello facilitar su comercio de mercaderías con los países del Asia Oriental.

En ese contexto, es preciso analizar las implicaciones reales que tuvo la temática de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos que atravesaría el TIPNIS, en la geopolítica y las relaciones internacionales del Estado Plurinacional de Bolivia

y la República Federativa del Brasil en los gobiernos de Evo Morales Ayma, y las proyecciones a futuro que permitan contar con elementos para el diseño de políticas públicas destinadas al desarrollo sustentable y un equilibrado manejo de las relaciones exteriores, en favor tanto del desarrollo humano como del cuidado al medio ambiente. Es imperativo conocer si en realidad la construcción de la carretera responde a las necesidades del Brasil más que a las necesidades de desarrollo de Bolivia, y si la misma es un componente del proyecto I.I.R.S.A.

Asimismo, es preciso conocer si los gobiernos del Brasil desde el 2006 tuvieron o tienen interés en el proyecto carretero, si existe apoyo al gobierno boliviano en el tema y en qué medida le beneficiaría al vecino país la construcción de esa carretera a través del TIPNIS.

1.2.2. Pregunta de investigación

¿Cuáles fueron las implicaciones geopolíticas de la construcción de la carretera Villa Tunari - San Ignacio del Moxos en las relaciones internacionales del Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil entre el 2006 y el 2019?

1.3. ESTADO DEL ARTE

Se procedió a una revisión de documentación sobre el tema del TIPNIS y la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos. En el presente trabajo de investigación se realiza una revisión inicial de información relacionada al tema, por una parte, por la postura oficial a favor del proyecto carretero, como de posturas contrarias a la construcción de la vía. Partiendo de esos elementos se procederá en el resto de la investigación a vincular aspectos relacionados a las relaciones internacionales en materia económica entre Brasil y Bolivia con las implicaciones que tendría la construcción de la carretera.

Un documento base para entender las relaciones internacionales entre Bolivia y el Brasil, es el “**Encuentro cimero para la integración Bolivia- Brasil**”, que fue expuesto por el **Ministerios de Relaciones Exteriores y Cultos del Estado Plurinacional de Bolivia**. En ese documento se hace referencia al acontecimiento de naturaleza histórica y de proyección integracionista que fue el encuentro de Estado entre los presidentes Dr. José Sarney de la República federativa del Brasil y el Dr. Víctor Paz Estensoro de la República de Bolivia.

Ese acontecimiento configuró los cimientos de la integración binacional de ambos países en el marco de acciones operativas concretas, que abarcan un universo sectorial y múltiple. Los acuerdos de dicho encuentro fueron el resultado de la voluntad política de ambos jefes de Estado, cuyos Gobiernos democráticos a tiempo de asumir este compromiso latinoamericano superan con los hechos la retórica y buen deseo, para construir un marco jurídico viable y practico de inmediata ejecución. A partir del encuentro entre Sarney y Paz Estensoro se engranarían las relaciones internacionales entre ambos países los siguientes años, con la economía como un aspecto importante, en especial en temas como la integración energética (compraventa de gas natural), integración en transportes, etc.

El texto no menciona un capítulo, título o subtítulo dedicado a la construcción de la geopolítica de la construcción de la carretera del TIPNIS, pero si hace o forma parte de las principales ideas que motivan a este trabajo de las relaciones ya ambiguas de tratados y pactos de una cooperación entre ambos países. Aunque no existe alguna referencia específica a la construcción de la carretera, si se toca el tema de la integración de transportes, como ser en temas de caminos, ferrovías y uso de vías fluviales para conectar el Brasil con Bolivia, tanto en el sentido norte-sur como en el sentido este-oeste.

El **Acta de Cooperación y Complementación Económica** entre Bolivia y el Brasil, el cual formó parte de las negociaciones y acuerdos entre Sarney y Paz

Estenssoro, propugna de forma drástica el intercambio bilateral a través de operaciones de comercio recíproco con amplias facilidades. Se buscan tratamientos privilegiados al comercio de los productos incluidos en la nómina de apertura de Mercados a favor de Bolivia y el acuerdo de alcance parcial número 8 en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Esa negociación y acta constituyó un incentivo fundamental para los agentes de la actividad económica orientados hacia la integración, con el desarrollo caminero como un elemento fundamental.

Un libro revisado fue el de David Foronda titulado **“Roboré y el militarismo brasileño”**. El autor utilizó un pseudónimo para escribir su obra, explicando al respecto: Maximiliano Paredes, el valeroso centinela de la integridad boliviana, es el nombre que el autor ha escogido como expresivo pseudónimo para escribir estos apuntes. No existen en ellos ordenamiento previo ni pretensión literaria, pues sus conceptos fueron vertidos con la rapidez de la labor cotidiana del periodismo para atender una demanda pública boliviana: la verdad acerca de los Acuerdos de Roboré de 1958 y el incumplimiento brasileño.

En su introducción, fechada el 31 de julio de 1960 y firmada por Mario A. Montenegro, se enfatiza que “la publicación de este folleto responde por entero a la motivación nacional, es decir al sentimiento bolivianista defensor de todo lo que entraña derecho inalienable de pertenencia, por tradición y justicia, al pueblo boliviano”. En realidad, dicho texto condensa una serie de editoriales y artículos publicados en medios impresos de nuestro país durante el mes de julio de 1960, en torno al incumplimiento de entonces por parte de Brasil, de los acuerdos firmados entre los cancilleres de ambas naciones el año 1958, luego de encuentros previos en Corumbá y Roboré, mediante los cuales se estipulaba la entrega a la administración boliviana de dos tramos del Ferrocarril Corumbá-Santa Cruz, la demarcación de frontera, entre otros.

La creciente preocupación boliviana tenía relación con el surgimiento de campañas en el Brasil contra tales acuerdos “por injustificadas desconfianzas en determinados sectores ultranacionalistas brasileños, cuyas prédicas alcanzaron a manifestarse dentro de las Cámaras del Congreso y de las Fuerzas Armadas de la vecina República, en sentido de que los Acuerdos de Roboré, firmados un 29 de marzo de 1958, eran contrarios y perjudiciales a los intereses del Brasil”, destaca el autor de la publicación.

Asimismo, durante esa época, llama la atención que no sólo los medios impresos bolivianos se referían con cierta cotidianidad al tema, sino también los del vecino país, entre ellos “Folha Da Manhã”, matutino paulista que en su edición del 12 de julio de 1960 señala: “Se objeta el hecho de que Petrobras no fue admitido en la explotación del petróleo boliviano, como lo había deseado y tentado inútilmente. Los tentáculos de ese moderno pulpo verde-amarillo, que amenaza estrangular la economía nacional, desean atravesar la frontera y alcanzar Bolivia. Es una especie de imperialismo mestizo totalmente anacrónico, pues en los días que corren no se puede siquiera concebir que una pequeña nación como Bolivia, admitiese en su territorio una organización estatal extranjera tan poderosa dentro de su propio país, que llega a construir un Estado dentro del Estado o por encima del Estado. El problema del petróleo, tuvo en Roboré una solución digna, civilizada, democrática, que fue la mejor que nos fue posible obtener”.

En un documento de reciente data (2010), el autor Santiago Berrios Caballeros trabaja desde una conceptualización netamente geopolítica, y hace un análisis sobre el entorno del presidente Evo Morales que pretende empujar a la construcción de un camino carretero a partir de Villa Tunari hasta San Ignacio de Moxos, pero que ingrese por el Isiboro-Sécure, en una suerte de atentado contra la biodiversidad de la región, amén de una clara violación al Art. 30 parágrafo II) de la vigente Constitución Política del Estado.

Pese a ser un problema de orden ambiental, lo que debe interesar al pueblo boliviano y particularmente a los movimientos sociales, que son el sostén del actual Gobierno, es la connotación geopolítica que servirá a un país vecino que, por lo demás, es quien se hará cargo del costo de aquella construcción, aunque en calidad de “préstamo”. En efecto, la íntima relación entre el carácter pragmático de la política internacional brasileña y sus modernas concepciones geopolíticas, hacen que, a partir de 1930, a través de los trabajos de Mario Travassos, Everardo Backenses y Lima Figuereido, se definió a la geopolítica como una rama de la ciencia política que fusiona en un todo el aporte que en sentido horizontal le dan las ciencias históricas, sociológicas, económicas, militares, geográficas y políticas.

El ex Ministro de la presidencia, Juan Ramón Quintana, trabajó los años 2010 y 2011 en una re-conceptualización de los fines de la carretera a través del TIPNIS. Expuso su punto de vista sobre la construcción de la carretera por el territorio indígena parque Isiboro Secure (TIPNIS), al referirse a ésta como una necesidad geopolítica, geoestratégica y geoeconómica postergada por más de 300 años.

De igual manera, el vicepresidente Álvaro García Linera en su libro **“Geopolítica de la Amazonía”**, hace referencia a las necesidades de desarrollo económico internos de Bolivia, mismos que no se llegarían a alcanzar plenamente con la construcción de una carretera que integre el norte con el sur del país. Asimismo, García Linera señala que la carretera a través del TIPNIS no es de interés de muchos grupos de poder del Oriente Boliviano, que se mantienen con el control de los recursos naturales renovables de la zona y que no quieren una mayor presencia estatal y de sectores campesinos interculturales que amenacen la estructura económica latifundista de la zona.

Rafael Quintela, experto en comercio exterior, realizó un comentario crítico a García Linera y Quintana, al sostener que la construcción de la mencionada carretera es una medida más política antes que económica, porque en esa región

no existe ningún polo de desarrollo y por el contrario debiera priorizarse obras en zonas donde ya existe inversión para complementar y contribuir al progreso. Aseguró que, si bien la zona tiene mucho potencial, la construcción del tramo "dos" debe ser acompañada por la implementación de nuevas áreas de producción e incentivo a la industria y como está planteado el proyecto sólo beneficiará al comercio del vecino país.

Sin embargo, Quíntela hizo hincapié en que las condiciones planteadas para construir la carretera significaran mayor endeudamiento para el departamento porque la Gobernación se verá afectada en su presupuesto con alrededor 50 millones de dólares que deberá pagar en varios años. "Al Beni se le está tratando de cargar una deuda por muchos años a raíz de esa carretera, donde a otros departamentos no se les carga. Su beneficio, desde luego, es necesario por la vinculación, pero no de esa manera. Ahora afectará paulatinamente a la inversión pública y las arcas del departamento".

El investigador **Gustavo Soto** señaló que existen capitalistas brasileños interesados en vincularse con Bolivia a través de la carretera a Beni como el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social del Brasil (BANDES), que financia la obra a cambio de construir la represa hidroeléctrica de Cachuela Esperanza en el noreste boliviano para exportar energía a ese país. Tras el proyecto caminero existen razones no públicas, como los intereses geopolíticos de expansión de Brasil y de capitalistas brasileños que controlan alrededor de un millón de hectáreas dedicadas a la producción de soya en el este de Santa Cruz y ganado vacuno, en el norte beniano, según estudios de la Fundación Tierra.

Para dirigentes de la Subcentral del TIPNIS y de la Confederación de Pueblos Indígenas de Bolivia (CIDOB) que realizaron la VIII Marcha el año 2011, la carretera por el parque nacional representa un compromiso político del Gobierno con los coccaleros y colonizadores, que son la base social y sustento del Gobierno, pero también despierta el interés de sojeros y ganaderos del oriente y el Brasil,

además de empresas internacionales interesadas en explotar los recursos naturales renovables y no renovables como petróleo, minerales y piedras preciosas y semipreciosas, que abundan en la región

Varios de los elementos planteados han sido incluidos en el debate sobre la construcción, mientras el Gobierno ha indicado cuáles son las razones para que la ruta pase por el TIPNIS. En el tema histórico, dijo que ese proyecto fue solicitado por Beni y Cochabamba desde 1826. Desde el punto de vista social señaló que la carretera tiene aval de varias de las comunidades y en lo económico se pretende promover la producción ganadera y agrícola.

Para los detractores de la ruta, la principal razón del Gobierno de Evo Morales razón para construir la ruta es cumplir con sus bases cocaleras, siendo la segunda razón el facilitar los negocios de los grupos de poder del Oriente vinculados al Brasil. El Ejecutivo ha negado esto y se comprometió desde un comienzo en aprobar una ley para evitar los avasallamientos al territorio indígena y erradicar la coca que ya fue sembrada en el área protegida.

Otros documentos revisados para el desarrollo de la investigación, son el libro **“El sueño del Presidente: la pesadilla de la Madre Tierra”** (2012), del lingüista y activista **Pablo Rojas**, donde hace énfasis en los intereses neoextractivistas detrás de la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, en especial los intereses de empresarios bolivianos y brasileros. También se revisó la obra **“TIPNIS. Amazonia en resistencia contra el Estado colonial en Bolivia”** (2013), donde se dan perspectivas varias sobre el asunto de la construcción de la carretera a través del TIPNIS, incluyendo los intereses brasileros y la justificación de una especie de nuevo capitalismo andino-amazónico en la presidencia de Evo Morales.

1.4. MARCO TEÓRICO

1.4.1. Relaciones internacionales

Desde que existieron los distintos Estados se tuvieron que establecer relaciones internacionales, por la necesaria interrelación entre un país y otro en diversos temas, como el comercio, la guerra, la religión, las relaciones sociales, la cultura, etc. El equilibrio del poder siempre fue un tema importante en las relaciones internacionales, debido a los desequilibrios existentes entre un Estado y otro, y las acciones emprendidas para dominar otros países, lo cual frecuentemente llevó a los enfrentamientos armados.

Al respecto, Morgenthau (1963) señala que las relaciones internacionales forman parte de la política, la cual debe ser entendida como una lucha de poder, desenvolviéndose en el ámbito de las interrelaciones entre Estados. En ese entendido, toda política es una pugna por el poder, y cualesquiera que sean los fines últimos de la política internacional, el poder es siempre el fin inmediato (Morgenthau, 1963).

Las relaciones internacionales son todos aquellos vínculos de Derecho que tienen dos o más Estados del mundo. Esos vínculos pueden versar sobre diferentes temáticas, como temas políticos, comerciales, sociales, culturales, deportivos, educativos, tecnológicos, pero todos relacionados en última instancia a un poder político, porque los Estados establecen relaciones entre sí para beneficio mutuo (Morgenthau, 1963).

Las relaciones internacionales son necesarias para los Estados, porque un país no se puede desarrollar en la completa autarquía. Al igual que las personas necesitan de otras para poder desenvolverse en sociedad, es en extremo necesario para los países poder interrelacionarse entre sí dentro de la comunidad internacional, la cual está formada por todos los sujetos de derechos

internacional público, es decir, los Estados y los organismos internacionales (Jaramillo, 2005).

La sociedad de naciones o comunidad internacional, es la que:

[...]integran todas las naciones a las que se reconoce una organización política independiente y suficiente o, como se suele decir, soberana. La cuestión de cuándo tiene una nación una organización política suficiente para ser considerada miembro distinto de la sociedad de naciones es una cuestión de hecho, que depende de las circunstancias históricas y culturales de cada momento y, sobre todo, depende del reconocimiento que las demás naciones le den (UNAM, s.f., p. 220).

Parte de las relaciones internacionales, son los vínculos o relaciones diplomáticas, mismas que comprenden los tratados recíprocos entre Estados, mediante agentes especiales de cada uno acreditados ante el otro (Ossorio, 2005). En ese caso, las relaciones son formales, con personas que son representantes acreditados de un Estado ante otro con quién mantienen relaciones diplomáticas, siempre dentro del ámbito de la comunidad internacional donde los países establecen sus relaciones, sean bilaterales, trilaterales o multilaterales, con otros países y dentro de organizaciones supranacionales como la Organización de las Naciones Unidas, la Organización de los Estados Americanos o la Comunidad Andina.

Son tres los elementos que caracterizan a las relaciones internacionales:

- 1) **El carácter exclusivo, o al menos preferente, de las relaciones de poder como parte de la política internacional:** No se puede sostener con rigor que la diversidad de relaciones de poder que se desarrollan entre los actores internacionales puedan hallar una explicación adecuada desde un modelo que prime los fenómenos políticos sobre los económicos o culturales.

- 2) **El predominio de la dimensión conflictiva sobre otras formas de relación entre los actores internacionales:** Sin duda los conflictos forman una parte destacable de la realidad internacional, pero desconocer o subestimar la cooperación y la comunicación como sistemas relacionales que contribuyen también a la dinámica del mundo de los Estados, constituye una posición radical que está en abierta contradicción con la evidencia empírica más elemental.
- 3) **La persecución del interés nacional, definiéndolo en términos de poder, conduce a la anarquía o a un orden internacional impuesto por unas potencias hegemónicas, en su propio y exclusivo beneficio, al resto de los países:** Una de las características esenciales del sistema capitalista, tanto a escala nacional como internacional, es la competencia entre los agentes económicos. A través de ella cada uno de los agentes productores intenta garantizar su supervivencia y expansión a costa de la de sus competidores. El resultado es bien conocido. Cuando la competencia se desarrolla en condiciones próximas a la competencia perfecta, cada agente productor obtiene una parcela de mercado acorde con la eficacia productiva que es capaz de desarrollar y, paralelamente, los consumidores obtienen las cantidades demandadas a los precios más bajos posibles (Calduch, 1991).

Los propios intereses son el factor motivante para que los Estados establezcan relaciones internacionales. Cada país tiene sus propios intereses en distintas temáticas, para lo cual requiere colaboración y/o apoyo de otros países para llevar adelante su política interna. En ese caso, es común la suscripción de tratados bilaterales, trilaterales o multilaterales para el intercambio de conocimientos, apoyo técnico y de otra índole que favorezca a los Estados que suscriben los acuerdos.

Las relaciones internacionales existen y son necesarias también para gestionar las situaciones controversiales entre los Estados de la comunidad internacional, evitando conflictos innecesarios que lleven incluso a la guerra. El poder político es un componente de las relaciones internacionales, porque cada país tiene una cierta capacidad de influenciar a los demás, y por ello es importante que entre Estados establezcan los mecanismos para evitar confrontaciones y abusos de unos países con relación a otros, siendo esas situaciones las que llevan a la inestabilidad y hacen imposible la convivencia entre las naciones en la comunidad internacional.

1.4.2. Acuerdos internacionales

Para establecer y llevar adelante las relaciones internacionales, los Estados necesitan suscribir vínculos de derecho formales. Al respecto, al igual que las personas suscriben actos jurídicos que generan vínculos de derecho entre ellas creando, modificando, transfiriendo o extinguiendo derechos y obligaciones, los Estados son sujetos de derecho que están facultados y tienen la capacidad de generar vínculos de derecho con otros Estados, pudiendo para ello firmar acuerdos o tratados internacionales.

Los acuerdos o tratados internacionales son manifestaciones formales realizadas por dos o más países para regular diversos aspectos en sus relaciones internacionales. Cuando "...dos o más Estados se ponen de acuerdo sobre un objeto determinado y desean darle valor jurídicamente vinculatorio a dicho acuerdo, celebran un tratado" (Barberis, 1982, p. 12).

A pesar de que existe una concepción análoga entre acuerdo y tratado internacional, son términos distintos. Un acuerdo internacional es general, comprendiendo todo tipo de vínculo jurídico establecido por dos o más Estados, mientras que un tratado internacional es un tipo de acuerdo establecido de manera formal y concreta en un tema específico.

A continuación, se hacen mención a distintos tipos de acuerdos internacionales:

- **Tratado internacional:** Acuerdo internacional de carácter formal y solemne, celebrado por escrito entre dos o más Estados y regido por el derecho internacional, en concreto el Convenio de Viena de 1966 sobre los Tratados, además de la costumbre internacional. El tratado puede ser un instrumento único o estar constituido por dos o más instrumentos conexos, cualquiera que sea su determinación particular, como por ejemplo el Tratado de Libre Comercio Bolivia-México, que entró en vigencia el año de 1995;
- **Convenio internacional:** Es un acuerdo multinacional con un grado de formalidad menor al tratado, aunque al final ambos son de la misma naturaleza. Se establece por escrito entre varios países y se enfoca principalmente en temáticas de los ámbitos económico y comercial, como por ejemplo el Convenio Multilateral de Aduanas de América Latina, España y Portugal (COMALEP);
- **Pacto internacional:** Es una declaración escrita, realizada de manera conjunta y solemne por varios estados que forman parte de un organismo internacional. El pacto se hace en una determinada materia, como por ejemplo los pactos en materia de derechos humanos;
- **Convención internacional:** Es un acuerdo internacional multilateral que establece una serie de reglas, normas o criterios para el cumplimiento obligatorio por las partes que lo suscriben, como por ejemplo la Convención de Viena del Derecho de los Tratados;
- **Declaración internacional:** Es un acuerdo internacional abierto sobre un tema específico, para que los Estados pueda adherirse al mismo mediante la firma y ratificación de manera multilateral, como por ejemplo la Declaración de Río de Janeiro sobre el Medio Ambiente de 1992;

- **Carta internacional:** Es un acuerdo internacional multilateral de especial solemnidad, para crear organismos internacionales, como por ejemplo la Carta de las Naciones Unidas de junio de 1945.

1.4.3. Elementos del acuerdo internacional

Los elementos que hacen a un acuerdo internacional son de tres: el consentimiento, el objeto o materia y que el tratado se rige por el Derecho Internacional. Como elemento consensual del acuerdo internacional, se tiene a la "...manifestación de voluntad común de dos o más sujetos de derecho internacional con capacidad suficiente" (Barberis, 1982, p. 12). La manifestación consensual de las partes comprendidas por Estados soberanos hace que se perfeccione un acuerdo internacional, siendo el elemento consensual el principal elemento que conforma estos actos de Derecho Internacional.

Un aspecto importante en el perfeccionamiento de los acuerdos internacionales es la presencia de las partes, que son sujetos internacionales. "Un sujeto internacional es todo aquel cuya conducta está prevista directa y efectivamente por el derecho de gentes como contenido de un derecho o de una obligación" (Barberis, 1982, p. 12).

Los sujetos internacionales por excelencia son los Estados, que pueden adquirir derechos y obligaciones como sujetos de derecho y que establecen relaciones con sus pares alrededor del mundo, de acuerdo al accionar de sus gobiernos. "El tratado es concertado válidamente por dos o más sujetos de derecho internacional con capacidad suficiente para ello" (Kunz, 1945, p. 183).

"Además de la manifestación de voluntad entre los sujetos de derecho internacional, esta voluntad manifestada debe ser tendiente a establecer una regla de derecho en un ordenamiento jurídico" (Barberis, 1982, p. 19). Los gobiernos de los Estados tienen la potestad de poder establecer relaciones internacionales con sus pares de otros países, así como suscribir acuerdos

internacionales, como manifestación de la voluntad ante la comunidad internacional.

En el ámbito de las relaciones internacionales, la manifestación de la voluntad emerge de la suscripción de un acuerdo que contiene una serie de elementos que regulan los vínculos entre los sujetos internacionales que son las partes del acuerdo. “La existencia de una manifestación de voluntad común de dos o más sujetos de derecho de gentes con capacidad debida no es suficiente para definir un tratado internacional. Es necesario además hacer referencia al contenido de aquella manifestación de voluntad (Barberis, 1982, p. 19).

Este contenido es el elemento material del acuerdo internacional, referido al contenido u objeto de la manifestación de la voluntad de los sujetos internacionales.

Otro elemento en el perfeccionamiento de los acuerdos internacionales es el elemento formal, que significa que “...la manifestación de la voluntad de los Estados debe estar regida directamente por el derecho internacional...Esto permite distinguir el tratado internacional de otros convenios o acuerdos suscritos principalmente entre Estados miembros de un Estado federal y que se rigen en forma subsidiaria o por analogía por el derecho de gentes (Barberis, 1982).

1.4.4. Tratados internacionales

Un tratado internacional es el “acuerdo entre Estados u organizaciones internacionales, regido por el derecho internacional, con la finalidad de establecer normas de relación o de resolver problemas concretos” (RAE, 2015). El tratado internacional se realiza entre dos o más estados, porque sus alcances van más allá del ordenamiento jurídico de un mismo estado y tienen efectos a nivel

internacional, dependiendo del contenido del mismo y de los países firmantes, que tienden a solucionar distintos aspectos de esa relación entre Estados.

Un tratado suscrito por dos o más Estados es un "...acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el Derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular". Esta convención, que fue aprobada el año 1966, en sí es un tratado o acuerdo internacional que regula precisamente todo lo relacionado con la elaboración, aprobación y ratificación de tratados internacionales por los Estados del mundo (ONU, 1966).

Los tratados tienen diversas denominaciones como: convenio, estatuto, arreglo, acuerdo, protocolo, pacto o concordato, sin embargo, es necesario señalar que si bien utilizamos como equivalente a tratado y convenio difieren en su concepción dado que tratado alude a una convención de carácter político y convenio a un pacto administrativo entre dos o más Estados" (Barberis, 1982, p. 12).

El acuerdo internacional "...tiene como finalidad crear, desenvolver o modificar alguna norma positiva en Derecho Internacional, mediante la concurrencia de las voluntades de los diversos Estados que lo adoptan o suscriben o que se adhieren posteriormente" (Ossorio, 2005, p. 56).

1.4.5. Tipos de tratados internacionales

Los acuerdos internacionales no son homogéneos. La diversidad de aspectos que se pueden regular mediante estos instrumentos de derecho internacional hace que se puedan tener varios tipos de acuerdos, que se pueden clasificar de las siguientes formas:

- **Según el número de Estados:** Los tratados internacionales pueden ser bilaterales o multilaterales. Estos últimos se subdividen en generales, (que tienen vocación de universalidad), y restringidos (limitados a un número reducido de estados por motivos diversos: militares, geográficos, económicos...).
- **Según la materia, pueden ser:** Tratados comerciales, políticos, culturales, humanitarios, sobre derechos humanos, o de otra índole.
- **Según el tipo de obligaciones creadas diferenciamos entre:** Tratados-ley y Tratados-contrato. Los primeros establecen normas de aplicación general que jurídicamente se encuentran en un pedestal superior a las leyes internas de los países firmantes, los segundos suponen un intercambio de prestaciones entre partes contratantes. Esta distinción está bastante superada pues ambas particularidades se funden.
- **Por la índole de los sujetos participantes, distinguimos:** Tratados entre Estados, entre Estados y Organizaciones internacionales, y entre Organizaciones internacionales.
- **Por su duración:** se diferencian entre Tratados de duración determinada y Tratados de duración indeterminada.
- **Según la posibilidad de hacerse parte sin haber tomado parte en su negociación:** Tratados abiertos y cerrados. Estos últimos no admiten nuevos miembros, por lo que su admisión implica la celebración de un nuevo tratado (Rodríguez, 2011, p. 5).

1.4.5. Acuerdos bilaterales

Cuando un acuerdo internacional se suscribe entre dos partes o sujetos internacionales, se hace referencia al tratado o acuerdo internacional. “Un tratado bilateral es un acuerdo internacional concertado entre dos partes, cada una de las cuales posee la capacidad para celebrar tratados” (ONU, 2003, p. 3).

La diferencia entre los acuerdos bilaterales de los multilaterales radica en el número de partes que suscriben el tratado, aunque esa condición se da porque el contenido del acuerdo bilateral se enmarca en las relaciones internacionales que se dan entre dos sujetos internacionales, como por ejemplo dos Estados. El procedimiento para el perfeccionamiento de un acuerdo internacional es el siguiente:

- La negociación, corre a cargo de los representantes de los Estados, investidos de plenos poderes que expiden las autoridades nacionales competentes.
- La suscripción, es la firma que estampan los negociadores luego de adoptar el texto de un tratado.
- La aprobación, tiene que ver con la anuencia que dan los congresos o parlamentos, respecto de la conveniencia del instrumento.
- La ratificación, corresponde, por lo general, al Jefe de Estado, que lo hace a través de un instrumento solemne firmado por él y refrendado por su Canciller.
- Los instrumentos de ratificación, deben ponerse en conocimiento de las partes contratantes...se hace el canje entre los negociadores (ONU, 2003).

1.4.6. Comercio exterior e internacional

El Comercio Exterior, entendido como el intercambio de bienes y servicios entre dos o más países o regiones económicas, llega a su auge en el siglo XX, por el proceso de apertura externa se inició fundamentalmente en la segunda mitad de ese siglo, y de forma espectacular en la década de 1990, al incorporarse las economías latinoamericanas, de Europa del Este y el Oriente asiático. Por ese motivo existe cada vez una mayor interrelación entre lo que ocurre en los

mercados internacionales y lo que sucede en la economía de un país determinado, haciendo más relevante el estudio teórico del Comercio Exterior (González, 2013, s.p.).

El comercio exterior es:

...el intercambio de bienes, servicios y derechos, realizados a través de un costo que es negociado entre partes, dentro de un contexto no sólo económico sino también político, social y cultural, que se efectúa entre los habitantes de dos o más naciones vinculadas geográfica, social y/o culturalmente, de tal manera, que se generen ingresos o entradas de divisas (exportaciones), y salidas de divisas o egresos (importaciones) procedentes de otros países, contabilizadas como tales en la balanza de pagos de cada país (Seldon y Pennace, 2010, p. 156).

A diferencia del comercio exterior que se centra en el estudio del comercio entre dos países, el Comercio Internacional es un concepto más amplio, porque abarca el flujo de relaciones comerciales internacionales, sin hacer referencia a un país en específico. El comercio internacional es "...el conjunto de movimientos comerciales y financieros, y en general todas aquellas operaciones cualquiera sea su naturaleza, que se realicen entre naciones; es pues un fenómeno universal en el que participan las diversas comunidades" (Osorio Arcilla, 1995, p. 48).

1.4.7. Teoría de la dependencia

La investigación será realizada tomando en consideración los postulados teóricos de la Teoría de la Dependencia. Debido a los temas fundamentales de las relaciones bilaterales entre Bolivia y el Brasil en los ámbitos económicos y comercial, se puede apreciar que existe un interés del vecino país en las potencialidades del país en materia de recursos naturales no renovables y en el

acceso a los mercados del Este asiático a través del territorio boliviano para exportar los productos del vecino país. De esa manera, existe un peso sustancial de las materias primas y su transporte como parte de las relaciones bilaterales entre Bolivia y Brasil en materia de comercio exterior.

La Teoría de la Dependencia fue desarrollada como pensamiento por autores latinoamericanos en los años sesenta y setenta del siglo XX, cuando preponderaba el planteamiento económico del desarrollo a través de la sustitución de importaciones que abogaba la CEPAL¹ en ese tiempo. Los postulados fundamentales de esa teoría serían la subordinación a nivel económico y político entre los países en desarrollo, respecto a los países industrializados.

Las características en el comercio internacional serían la provisión de materias primas o semi-procesadas por las naciones pobres del sur hacia las naciones desarrolladas del norte, al tiempo que se encuentran limitadas en su industrialización por las importaciones que debe realizar de productos acabados de las naciones desarrolladas. Asimismo, las naciones pobres del sur aportan con mano de obra barata para la producción de materias primas, (Dos Santos, 2003).

La imposibilidad de desarrollar un aparato productivo industrial por la dependencia de los recursos financieros de las naciones industrializadas, hace que los países del sur no puedan emprender un verdadero desarrollo, porque su economía basada en la explotación de recursos naturales no les genera la riqueza necesaria para desarrollar a sus poblaciones. También existe una dependencia en el establecimiento de políticas de desarrollo porque las naciones industrializadas buscan que el statu quo se mantenga mediante el apoyo de élites

¹ **CEPAL:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Es un organismo dependiente de la Organización de las Naciones Unidas (una de las cinco comisiones regionales de ese organismo supranacional), que trabaja en el campo de la investigación socioeconómica.

económicas locales en los países del sur que controlan la explotación de los recursos naturales, protegiendo los intereses de las empresas del mundo desarrollado (Dos Santos, 2003).

El historiador Gustavo Rodríguez Ostría (1979) hace un estudio sobre la Teoría de la Dependencia en América Latina, y cómo la CEPAL fue un espacio de reflexión y construcción esquemática de una alternativa que rompa con los ciclos de dependencia en la exportación de recursos naturales. Algo relevante de la teoría según Rodríguez Ostría, es su procedencia, porque es el producto del estudio teórico y la reflexión de científicos políticos, economistas y sociólogos sudamericanos, en especial del Brasil, Argentina y Uruguay.

Las relaciones norte sur están caracterizadas por la influencia económica, política y cultural de los países desarrollados, que mantienen un control en las relaciones comerciales que derivan en el intercambio desigual de productos. Mientras los países del norte se especializan en elaborar manufacturas, los países del sur dependen de la exportación de materias primas, las cuales en gran parte están bajo control de empresas matrices de los países desarrollados, que apoyan a las élites locales que muchas veces también tienen el control del poder político, evitando que el ciclo de dependencia se rompa (Rodríguez Ostría, 1979).

1.4.8. Parque nacional

Los parques nacionales están estrechamente relacionados con el tema del desarrollo sustentable. Sin embargo, su naturaleza va más allá de la conservación del territorio y su biodiversidad.

...son territorios estratégicos para impulsar el desarrollo sustentable del país y asegurar la calidad de vida de su población, ya que generan beneficios ambientales que incluyen: la provisión de recursos para la alimentación, la protección del acervo genético, la producción de agua, la generación de oxígeno, la captura de carbono, la regulación del clima, la

prevención de inundaciones, el resguardo del patrimonio cultural de la nación y ser elementos de indiscutible valor estético, recreativo, paisajístico, y hasta mágico-religioso (Carrero *et al*, 2011, p. 150).

Además de la conservación de la naturaleza, los parques nacionales protegen los estilos de vida de poblaciones locales, la biodiversidad y la práctica de usos y costumbres ancestrales.

En el campo teórico existen cuatro posturas que fundamental la existencia de los parques nacionales. Ambas posturas son el Enfoque Preservacionista, el Enfoque del Equilibrio, el Enfoque Desarrollista y el Enfoque de No Equilibrio:

- **Enfoque preservacionista:** Tiene por objetivo preservar paisajes de gran belleza escénica en donde la intervención humana fuera mínima. El criterio “museístico” fue el aplicado por esta corriente, y las zonas montañosas o los paisajes monumentales son los ejemplos característicos de ella. La contraparte de este enfoque fue que las regiones costeras y de humedales no fueron consideradas por no poseer espacios de belleza espectacular;
- **Enfoque del Equilibrio:** Surgido entre los años 20 y 30 del siglo XX y predominante hasta la década del 70. Provino del auge de las ciencias ecológicas y convivió con el Enfoque Preservacionista. El objetivo principal de esta corriente fue mantener los valores de diversidad biológica, partiendo de la premisa de que los sistemas ecológicos poseen un punto de equilibrio estable y que además se autorregulan funcional y estructuralmente. Por tanto, se contemplaba que una unidad específica de la naturaleza podía ser conservada en una reserva por sí sola, pues dichas unidades mantenían una configuración estable y balanceada naturalmente;
- **Enfoque Desarrollista:** Este enfoque de predominancia más actual, se basa en el concepto de desarrollo sustentable. Aquí, la idea que prima es

la de imponer limitaciones al uso de los recursos ambientales y tecnológicos, y a la organización social, teniendo en cuenta la capacidad de la biosfera para absorber los efectos de las actividades humanas. Es decir que el equilibrio entre desarrollo y el ambiente puede y debe constituir una meta universal;

- **Enfoque de No Equilibrio:** De manera paralela al Enfoque Desarrollista, desde las ciencias ecológicas, a partir de los años 70 del siglo XX, comienza a gestarse lo que más tarde se conoció como el Enfoque del Desequilibrio o No Equilibrio. Aquí, se plantea que los sistemas ecológicos sólo en situaciones excepcionales se encuentran en equilibrio, ya que por lo general intercambian con su entorno materia y energía; es decir, son abiertos. Asimismo, se indica que periódicamente se ven afectados por disturbios que repercuten en su funcionamiento y estructura; por tanto, la auto-regulación no es una propiedad intrínseca (Caruso, 2015, p. 3-4).

La existencia de parques nacionales en el mundo es relativamente reciente. El primer parque nacional creado por un estado fue el parque de Yellowstone, en los Estados Unidos el año de 1872. En ese país, la creación del primer parque nacional se realizó al mismo tiempo que en el oeste se crearon reservas para los pobladores de origen amerindio, como un medio para expropiarles las principales áreas de sus territorios que tenían importantes yacimientos mineralógicos o que podían permitir la expansión agrícola o urbana.

Al tiempo que el gobierno federal de los Estados Unidos creó reservas para las naciones amerindias, también empezó con Yellowstone a crear reservar para la conservación de áreas naturales, dando paso al origen de los actuales parques nacionales. La influencia del país del norte permitió a otros países de Centroamérica, en especial Costa Rica, y Brasil en Sudamérica, a crear sus propios parques nacionales (Bahia-de-Aguia *et al.*, 2013).

En Bolivia, el primer parque nacional fue el área protegida Sajama. fue creado mediante Decreto Supremo del 02 de agosto de 1939, bajo la presidencia del Teniente Coronel Germán Busch Becerra. Su creación estuvo motivada por la necesidad declarada del gobierno en proteger los bosques de keñua en la región del Sajama, en una época donde no existía mucho conocimiento de ese vegetal y no existía un mapa fitogeográfico del territorio.

Los parques nacionales fueron creados en Bolivia como reservaciones de vida silvestre, por su finalidad como espacios para la protección, preservación y continua producción sostenible de la vida silvestre. Por tal motivo, solo se permitió desde sus comienzos a la población nativa el habitar dentro de los parques nacionales, aunque el asentamiento de poblaciones no nativas fue posible con el paso del tiempo de manera legal o principalmente mediante asentamientos ilegales (Montes de Oca, 1997).

Los parques nacionales en Bolivia se pueden entender desde dos puntos de vista:

- **Como refugios de vida silvestre:** Los parques nacionales fueron establecidos para proteger, conservar y propagar la vida silvestre, principalmente de las especies identificadas como vulnerables o en peligro de extinción. En ese caso, esos parques nacionales no pueden albergar población humana y la caza de animales debe estar prohibida.
- **Como santuarios de vida silvestre:** Son parques nacionales establecidos para proteger especies rara o endémicas y las concentraciones especiales de vida silvestre, que al mismo tiempo podrían constituir una atracción turística o recreacional. (Montes de Oca, 1997).

Los parques nacionales en sí son reservas o áreas protegidas. El nivel central del Estado determina el territorio que conformará el parque nacional, para proteger la biodiversidad existente en su interior, así como los modos de vida

tradicionales de las poblaciones nativas que viven desde antes de la creación del Estado en dichos territorios.

Actualmente, existen en Bolivia los siguientes parques nacionales:

- Parque nacional Tunari;
- Parque nacional Toro Toro;
- Parque nacional Sajama;
- Parque nacional Noel Kempff Mercado;
- Parque nacional Isiboro Securé;
- Parque nacional Carrasco.

También existen parques nacionales denominados áreas de manejo integrado, porque tienen por finalidad compatibilizar la protección de la biodiversidad con el desarrollo sustentable de las poblaciones nativas locales. Los parques nacionales y áreas de manejo integrado en Bolivia son:

- Parque nacional y área natural de manejo integrado Amboró;
- Parque nacional y área natural de manejo integrado Iñaño;
- Parque nacional y área natural de manejo integrado Aguaragüe;
- Parque nacional y área natural de manejo integrado Cotapata;
- Parque nacional y área natural de manejo integrado Kaa Iya del Gran Chaco;
- Parque nacional y área natural de manejo integrado Otuquis;
- Parque nacional y área natural de manejo integrado Madidi.

1.4.9. Territorio Indígena Originario Campesino

Son los territorios colectivos donde pueblos y naciones indígenas viven desde tiempos anteriores a la colonia. El Estado Plurinacional de Bolivia reconoce con personería jurídica la propiedad sobre ese territorio al pueblo o nación que habita en él, y que practica sus usos y costumbres en ámbitos de organización política, económica, social, cultural y de justicia (Fundación Tierra, 2010).

La base para la creación de los TIOC's fueron las antiguas tierras comunitarias de origen, las TCO's, creadas mediante decretos supremos a partir de los años 90 del siglo XX. Las TCO's pasaron a convertirse en TIOC's de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 403 parágrafo I de la Constitución Política del Estado el año 2009:

Se reconoce la integralidad del territorio indígena originario campesino, que incluye el derecho a la tierra, al uso y aprovechamiento exclusivo de los recursos naturales renovables en las condiciones determinadas por la ley; a la consulta previa e informada y a la participación en los beneficios por la explotación de los recursos naturales no renovables que se encuentran en sus territorios; la facultad de aplicar sus normas propias, administrados por sus estructuras de representación y la definición de su desarrollo de acuerdo a sus criterios culturales y principios de convivencia armónica con la naturaleza. Los territorios indígena originario campesinos podrán estar compuestos por comunidades.

La Constitución Política del Estado y demás leyes aprobadas por la Asamblea Legislativa Plurinacional utilizan conceptos como "Naciones y Pueblos Indígena Originario Campesinos", "Territorio Indígena Originario Campesino", "Autonomía Indígena Originario Campesina", "Jurisdicción Indígena Originario Campesina", entre otros (Fundación Tierra, 2010, p. 5).

Para el año 2015 existían 298 territorios indígenas originarios campesinos en Bolivia, de los cuales 238 se encuentran en tierras altas y los demás en las zonas de tierras bajas, donde se encuentra el TIPNIS. La cantidad de tierras indígenas originarios campesinos por cada departamento son:

- Departamento de La Paz: 44 TIOC´s;
- Departamento de Oruro: 92 TIOC´s;
- Departamento de Potosí: 91 TIOC´s;
- Departamento de Cochabamba: 14 TIOC´s;
- Departamento de Chuquisaca: 13 TIOC´s;
- Departamento de Tarija: 4 TIOC´s;
- Departamento de Pando: 2 TIOC´s;
- Departamento del Beni: 16 TIOC´s;
- Departamento de Santa Cruz: 22 TIOC´s.

En un TIOC´s la población indígena nativa tiene el derecho a la tierra, al uso y aprovechamiento exclusivo de los recursos naturales renovables en las condiciones determinadas por la ley y de manera colectiva, en conformidad a sus usos y costumbres (Fundación Tierra, 2010). También existen los siguientes derechos:

- A la consulta previa e informada;
- A la participación en los beneficios por la explotación de los recursos naturales no renovables que se encuentran en sus territorios;
- Aplicar sus normas propias, administrados por sus estructuras de representación y;

- A la definición de su desarrollo de acuerdo a sus criterios culturales y principios de convivencia armónica con la naturaleza (Fundación Tierra, 2010, p. 5-6).

Las TIOC's son el resultado de las demandas previas realizadas por las naciones y pueblos indígenas, en concreto las demandas de las organizaciones de indígenas de tierras altas, que desde los años 80 del siglo XX se habían organizado en la Confederación de Pueblos Indígenas de Bolivia, la CIDOB. Después de las presiones políticas emergentes de la Marcha por la Vida, Tierra y Territorio de 1990, el gobierno emprendió mediante decretos supremos con la creación de tierras comunitarias de origen, para posteriormente incluirlos en la Ley 1715 del Servicio Nacional de Reforma Agraria (Zolezzi y Quintanilla, 2016).

El problema actual de los TIOC's es la depredación que realizan habitantes no nativos en el territorio, ya sea mediante avanzadas y asentamientos ilícitos, mediante la explotación de los recursos naturales dentro de esos territorios (Zolezzi y Quintanilla, 2016). La minería de oro ilegal, la tala de madera, la caza furtiva, los cultivos ilícitos, entre otros, son problemas que se deben enfrentar y que ocasionan un daño a la biodiversidad y al mismo tiempo afectan la vida de los pobladores nativos que viven mediante estilos de vida ancestral en aquellos territorios.

De acuerdo a la Constitución Política del Estado, se reconocen las autonomías indígenas originarias campesinas, las cuales pueden establecerse por decisión de los pobladores, en un territorio indígena originario campesino. Ese fue el caso de *Raqaypampa*, primera autonomía indígena en el territorio del Departamento de Cochabamba y primera autonomía de un pueblo de habla quechua.

La TIOC de *Raqaypampa* fue creada mediante la Ley 813 de 12 de julio de 2016, para posteriormente ser su carta orgánica aprobada por el Tribunal Constitucional, lo que dio paso a la conformación de la tercera autonomía

indígena originaria campesina, junto a *Charagua Iyambae* en el Departamento de Santa Cruz, y de la autonomía *Uru Chipaya* en el Departamento de Oruro.

El TIPNIS tiene una doble cualidad. Por una parte, es un parque nacional, y por otra, es un territorio indígena originario campesino. Esas cualidades reflejan la biodiversidad de esa región, y al mismo tiempo su importancia como hábitat para poblaciones indígenas que viven en la zona desde antes incluso de la colonia española.

1.5. OBJETIVOS

1.5.1. Objetivo general

Analizar las implicaciones geopolíticas de las relaciones internacionales en el provecho geopolítico entre Bolivia y Brasil de la construcción de la carretera Villa Tunari - San Ignacio de Moxos al interior del TIPNIS.

1.5.2. Objetivos Específicos

- Describir las características de la región del TIPNIS y su importancia geopolítica para el Estado Plurinacional de Bolivia.
- Contextualizar el ámbito mundial, el regional y el bilateral respecto a las relaciones entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil.
- Determinar los intereses geopolíticos en las relaciones entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil como parte de la región de Sudamérica.
- Identificar las principales ventajas y desventajas de la carretera Villa Tunari San Ignacio de Moxos dentro del TIPNIS para el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil.

1.6. JUSTIFICACIÓN, PERTINENCIA Y RESULTADOS

La construcción de carretera San Ignacio de Moxos-Villa Tunari por el TIPNIS (Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Secure) se convirtió en un tema de debate y controversia nacional e internacional, que ha dado lugar a marchas de pueblos indígenas y conflictos sociales entre grupos ecologistas e indigenistas, contra las autoridades del gobierno de Evo Morales, en especial después de la manifestación de intenciones para construir la carretera, el año 2010.

Las repercusiones de la construcción de la carretera dejan de limitarse al ámbito nacional, extendiéndose a nivel internacional porque tienen implicancias en los proyectos de integración carretera entre el Brasil, Perú y Bolivia, en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (I.I.R.S.A.), gestionado en la actualidad por el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento de UNASUR.

Las implicaciones más que todo tienen relevancia en las relaciones internacionales con el Brasil, el país más grande, más poblado y con la mayor economía de Sudamérica, al tiempo que es el principal socio comercial de Bolivia como su principal mercado de exportación de gas natural. El Brasil fue el principal país que defendió al I.I.R.S.A., como un medio de integración carretero, energético y para la ampliación de infraestructuras.

El objetivo general de esta investigación es analizar las implicaciones geopolíticas entre Bolivia y Brasil que se tienen con el proyecto de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, en especial en lo concerniente al proyecto de integración del I.I.R.S.A., considerado como un proyecto que busca la dominación y control por parte del Brasil de los otros países.

La República Federativa del Brasil tiene intenciones de facilitar la llegada de sus mercaderías a los puertos del Océano Pacífico, porque China se convirtió en los últimos años en su principal mercado de exportación, al tiempo que el crecimiento

comercial mundial se está dando en la Cuenca del Pacífico. Es por ese motivo que la integración carretera y la ferroviaria son vitales para un mayor posicionamiento del Brasil en el ámbito del Pacífico durante los últimos años, debiendo para ello expandir su influencia sobre sus vecinos, como ser Ecuador, Perú y Bolivia.

Para hacer un análisis sobre el interés internacional es necesaria una explicación del interés nacional. En ese sentido, es importante conocer las implicaciones geopolíticas en la construcción de la carretera que cruzaría el IPNIS, porque sus consecuencias no se limitarían solamente a nivel nacional, sino que tendrían implicancias a nivel geopolítico en la región sudamericana, en especial con el país más grande del área, el Brasil.

El gobierno asegura garantizar acceso a servicios básicos y que "por primera vez" se conectará el altiplano con la Amazonía. Si en el siglo pasado las instituciones estatales, nacionales y municipales no cumplieron con ese mandato, habría que ver si ahora si es posible esta integración para mejorar la calidad de vida de las comunidades indígenas. En ese sentido, es importante conocer si los beneficios de la construcción de la carretera a través del TIPNIS sólo serán a nivel local, con la vertebración carretera entre el Beni y Cochabamba, o su finalidad es ser parte de los proyectos de integración del I.I.R.S.A. que el Brasil está alentando.

Tomando en cuenta estas características el interés nacional sobre la construcción de la carretera es poner fin a las pretensiones separatistas, consolidará la unidad del Estado Plurinacional de Bolivia y que marcará el desarrollo del departamento del Beni. Y todo esto tiene razones fundamentales para ese propósito: el social, histórico, económico y geopolítico. En ese sentido, el camino Villa Tunari-San Ignacio de Moxos es una de las estrategias de integración más importantes del país en los últimos 50 años, porque permitirá

que los nueve departamentos, especialmente Beni y Pando, desarrollen sus propias capacidades de progreso.

El proyecto por un lado sería socialmente trascendente, porque responde al abandono y olvido de las comunidades indígenas del TIPNIS, para que no haya bolivianos de primera y de segunda, para que tengan acceso a la educación, a la salud y a la integración caminera. Sin embargo, existen mayores repercusiones en el ámbito económico, porque la carretera a través del TIPNIS permitirá la circulación norte-sur y este-oeste de mercaderías, situación que no llegaría a ser beneficiosa solamente para el país, sino para los países vecinos y en especial al Brasil, que busca tener un mayor peso y presencia en la Cuenca del Pacífico.

La investigación se justifica desde el punto de vista político, porque estudia la trayectoria de las relaciones internacionales entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil, así como las implicaciones geopolíticas del proyecto de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos. La investigación por ende se limita al ámbito de las Ciencias Políticas, analizando las relaciones internacionales entre Bolivia y su principal socio comercial y vecino.

Asimismo, la investigación se justifica desde los puntos de vista metodológico y teórico, porque se sujeta en el procesamiento de información a los elementos de la metodología de la investigación, mientras que por otro lado sustenta su análisis en conceptos políticos, así como en planteamientos teóricos de autores expertos en relaciones internacionales.

El proyecto de investigación es pertinente, toda vez que la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos tuvo en la última década amplias repercusiones en la política del país, en un contexto donde se tuvieron cambios en las relaciones internacionales entre Bolivia y el Brasil, a pesar de que con el pasar de los años se tuvo una mayor integración, en especial en el ámbito comercial. Estudiar un tema que está políticamente en agenda tanto del gobierno

como de las organizaciones políticas y grupos sociales de oposición le dan al presente trabajo la pertinencia para su desarrollo.

Los resultados obtenidos en la investigación, son relevantes en el sentido de que permiten mostrar las verdaderas implicaciones geopolíticas que tiene el proyecto de la carretera a través del TIPNIS. El proyecto no solamente está pensado para beneficiar a nivel local a las poblaciones de Beni y Cochabamba, o tampoco está pensado para beneficiar primordialmente al país en su integración carretera, sino que estaría más que todo orientado a los planteamientos del proyecto I.I.R.S.A., para beneficio de la República Federativa del Brasil en acceder a los puertos del Océano Pacífico y con ello transportar a menor precio sus mercaderías destinadas a los países del Asia, en especial sus materias primas como la soya y el hierro.

1.7. DISEÑO METODOLÓGICO

1.7.1. Tipo de estudio

La presente investigación fue de tipo descriptivo y explicativo. Las investigaciones de tipo descriptivo:

[...]buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Es decir, únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refieren, esto es, su objetivo no es indicar cómo se relacionan éstas (Hernández *et al*, 2010, p. 80).

La investigación llegó a ser de tipo explicativo, porque los estudios de ese tipo “van más allá de la descripción de conceptos o fenómenos o del establecimiento de relaciones entre conceptos; es decir, están dirigidos a responder por las

causas de los eventos y fenómenos físicos o sociales” (Hernández *et al*, 2010, p. 83-84).

Se describieron las relaciones internacionales entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil desde el año 2006 al 2019, en ámbitos sociales, políticos y económicos. Con la primera etapa descriptiva, se procede posteriormente al análisis de las implicaciones geopolíticas de la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos en las relaciones internacionales de ambos países, llegando a explicar las causas y efectos de las implicaciones geopolíticas que sean identificadas y analizadas, lo cual permita obtener las conclusiones necesarias para cumplir con el objetivo general de investigación.

1.7.2. Diseño de la investigación

La investigación fue de diseño transversal. Los diseños de investigación transeccional o transversal recolectan datos en un solo momento, en un tiempo único. Su propósito es describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado” (Hernández *et al*, 2010, p. 151).

Asimismo, la investigación fue de diseño no experimental. Las investigaciones no experimentales “se realizan sin la manipulación deliberada de variables y en los que sólo se observan los fenómenos en su ambiente natural para después analizarlos” (Hernández *et al*, 2010, p. 149).

La recopilación, interpretación y análisis de la información se realizaron en un único momento de tiempo en la presente investigación. Asimismo, se realizó el estudio de la información sin que se realice un experimento que permita manipular las variables que se identifican en la pregunta y el objetivo general de la investigación.

1.7.3. Enfoque de la investigación

El trabajo de investigación adopta el enfoque cualitativo. Un estudio cualitativo “utiliza la recolección de datos sin medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación en el proceso de interpretación” (Hernández *et al*, 2010, p. 7).

Mediante el enfoque cualitativo, se procedió en la investigación al estudio de las relaciones internacionales entre Bolivia y el Brasil, además de las implicaciones geopolíticas que se darían en el tema específico de la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos. Ese proceso se realiza mediante la revisión, descripción, interpretación y análisis de datos cualitativos, además de información estadística, tomando en cuenta los periodos de gobierno de Evo Morales, del 2006 al 2019.

La investigación fue cualitativa porque describe y analiza datos cualitativos. Los datos cualitativos son “descripciones detalladas de situaciones, eventos, personas, interacciones, conductas observadas y sus manifestaciones” (Hernández *et al*, 2010, p. 9).

Los datos cualitativos en general son todos los referentes a las relaciones internacionales entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil, además de los elementos del proyecto de construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos y las consecuencias políticas que tuvo en Bolivia.

1.7.3. Métodos de investigación

1.7.3.1. Método deductivo

El método deductivo “es un sistema para organizar hechos conocidos y extraer conclusiones, lo cual se logra mediante una serie de enunciados que reciben el

nombre de silogismos, los mismos comprenden tres elementos: a) la premisa mayor, b) la premisa menor y c) la conclusión” (Dávila Neuwman, 2006, p. 184).

Es el proceso de conocimiento de conocimiento que se inicia con la observación de fenómenos generales con el propósito de señalar las verdades particulares contenidas explícitamente en la situación general” (Méndez, 2012, p. 131).

Mediante el razonamiento deductivo, se analizaron las relaciones internacionales entre Bolivia y el Brasil, para conocer las implicaciones a nivel geopolítico que tiene la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos para ambos países. Se partió del ámbito general de las relaciones internacionales para el estudio final particular de la situación con respecto a ese proyecto de infraestructura.

7.3.2. Método de análisis

El método de análisis es el “proceso de conocimiento que se inicia por la identificación de cada una de las partes que caracterizan una realidad. De esa manera se establece la relación causa-efecto entre los elementos que componen el objeto de investigación” (Méndez, 2012, p. 131).

Se procedió en la investigación al análisis del objeto de estudio, mismo que consiste en las implicaciones geopolíticas entre Bolivia y el Brasil por la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos. Se partió de la descripción de las relaciones internacionales entre ambos países, para posteriormente analizarlas al nivel concreto de ese proyecto de infraestructura.

1.7.4. Técnicas de investigación

1.7.4.1 Revisión de literatura

Esta técnica de investigación consiste en “detectar, consultar y obtener la bibliografía y otros materiales útiles para los propósitos del estudio, de los cuales

se extrae y recopila información relevante y necesaria para el problema de investigación” (Hernández *et al*, 2010, p. 53).

A través de la revisión de literatura, se procede a la recopilación de información de fuentes secundarias cuyo contenido esté relacionado al tema de investigación. Se realiza la revisión de información tanto de libros, artículos de revistas, normas jurídicas y documentos en la red internet. La revisión permite seleccionar el contenido documental necesario para la investigación.

1.7.4.2. Análisis de contenido

El análisis de contenido “se basa en la lectura (textual o visual) como instrumento de recogida de información, lectura que a diferencia de la lectura común debe realizarse siguiendo el método científico, es decir, debe ser, sistemática, objetiva, replicable, y valida” (Andréu, 2002, p. 2).

El análisis de contenido en un sentido amplio, que es como lo vamos a entender en este trabajo, es una técnica de interpretación de textos, ya sean escritos, grabados, pintados, filmados..., u otra forma diferente donde puedan existir toda clase de registros de datos, transcripción de entrevistas, discursos, protocolos de observación, documentos, videos,... el denominador común de todos estos materiales es su capacidad para albergar un contenido que leído e interpretado adecuadamente nos abre las puertas al conocimientos de diversos aspectos y fenómenos de la vida social (Andréu, 2002, p. 2).

Se procede a la realización del análisis de contenido bibliográfico sobre las implicaciones geopolíticas de la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, tanto para el país como para la República Federativa del Brasil.

1.7.4.3. Análisis estadístico

El análisis estadístico, comprende aquella técnica de recopilación de información de fuentes secundarias, sobre datos numéricos o estadísticos, como el mismo nombre de la técnica lo indica, con fines de contraste y comparación de resultados, con fines de determinar tendencias en distintas variables en periodos de tiempo (Calduch, 2014).

El análisis estadístico se puede aplicar como información de referencia o apoyo en la fundamentación de estudios cualitativos. Se utilizan como marcos de referencia para mostrar, con apoyo numérico, determinadas tendencias para su posterior aporte en la explicación de situaciones analizadas desde una perspectiva cualitativa (Rodríguez y Alessandrini, 2008).

El análisis estadístico sirvió en la presente investigación, para el contraste de datos entre contextos socioeconómicos de la República Federativa del Brasil y el Estado Plurinacional de Bolivia, para comparar la posición de ambos países en cuanto a sus relaciones bilaterales. De esa manera, se puede analizar a mayor profundidad la importancia de la carretera sobre el TIPNIS para ambos países, y la influencia que el vecino puede ejercer sobre la adopción de políticas por parte de los gobiernos en Bolivia.

1.8. ALCANCES DE LA INVESTIGACIÓN

1.8.1. Alcance temporal

La investigación será realizada durante el primer semestre de la gestión 2018. Por su parte, el estudio de antecedentes en materia de relaciones bilaterales entre Bolivia y Brasil se hará desde la llegada a la presidencia de Evo Morales Ayma en su primera gestión de gobierno, el año 2006, hasta su renuncia después de la anulación de las elecciones de octubre del 2019, en fecha 10 de noviembre de aquel año.

1.18.2. Enfoque de la investigación

La investigación se realizará en la región del Territorio Indígena Parque Isiboro Sécore, en los límites de los Departamentos de Cochabamba y Beni, Bolivia. La recopilación de información documental se efectuará en la ciudad de La Paz, sede de gobierno de Bolivia.

1.8.3. Alcance sustantivo

La investigación se realizará enmarcada en el ámbito general de las Ciencias Políticas, con énfasis en el ámbito específico de las Relaciones Internacionales. Se tratarán aspectos referentes a las relaciones bilaterales y la geopolítica.

CAPÍTULO II

CARACTERÍSTICAS DE LA REGIÓN DEL TIPNIS Y SU IMPORTANCIA GEPOLÍTICA PARA EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

De acuerdo al primer objetivo específico planteado en la investigación, se procede en el presente capítulo a describir las características de la región del TIPNIS y su importancia geopolítica para el Estado Plurinacional de Bolivia. La descripción comprende los aspectos geofísicos, de biodiversidad y demográficos existentes en el TIPNIS, para tener un panorama conciso de la región y, con ello, comprender los alcances de su importancia en la geopolítica de Bolivia.

Con la descripción de las distintas características históricas, geofísica, biológicas y demográficas del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore (TIPNIS), se tendrán los elementos que permitan comprender la importancia de su posición en el ámbito geopolítico del país, con especial énfasis respecto a la integración caminera que el gobierno de Evo Morales busca lograr al interconectar el norte y el sur del territorio boliviano, con el consecuente impacto ambiental que tendría en una región de rica biodiversidad.

2.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

2.1.1. Época precolombina y Colonia

Pueblos originarios habitaron el actual Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore (TIPNIS) antes de la llegada de los españoles. Las civilizaciones de las tierras bajas se caracterizaron por ser principalmente nómades, a diferencia de las poblaciones sedentarias que dieron forma a las civilizaciones del altiplano de Bolivia, como Tiwanaku, Mollo, Chiripa, Wankarani y los señoríos aymaras. Sin embargo, existen vestigios de civilizaciones avanzadas en la región de Moxos, en el actual Beni y norte de La Paz, con un desarrollo de la agricultura que permitió el cultivo de grandes extensiones de tierra, a través de canales de

riego y terrazas de cultivo, derivando en un estilo de vida que se afincó con las características de pueblos sedentarios durante determinados periodos de tiempo, aprovechando los cambios de clima propio de las estaciones para beneficio de los proyectos de regadío en esa región.²

Las poblaciones de tierras bajas del Beni y Santa Cruz pudieron establecer vínculos comerciales con las civilizaciones de tierras altas, en especial el Imperio Inca que llegó hasta la región de Samaipata. Sin embargo, los medios tradicionales de vida de las naciones moxeña, chiman y yuracaré se mantuvieron sin cambios y a pesar de los contactos con civilizaciones del altiplano.³

La Colonia trajo cambios trascendentales en el estilo de vida de muchas naciones de tierras altas. Junto con el avance de los colonos españoles en Beni y Santa Cruz, las avanzadas de las misiones jesuitas provocaron la sedentarización de algunos pueblos, en especial los yuracaré,⁴ que se convirtieron al catolicismo al mismo tiempo que adoptaban patrones de vida vinculados principalmente a la agricultura y la artesanía, dejando en un segundo plano la caza, la pesca y la

² Una obra de fundamental importancia para entender la evolución histórica de las estructuras sociales de los pueblos indígenas de las tierras bajas en Bolivia, es la escrita por Álvaro Díez Astete y Daniel Murillo (1998) titulado "Pueblos indígenas de tierras bajas". El libro permite comprender las distintas formas de organización social que adoptaron las poblaciones de esas regiones antes, durante y después de la colonia. También permite comprender la situación actual en la cual se encuentran esos colectivos humanos, con especial énfasis a los cambios derivados de la reforma agraria de 1953, respecto al reconocimiento de las tierras indígenas.

³ Es importante resaltar las peculiaridades en la evolución histórica que tuvieron los pueblos indígenas que habitaron el territorio de Moxos, ubicado entre los departamentos del Beni, La Paz y Cochabamba. Fueron aquellos colectivos humanos los que habitaron el TIPNIS con el transcurso de los siglos. Al respecto, el trabajo académico realizado por Carla Jaimes Betancourt y Heiko Prümers (2015) titulado "Los Llanos de Mojos", se constituye en un referente para comprender el proceso de desarrollo humano en esa región.

⁴ Los yuracaré conforman una de las principales naciones indígenas de las tierras bajas de Bolivia. Su hábitat se extendió a los departamentos de Santa Cruz, Beni y Cochabamba, habitando desde tiempos anteriores a la colonia la región que hoy se conoce como el TIPNIS. Un libro importante para comprender el proceso histórico de ese pueblo, sus características socioculturales y su rol en los cambios políticos de las últimas décadas, es la obra de Roy Querejazu Lewis (2005) titulada "La cultura de los Yuracaré, su hábitat y su proceso de cambio".

recolección como formas de sustento.⁵ A diferencia de los yuracaré, la nación chimán resistió los intentos de asimilación del cristianismo de las misiones jesuitas, migrando a regiones inhóspitas y de difícil acceso, entre ellas el actual TIPNIS.

2.1.2. Creación del TIPNIS

Ya durante la república, el territorio del TIPNIS todavía se mantuvo inexplorado. Fue el naturalista y explorador Alcide D'Orbigny quien daría una primera descripción del territorio, que él denominó como la región de los Moxos y los Yuracaré. D'Orbigny recorrió en 1833 lo que él denominaría en su momento la "selva más hermosa del mundo", en un viaje de exploración que no se repetiría por otras personas en el siglo XIX.⁶

La fijación de límites entre ambos departamentos por lo inexplorado del territorio fue la causa de numerosos conflictos regionales en los siglos XIX y XX, porque nunca se logró una delimitación concreta de la frontera entre los departamentos de Cochabamba y Beni, siendo este último fundado el 18 de noviembre de 1841.

El conflicto limítrofe latente en esa región llevó al Gral. René Barrientos Ortuño a declarar la Región como Parque Nacional (PNIS), a través del Decreto Ley N° 07401, del 22 de noviembre de 1965, delimitándolo entre los ríos Isiboro y Secure.

⁵ El libro "Pueblos indígenas de la Amazonía Boliviana" de Ana María Lema (1997) permite apreciar los elementos socioculturales que caracterizaron a las poblaciones de tierras bajas en el país, entre ellas las naciones originarias yuracaré y chimán, habitantes en los departamentos de Santa Cruz y el Beni.

⁶ El aporte de Alcide D'Orbigny en los inicios de la república fue destacado en los ámbitos de la geografía, biodiversidad y medio ambiente. Exploró regiones que antes eran desconocidas para las autoridades coloniales españolas y para los primeros gobernantes bolivianos, por lo inhóspito de los terrenos, por las distancias con los centros del poder político y económico, así como por la escasa población. La obra de René Arze Aguirre (2002), titulada "El naturalista francés Alcide Dessaline D'Orbigny en la visión de los bolivianos", permite entender el alcance de las exploraciones realizadas por el explorador francés, incluyendo el recorrido que hizo por la región del TIPNIS.

El artículo 1 del Decreto Supremo N° 07401 determina lo siguiente respecto a la delimitación territorial del parque:

“Artículo 1.- Declárase “Parque Nacional del Isiboro y Sécore el área comprendida dentro del perímetro que corresponde a los siguientes límites:

Por el Norte, parte del hito tridepartamental de La Paz, Beni y Cochabamba, abra de Marimonos y a seguir por el curso de los ríos Natusama y Sécore hasta la confluencia de éste con el Isiboro.

Por el Sud, por el curso de los ríos Yusama e Isiboro hasta la confluencia de éste con el río Chipiriri.

Por el Este, de las Juntas del río Chipiriri por la cuenca del río Isiboro hasta su unión con el río Sécore junto al Puerto Gral. Esteban Arze. Por el Oeste, mediante las aguas divisorias de las Cordilleras del Sejeruma y Mosetenes”.

Al constituir un parque nacional, el artículo 2 del Decreto Supremo N° 07401 estableció lo siguiente en materia de asentamientos en ese territorio: *“En caso de existir propiedades particulares dentro del área del Parque Nacional, se someterán a las limitaciones y disposiciones reglamentarias que dicte el Ministerio de Agricultura, no siendo permitido el asentamiento de colonizadores”.*

A pesar de establecer una prohibición expresa a los asentamientos de colonizadores, durante las siguientes décadas migrantes de origen aymara y quechua llegarían a poblar la parte sur del parque nacional, mientras hacendados del Beni comenzarían a acceder a la parte norte para realizar actividades ganaderas y madereras.

2.1.3. Ascenso político de las naciones indígenas de tierras bajas

En 1990, decididos a tomar un nuevo rol protagónico para visibilizar sus demandas políticas de tierra, territorio y desarrollo, los pueblos de las tierras bajas, incluyendo los que habitan el TIPNIS, realizaron una marcha desde Trinidad hacia la ciudad de La Paz, para plantearle de cara al gobierno de Jaime Paz Zamora sus peticiones. Ese acontecimiento, conocido como Marcha por el Territorio y la Dignidad, partió el 15 de agosto de aquel año y fue dirigida por representantes de las naciones y pueblos originarios de tierras bajas, en el primer acontecimiento político de magnitud protagonizado por esos colectivos en el país.⁷

Un protagonista destacado fue la CIDOB, la Confederación de Pueblos Indígenas de Bolivia. Esta organización fue creada bajo el nombre de Central de las Comunidades Indígenas del Oriente Boliviano, el 3 de octubre de 1982, bajo la iniciativa de líderes de las comunidades originarias guaraníes, ayoreas, chiquitanas, guarayas y weenhayek, con la finalidad de ser un ente matriz de representación de los pueblos indígenas de las tierras bajas, sin tener una finalidad política ni tampoco estar organizada bajo una estructura sindical. De esa manera, surgió la organización social más importante de las naciones originarias del norte, oriente y sur de Bolivia, que terminaría aglomerando a 34 nacionalidades de tierras bajas al momento de protagonizar la Marcha por el Territorio y la Dignidad.⁸

⁷ Un adecuado relato cronológico de la marcha fue la realizada por Gustavo Guzmán en su obra “La Marcha” (2012), donde resalta la significancia histórica, política y social de la Marcha por el Territorio y la Dignidad. Véase Guzmán, G. (2012) *La Marcha*. La Paz: Editorial Gente Común.

⁸ El rol de la CIDOB en la organización de la marcha de 1990 fue innegable. Fue el culmen de una década de trabajo social realizado por los líderes comunitarios de los pueblos de las tierras bajas, que comenzaron a tomar conciencia de su importancia en la política del país y con ello de su participación particular, alejada de las reivindicaciones y roles políticos de los movimientos sindicales y de las organizaciones de tierras altas. La creciente importancia de Santa Cruz como nuevo motor económico también tuvo un rol importante en la creciente conciencia de las naciones y pueblos indígenas de tierras bajas, que bajo la CIDOB tuvieron el suficiente ímpetu para hacer escuchar su voz en la Marcha por el Territorio y la Dignidad (CIDOB, 2009).

A raíz de la marcha indígena de las naciones de tierras bajas en 1990, mediante el Decreto Supremo N° 22610 de 24 de septiembre de ese año se crea la Tierra Originaria de Origen que incluirá a la totalidad del Parque Nacional, pasando a denominarse Tierra Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore (TIPNIS). Siete años, después el 25 de abril de 1997, el Instituto Nacional de Reforma Agraria (INRA) emitió la Resolución 02/97, que legaliza la Tierra Comunitaria de Origen (TCO) para proceder al saneamiento del territorio.

Los pueblos de tierras bajas tuvieron un rol importante en las protestas que se dieron en el país a inicios del nuevo siglo. Fueron protagonistas de los bloqueos de caminos junto a la CSUTCB y el CONAMAQ, que debilitaron el gobierno de Hugo Banzer el 2000. La crisis económica y la falta de legitimidad del sistema neoliberal derivaron en un descontento popular que tendría como punto de quiebre la Guerra del Gas, en octubre del 2003, que terminó con la renuncia del presidente de turno Gonzalo Sánchez de Lozada.

Posteriormente, con la llegada al gobierno de Evo Morales, en la medida en que en su interior ya se tenía la presencia de Indígenas- Campesinos de los valles y también de ganaderos, se procede al proceso de saneamientos que emite el Título Ejecutorial TCO-NAL 000229, en junio del año 2009, reconociendo 1.091.656 hectáreas⁹ a la TCO-TIPNIS bajo las modificaciones a la reforma agraria previstas en la Ley N° 3545 de 2006, pasando posteriormente el TIPNIS a ser una Tierra Indígena Originaria Campesina (TIOC), con una superficie protegida de 1.236.296 hectáreas (MMAyA, 2011).

2.1.4. Resistencia al proyecto caminero Villa Tunari-San Ignacio de Moxos

Sería el mismo gobierno de Evo Morales que empezaría a impulsar la integración caminera entre el Beni y Cochabamba, proponiendo para ello la construcción de

⁹ MMAyA (2011) *Evaluación Ambiental Estratégica para el desarrollo integral y sustentable del territorio indígena Parque Nacional Isiboro Sécore TIPNIS*. Cochabamba: Servicio Nacional de Áreas Protegidas del Ministerio de medio ambiente y Agua.

una carretera que pasaría por el medio del TIPNIS, levantando las protestas de los pueblos originarios de la zona. Es así que, en agosto de 2011 parten de Trinidad 2.000 indígenas de tierras bajas en la Marcha por la Defensa del TINIS, la cual tuvo una repercusión tal a nivel local e internacional, que el gobierno promulgó la Ley N° 180 que declara la intangibilidad del TIPNIS.¹⁰

En la región de Chaparina, más de 500 efectivos policiales agredieron a los marchistas en un intento por disolver la marcha y hacerlos retornar a sus lugares de origen. La violencia utilizada fue una muestra de la desviación de las acciones del gobierno de Evo Morales, contrarias a su discurso de defensa de la Madre Tierras y de las naciones originarias (Martínez y Schwartz, 2011).

En 2012, una contramarcha impulsada por organizaciones sindicales afines al gobierno llegó a la ciudad de La Paz, respaldando el proyecto carretero a través del TIPNIS. El gobierno aprovechó la manifestación social afín a sus intereses para convocar una consulta previa a los pueblos indígenas del TIPNIS sobre su aceptación o rechazo a la construcción de la carretera, con protestas de organizaciones de la sociedad civil y partidos políticos de oposición por la imparcialidad que tendría la consulta del 2013.

El 13 de agosto del 2017, se promulgó la Ley N° 969, la cual que elimina la intangibilidad del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécure (TIPNIS). La disposición abrogatoria primera de la Ley N° 969 establece expresamente que:

“En cumplimiento de los acuerdos resultado de la consulta previa, libre e informada a los pueblos indígenas Mojeño-Trinitario, Chimán y Yuracaré, se abroga la Ley N° 180 de 24 de octubre de 2011, de Protección del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécure – TIPNIS”.

¹⁰ El libro titulado “TIPNIS: la marcha que cambió la historia”, de Emilio Martínez y Samy Schwartz (2011), es un aporte bibliográfico a destacar en el proceso histórico de reivindicación indígena que derivó en la marcha por el TIPNIS. Al relato cronológico del libro se debe también mencionar la obra fotográfica que permite evidenciar ese acontecimiento histórico.

En ese sentido, y en el marco de las disposiciones de la Ley N° 969, la intangibilidad del TIPNIS es levantada, estableciendo esa norma legal para la construcción de infraestructura caminera en el TIPNIS, bajo la tecnología que permita el cuidado al medio ambiente y con la participación de las naciones originarias del lugar. Al respecto, el artículo 9 dispone lo siguiente en materia de articulación e integración en el TIPNIS:

“Las actividades de articulación e integración que mejoren, establezcan o mantengan derechos de los pueblos indígenas como la libre circulación, a través de la apertura de caminos vecinales, carreteras, sistemas de navegación fluvial, aérea y otras, se diseñarán de manera participativa con los pueblos indígenas, debiendo cumplir la normativa ambiental vigente para:

Incorporar y utilizar mecanismos, equipos, tecnologías adecuadas y limpias en forma progresiva, que tengan por objeto minimizar los impactos negativos e incentivar los impactos positivos. Considerar la existencia y funcionalidad de los sistemas de vida, a fin de prevenir o mitigar daños significativos a los mismos, tomar medidas oportunas y efectivas para reducir su vulnerabilidad y riesgos sobre ecosistemas frágiles y sensibles a la biodiversidad.

Minimizar las perturbaciones a las zonas de vida y a los sistemas de vida de las comunidades locales, asegurando el mantenimiento de las capacidades de regeneración de los componentes de la Madre Tierra, particularmente en zonas donde existan especies importantes para las comunidades locales, especies endémicas o especies en alguna categoría de amenaza.

Desarrollar medidas de gestión integral en las zonas y sistemas de vida, con énfasis en la conservación de las funciones ambientales, promoviendo

y fortaleciendo la preservación de suelos, fuentes de agua, conservación y protección de la biodiversidad”.

De esa manera, la Ley N° 969 dio vía libre para que el proyecto de la carretera Vila Tunari-San Ignacio de Moxos se vuelva una realidad, en base a una consulta previa que no tuvo visos de imparcialidad por la falta de veedores independientes que permitan determinar si ésta fue realizada de manera libre y democrática. Esa norma sería contraria a lo abogado por el mismo partido de gobierno, quien dijo desde antes de llegar al poder que defendía los derechos de la Madre Tierra y de las naciones y pueblos indígenas originarios campesinos.

El discurso que el gobierno del MAS mantiene en el exterior, mostrándose como una especie de paladín de las naciones indígenas y los derechos ancestrales sobre sus propios territorios, parece no ser el mismo en cuanto a las políticas y planes de desarrollo que busca implementar en el país, siendo el caso del TIPNIS un ejemplo claro de esa realidad.¹¹ Por tanto, es evidente la bipolaridad en el discurso político del MAS y del gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia, que mantiene una discursiva de defensa del medio ambiente, mientras mantiene una visión de desarrollismo centrado en la explotación de los recursos naturales renovables y no renovables, en favor de las grandes empresas nacionales y extranjeras, con desmedro en las poblaciones que viven en sectores donde el impacto ambiental es evidente, como en la Amazonía, el Chaco y los parques nacionales.

¹¹ Raúl Zibechi (2014) es un crítico de la política del Movimiento Al Socialismo. El autor señala que el gobierno de Evo Morales no hizo más que afianzar la matriz primaria exportadora de Bolivia, sion la presencia de transformaciones radicales que cambien el aparato productivo que tanto señaló el gobierno que iba a realizarlo, desde el momento mismo en que tomó el poder el año 2006. El capitalismo neoliberal se mantendría con un toque más desarrollista y reprimarizador en la explotación de los recursos naturales, debiendo tener como denominación el “Capitalismo del siglo XXI”, y no cómo los mismos gobiernos de corte progresista de América Latina se denominaron en las últimas dos décadas, como el “Socialismo del siglo XXI”. Véase Zibechi, R. (2014) *Desarrollismo y movimientos sociales en Bolivia*. Informe. Cochabamba: Seminario de Integración “Desde Abajo”.

2.2. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

2.2.1. Fisiografía

El TIPNIS presenta una variada fisiografía debido a su ubicación transicional entre las serranías subandinas y los llanos de Moxos, siendo un punto de encuentro entre los valles y los llanos, dos de las tres grandes regiones fisiográficas del territorio boliviano. Dentro del parque se distinguen tres grandes unidades geodinámicas, que son la llanura de inundación que corresponde al 62%, el piedemonte al 8% y las serranías al 29% (Pouilly, Beck, Moraes e Ibañez, 2004).

Las características de cada una de las unidades geodinámicas es la siguiente:

- Las **Llanuras de Inundación** se constituyen en ecosistemas muy complejos, debido a la temporalidad de inundaciones, la conectividad hidráulica y la dinámica fluvial, ya que están compuestos por una elevada diversidad de hábitats. Los organismos que habitan en esta zona, están adaptados a un medio ambiente variable, lo que confiere a estos sistemas un equilibrio ecológico dinámico, relacionado a las fluctuaciones en el régimen hídrico. Sin embargo, son ecosistemas frágiles cuando se rompe esta dinámica;
- El **Piedemonte** constituye una extensa franja paralela al rumbo mayor de las serranías subandinas (Noroeste – Sureste). Se caracteriza por un conjunto de colinas de cima empinada que rara vez superan los 500 msnm. Pueden tener pendientes de hasta de 35° y son por lo tanto altamente inestables, con frecuentes deslizamientos naturales y derrumbes;
- Las **Serranías Subandinas**, forman una extensa faja que bordea el extremo oriental de la cordillera andina. Comprende parte de la cordillera de Mosevenes y las serranías de Moletto y Serejuma, que continúa hasta

contactar la Serranía de Marimonos en el noroeste. Constituidas por rocas del Paleozoico y litológicamente afloran lutitas, limonitas, conglomerados, calizas, margas, dolomitas y arcillitas (SERNAP, 2005).

2.2.2. Rango altitudinal

El TIPNIS presenta un rango altitudinal que varía de los 3.000 msnm de la divisoria de aguas de las serranías Subandinas o la curva de nivel superior de la Serranía de Mosetenes, a los 180 msnm de la llanura aluvial en la confluencia de los ríos Isiboro y Sécore. En el piedemonte la variación de altura va de los 600 a los 300 msnm (SERNAP, 2005).

Las diferencias significativas en los rangos altitudinales de las unidades geodinámicas en el TIPNIS son el producto de la ubicación del parque, que une la región de los valles sub-andinos de Cochabamba con los llanos de Moxos. Por tal motivo la región es rica en biodiversidad, por los sub-climas presentes en cada uno de sus pisos ecológicos que van de los 3.000 a los 180 metros sobre el nivel del mar.

2.2.3. Suelos

Con relación a los suelos, de acuerdo al SERNAP (2005), en el área protegida del TIPNIS éstas se encuentran divididos en dos grandes grupos:

- **Suelos de la faja de las serranías subandinas:** Son los suelos primarios, superficiales, poco profundos y muy lixiviados debido a la elevada pluviosidad del área.
- **Suelos de la llanura transportados o secundarios:** Son los suelos sujetos a las fuertes inundaciones anuales propias de áreas más planas y a menor altitud, suelos característicos de las llanuras (SERNAP, 2005).

El 15% de los suelos situados en la llanura aluvial y el pie de monte presentan características adecuadas para el desarrollo agrícola, con limitantes moderadas y leves relacionadas a la acidez (SERNAP, 2005). La poca población, la inaccesibilidad a gran parte del territorio y su biodiversidad hicieron que la zona fuese poco explotada antes y después de la independencia de Bolivia. Aquello permitió que la biodiversidad se mantuviera intacta en el TIPNIS, convirtiendo a éste en un territorio refugio de las especies animales y vegetales, a diferencia de las zonas pobladas y agrícolas de Cochabamba donde se perdió parte de la biodiversidad.

2.3. CLIMA

En la región e los llanos, las precipitaciones pluviales varían desde los 1.900 hasta los 3.500 mm en el piedemonte. En las Serranías Subandinas no se dispone de datos, pero se estima que las precipitaciones estarían por encima de los 4.000 mm llegando a 5.000 mm (SERNAP, 2005). La época de lluvias se extiende generalmente desde diciembre a marzo, pudiendo extenderse con ciertas precipitaciones a abril, siendo esa temporada típica en todo el territorio boliviano por ser la época de verano.

Las temperaturas medias anuales varían desde los 15°C en la serranía, 32°C en el pie de monte y 25°C en la llanura. Un fenómeno climático propio de la época seca, son los frentes fríos provenientes de la zona subantártica del continente que llevan asociadas bajas abruptas y extremas de temperatura (hasta 5°C en las partes bajas) y fuertes vientos de dirección sur y sureste, que pueden alcanzar hasta 60 km por hora (SERNAP, 2005). Esas temperaturas dan a la región un clima que va de subtropical a tropical, propio de las regiones de los valles y llanos en el territorio boliviano que dan a la región sus características en cuanto a su amplia biodiversidad y recursos hídricos.

2.4. HIDROGRAFÍA

La procedencia de las aguas es importante para la productividad biológica. Los nutrientes vienen únicamente de la erosión de los sedimentos en la Cordillera de Los Andes, estos se depositan principalmente en las llanuras de inundación, alrededor de los ríos de aguas blancas durante las inundaciones (Pouilly *et al.*, 2004).

En el TIPNIS se distinguen tres tipos de ríos:

- Ríos de serranía: Se caracterizan por recorrer pendientes altas y tener aguas transparentes, sobretodo cerca de las nacientes. Son de marcada estabilidad en su cauce, con un pH relativamente neutro y aguas ricas en nutrientes.
- Río de llanura con aguas blancas¹²: Se caracterizan porque tienen una dinámica hidrológica durante su curso, además de gran actividad en la circulación de las aguas. Son el producto de los, productos de los ríos de la serranía, con un cauce mayor.
- Ríos de llanura de aguas negras:¹³ Se caracterizan por tener poca actividad hidrodinámica, llegando incluso a no presentarse actividad hidrodinámica alguna en ciertos tramos). La circulación de las aguas es muy lenta y con tendencia a estancarse, teniendo un pH notablemente bajo y ser pobres en nutrientes (Pouilly *et al.*, 2004).

La red hidrográfica del TIPNIS pertenece a la cuenca del Amazonas, que a su vez pertenece a la subcuenca Mamoré y cuenca menor del Isiboro. Sus principales afluentes son los ríos Sécore por el norte, Ichoa en la zona central y el Isiboro por el sur (Montes de Oca, 1997).

¹² Aguas turbias cargadas de sedimentos procedentes de la erosión de los Andes, su color se aproxima a un color café con leche.

¹³ Aguas con color negro cargadas en ácidos húmicos.

Las serranías subandinas constituyen las nacientes de la mayor parte de los ríos de la red hidrográfica del TIPNIS y de la llanura beniana. La elevada pluviosidad y la humedad son factores que influyen en la alta biodiversidad en las serranías, pero al mismo tiempo las convierten en zonas de muy alta fragilidad y de necesaria protección estricta (SERNAP, 2005).

El TIPNIS posee gran cantidad de grandes y pequeñas lagunas (más de 170), en su mayoría se trata de restos de antiguos meandros que se han formado por la activa dinámica fluvial. Estos cuerpos de aguas tienen asociada una incalculable riqueza hidrobiológica (SERNAP, 2005). Las lagunas más grandes son:

- Laguna Bolivia, con 16 km² de superficie;
- Laguna San Francisco, con 11 km² de superficie;
- Laguna San Ramoncito, con 5 km² de superficie;
- Lagunas San Pedro, con 3 km² de superficie (SERNAP, 2005).

2.5. ECOREGIONES Y CARACTERÍSTICAS BIOLÓGICAS

En el TIPNIS se está conservando la Faja Subandina¹⁴, que es considerada como la región de mayor diversidad de Bolivia. En este espacio los bosques amazónicos subandinos en el TIPNIS están bien conservados por la poca actividad humana y por las medidas de protección que se dieron por los gobiernos de turno en las últimas décadas, desde la creación del parque nacional en 1965.

2.5.1. Ecoregiones

De acuerdo a la clasificación de Ibisch y Mérida para el SERNAP (2005), el TIPNIS estaría ubicado en tres ecorregiones y cinco sub-ecorregiones, que corresponden a dos de las regiones geográficas del país:

¹⁴ Zona de transición donde se mezclan especies andinas y amazónicas. Véase Montes de Oca (1997).

- La región de la Vertiente Oriental y Valles Interandinos, con la ecorregión de los Yungas.
- La región de las tierras bajas, con las ecorregiones del bosque del suroeste de la Amazonia, del bosque del suroeste de la Amazonia y las sabanas inundables.
- Las subecorregiones serían: Bosques amazónicos subandinos, los bosques amazónicos preandinos, los bosques amazónicos de inundación y las sabanas inundables de los llanos de Moxos

Cuadro 1: Ecorregiones y subecorregiones representadas en el TIPNIS

Región	Ecoregión	Sub-ecoregión	% de superficie	Características
Vertiente Oriental y Valles Interandinos	Yungas		6.6%	<p>Altitud 3000 - 1000m</p> <p>Precipitación 1000 mm</p> <p>Paisaje: serranías con valles profundos y crestas pronunciadas</p> <p>Vegetación: Vegetación de valle.</p>
Tierras bajas	Bosque del suroeste de la Amazonia	Bosques amazónicos subandinos	22,05%	<p>Altitud 500 – 1000 m</p> <p>Precipitación 1500 – 7000 mm</p> <p>Paisaje: serranías con valles profundos y crestas pronunciadas</p> <p>Vegetación: bosque húmedo siempre verde</p>

Región	Ecoregión	Sub-ecoregión	% de superficie	Características
Tierras bajas	Bosque del suroeste de la Amazonia	Bosques amazónicos preandinos	48.6%	Altitud 150 – 500 Precipitación promedio anual 1300 mm Paisaje: colinas suaves, altas terrazas aluviales, ondulaciones y planicies
		Bosques amazónicos de inundación	1.4%	Vegetación Bosque húmedo mayormente siempre verde
	Sabanas inundables	Sabanas inundables de los Llanos de Moxos	21.5%	Altitud 100 – 200 m Precipitación promedio 1100 – 5500 mm Paisaje: Planicies selváticas, ríos caudalosos y meandros.

Fuente: Ibisch y Mérida de SERNAP (2005)

Las regiones con mayor porcentaje del total de la superficie en el TIPNIS son los bosques amazónicos preandinos, los bosques amazónicos subandinos y las sabanas inundables de los Llanos de Moxos, que abarcan el 93,4% del total de la superficie del parque. La zona de los yungas, que está ubicada en la zona de las serranías subandinas, representa solamente un 6,6% del total del territorio, aunque en ella se concentra la mayor diferencia entre rangos altitudinales.

2.5.2. Flora

De acuerdo a la clasificación de vegetación del Herbario Nacional de Bolivia (1993), en el TIPNIS se encuentran ubicados dos grandes tipos de bosque: El piedemonte y el húmedo de la llanura.

2.5.2.1. Bosque de piedemonte

El bosque de piedemonte es propio de la unidad geodinámica de los yungas, más generalmente en las serranías subandinas que son las zonas con mayor relieve y altura de toda la región. Este tipo de bosque tiene suelos profundos y relativamente fértiles, aptos para una vegetación propia de los valles.

Estructuralmente, el bosque de piedemonte es parecido al bosque amazónico porque tiene varios estratos, los árboles tienen aletos bien desarrollados y una cantidad intermedia de lianas y epífitas. Florísticamente estos bosques pertenecen a una zona de transición entre el bosque montano y la formación amazónica. La diversidad es alta, especialmente en zonas de alta precipitación, como la del Chapare (HERBARIOLPB, 1993).

Las familias más importantes entre la amplia diversidad de flora en el bosque de piedemonte en el TIPNIS se encuentran: Moraceae, Sapotaceae, Lauraceae, Euphorbiaceae, Meliaceae, Burseraceae, Piperaceae, Bubiaceae, Leguminosae (especialmente del género *Inga*) y Araliaceae (HERBARIOLPB, 1993).

Fotografía 1: Bosque de Piemonte



Fuente: SERNAP, 2005.

Entre las moraceas se ha encontrado a la Cecropia conocida como Ambaibo, que son árboles de crecimiento rápido y están presentes en ambientes intervenidos como aperturas de bosque para carreteras

Entre la vegetación que crece en las orillas de los ríos se ha encontrado la poacea gramínea, donde habita el mosquito anofeles que es el transmisor de la malaria, de acuerdo a algunos estudios realizados para el Herbario Nacional de Bolivia y la Universidad Mayor de San Andrés.

Fotografía 2: Ginerium sagittatum en crecimiento en la orilla del Rio Chipiriri



Fuente: SERNAP, 2005.

Se han encontrado helechos como *Sapindacea* y palmeras como *Mauritia fleuxosa*. También, se han encontrado leguminosas del género *Inga*. Estas plantas protegen el suelo, son forrajeras, sus raíces absorben el nitrógeno del ambiente y nitrifican el suelo. Por sus propiedades son muy utilizadas para el control de erosión.

Fotografía 3: Sapindacea – Pteridium (Helechos)



Fuente: SERNAP, 2005.

Fotografía 4: Mauritia fleuxosa (Asai)



Fuente: SERNAP, 2005.

Fotografía 5: Inga



Fuente: SERNAP, 2005.

2.5.2.2. Bosque húmedo de llanura

Se encuentra sobre la planicie, se compone de suelos aluviales de origen cuaternario. La altitud varía de 150 m y 250 m debido al reducido relieve. La llanura presenta un complejo de bosques de altura, inundados y/o anegados (HERBARIOLPB, 1993).

Fotografía 6: Bosque húmedo de llanura



Fuente: SERNAP, 2005.

En la región de bosques húmedos de llanura en el TIPNIS se han encontrado las siguientes especies: *Rhedia achachairu* (achcahirú), *Salacia impressifolia* (guapomó), *Xylopia ligustrifolia* y varias especies de *Ficus* (bibosi). Las palmas *Socratea exorrhiza* (pachiubilla) y *Scheelea princeps* (motacú) son más abundantes (HERBARIOLPB, 1993).

Fotografía 7: *Mauritia fleuxuosa* (Palma real)



Fuente: SERNAP, 2005.

Fotografía 8: *Astrocarium aculeatum* (Chonta)



Fuente: SERNAP, 2005.

Fotografía 9: Attalea phalerata (Motacú)



Fuente: SERNAP, 2005.

Fotografía 10: Ficus (Bibosi)



Fuente: SERNAP, 2005.

Fotografía 11: Calicofilum spruceanum (Guayabochi)



Fuente: SERNAP, 2005.

Fotografía 12: Tajibo



Fuente: SERNAP, 2005.

2.5.2.3. Bosque pantanoso

Por otra parte, dentro de la zona del bosque húmedo de llanura se encuentra la subregión de bosque pantanoso, característico de las zonas con presencia de muchos ríos caudalosos y precipitaciones fluviales altas. También se los conoce como bosques ribereños, porque rodean los cauces de los ríos y la humedad es alta, con filtraciones de agua en la tierra, la formación de meandros y el arrastre de material por los ríos.

Fotografía 13: Bosque ribereño



Fuente: SERNAP, 2005.

El bosque pantanoso es una formación que se encuentra cerca de lagunas o cauces antiguos de ríos con aguas negras (con una gran cantidad de taninos). En los bosques cerca de los ríos principales, el suelo tiene mayor cantidad de humus, pero pocos nutrientes disponibles debido a su pH bajo. Los bosques que

se desarrollan bajo estas condiciones son florísticamente pobres, con especies características como *Erythrina fusca* (cosorió del bajío) (HERBARIOLPB, 1993).

2.5.3. Fauna

El TIPNIS es indudablemente una de las regiones con mayor biodiversidad, tanto en flora como en fauna, del país, junto a regiones como el Parque Nacional Madidi, la Reserva de la Biosfera y Tierra Comunitaria de Origen Pilón Lajas, y la serranía de Caparuch en el oriente de Santa Cruz, donde se encuentra el Parque Nacional Noel Kempff Mercado.

Se han realizado pocos inventarios de fauna en el TIPNIS, habiéndose registrado aproximadamente 858 especies de vertebrados (Altamirano *et al.*, 1992; SERNAP 2005):

- 108 especies de mamíferos, pertenecientes a 33 familias, lo cual representa el 30% de las especies de mamíferos de Bolivia.
- 470 especies de aves, correspondientes al 34% del total de aves de Bolivia.
- 39 especies de reptiles, pertenecientes a 15 familias, representando alrededor del 14% de reptiles conocidos para el país, sin incluir las tortugas y caimanes.
- 53 especies de anfibios, representando entre el 26% y 28,5% de las especies del país, y pertenecientes a 8 de las 11 familias de anfibios para Bolivia.
- 188 especies de peces, distribuidas en 25 familias.

2.5.3.1. Mamíferos

En el bosque las especies de mamíferos importantes son el jaguar y otros felinos, un diversificado de primates, chanco de tropa, taitetú, tapir, capibara y el jochi colorado.

Fotografía 14: Capibaras en el camino



Fuente: SERNAP, 2005.

En las sabanas se puede encontrar el ciervo del pantano, lobo de crin, armadillos, hormiguero, capibara, jaguar. En los pantanos se encuentran especies de actividad acuática. Predominan la boa acuática, ciervos de pantanos, tapir y lagartos.

Fotografía 15: Zorros cerca del camino



Fuente: SERNAP, 2005.

2.5.3.2. Reptiles

Se ha encontrado comunidades de lagarto (caimán yacare) en los curichales al borde del camino en el tramo Monte Grande – San Ignacio de Moxos, lo que hace suponer el tramo Monte Grande – Ichoa tiene las mismas características. El lagarto es una de las especies fuertemente cazadas hasta hace pocas décadas. En la actualidad se cuenta con iniciativas de aprovechamiento sostenible del lagarto en el TIPNIS.

Fotografía 16: Caimán a la orilla del río



Fuente: SERNAP, 2005.

Fotografía 17: Lagarto encontrado en la orilla de un curichal en tramo San Ignacio de Moxos – Monte Grande



Fuente: SERNAP, 2005.

Entre las especies de ríos y lagunas se destaca la londra (*Pteronura brasiliensis*), que tiene un gran valor para la conservación, se encuentra en el área de unión de los ríos Ichoa, Lojojota y Corizota, también ha sido reportada en las cabeceras de afluentes del río Ichoa y el río Sécura y es frecuentemente observado en los ríos grandes como el Isiboro, Sécura e Ichoa.

2.5.3.3. Aves

Entre las aves que se han identificado en el TIPNIS están las pavas de monte, serere, garzas, bato o jabirú colorado, loros y parabas, tucanes, águila Harpía y buitres. La sabana tiene una rica comunidad de aves, relacionadas con ambientes acuáticos y humedales, predominan las garzas, pato negro, ganso ronco roncador, halcón caracolero, águila pescadora.

Fotografía 18: Bato o jabirú colorado



Fuente: SERNAP, 2005.

La biodiversidad de aves en el TIPNIS es una muestra de que Bolivia es uno de los países con mayor cantidad de especies de esa clase de vertebrados. Las aves son especies vulnerables ante las actividades de deforestación y quema de

tierras para la agricultura, lo que ocasiona la migración de las aves a reductos con la consiguiente reducción de ejemplares, poniendo a la larga en riesgo a especies enteras. El comercio ilegal de aves silvestres es otra amenaza para las especies que habitan en el TIPNIS.

Fotografía 19: Pájaro en su nido



Fuente: SERNAP, 2005.

2.5.3.4. Peces

La fauna íctica constituye un importante recurso natural en la zona, tanto por el rol ecológico como económico. Es de fundamental importancia como reserva de nutrientes para aves migratorias, mamíferos, reptiles y para el hombre. Son excelentes indicadores de la calidad de aguas debido a su acentuada especialización ecológica y la alta sensibilidad al cambio de temperatura y la falta de oxígeno. Tanto en los ríos principales como en los ambientes de menor magnitud se han podido identificar varias especies peces, como se muestra en las siguientes fotos:

Fotografía 20: Pez en el río Chipiriri



Fuente: SERNAP, 2005.

Fotografía 21: Pez del río Eterazama



Fuente: SERNAP, 2005.

También se ha podido apreciar que en los ambientes menos intervenidos las especies son de mayor tamaño. Es clara y evidente la magnitud del ecosistema que se encuentra en este territorio y ver la geopolítica nacional que alcanza. Las especies que están alrededor, la diversidad de fauna que se encuentra y el temor

a la pérdida de todas estas no de un cien por ciento, pero es para tomar conciencias de todas las ventajas y desventajas que se irán desarrollando a través del plan de desarrollo integral nacional e internacional.

Se realizará un diagnóstico e impacto más exacto sobre la construcción de la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos dentro el Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécore.

2.6. HABITANTES DEL TIPNIS

Los principales habitantes del Parque Nacional Isiboro Sécore son indígenas originarios de las naciones Moxeña, Chimán y Yuracaré. Los otros habitantes serían de ascendencia foránea, dedicados principalmente a actividades agrícolas y ganaderas (colonos).

Las dificultades de acceso y tránsito por el parque permitieron que las poblaciones nativas mantuvieran un estilo de vida ancestral, en especial la nación Chimán. Ese estilo de vida tradicional se encuentra actualmente en riesgo ante la expansión de los colonos en el parque y la potencial irrupción de actividades empresariales, que verían facilitado su acceso a la región a través de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos.

2.6.1. Pueblos indígenas originarios

Cerca del 40% de las comunidades yuracaré cuantificadas en 1992 habían desaparecido una década después. No obstante, en los últimos años la consolidación de comunidades grandes es mayor, debido a la creciente dinámica agrícola articulada parcialmente al mercado, los principales productos de la economía indígena son el arroz, la yuca, el maíz, el plátano, el cacao y los árboles frutales (Van den Berg, 2008).

De acuerdo a los datos del primer censo indígena, Área piloto Isiboro-Sécore de 1993, de los 4563 habitantes del Parque el 68% de la población era Moxeña, el

26% Yuracaré, el 4%Tsiman, y el restante 2% de otro origen étnico. Los resultados de población del censo de población y vivienda de 2001. Mostraron una reducción de la población indígena de tierras bajas de TIPNIS, alcanzando esa fecha su número a 3.991 personas (INE, 2018).

En cuanto al sistema de organización interna, sobre la base de la familia nuclear de estos pueblos el cabildo (un tipo de asamblea de comunidad) es la forma organizativa entre los moxeño; mientras en el caso de los Yuracaré y chimanes la organización es más flexible y se mueven en torno a los líderes de los clanes familiares y comunales. Recién el año 1987 surgirá una organización supra-comunal, la subcentral del TIPNIS y posteriormente otra en la zona del parque, el CONISUR, que serán las instancias de mayor representación de los pueblos indígenas de tierras bajas dentro del TIPNIS (Van den Berg, 2008).

Aparte de esas naciones indígenas que habitan el Parque Nacional, existen dos poblaciones que igualmente viven en su interior (una de ellas también de origen indígena, aunque provenientes de tierras altas.

2.6.2. La Nación Moxeña

Los pueblos moxeño provienen del pueblo Arawak, que habría desarrollado la gran cultura hidráulica de los llanos amazónicos, con poblaciones provenientes del norte de la Amazonía y la costa sudamericana del Caribe (Venezuela y las Guayanas).

Son dos pueblos los que forman parte de la nación moxeña en el TIPNIS:

- **Moxeños trinitarios:** Los moxeños ocuparon una vasta zona que incluía pampas, bosques y humedales de Moxos y llegaba hasta la confluencia de los ríos Sécore e Isiboro. Tuvieron contacto con el proceso misionero de los jesuitas que les marcó culturalmente y tras la expulsión de éstos, presentaron resistencia a otros procesos de asimilación contra los que se

rebelaron insistentemente. La resistencia a ser reducidos motivó su desplazamiento en búsqueda de su territorialidad definitiva a la que denominaron “Loma Santa”; esa búsqueda encontró su meta en el TIPNIS, territorio que asumen como propio y en el que mantienen una ocupación desde la parte central del parque hasta sus regiones más occidentales. Los trinitarios moxeños que conforman la mayoría poblacional moxeña en el TIPNIS ocupan la zona noreste y se extienden hacia el centro del territorio.

- **Moxeños yuracaré:** Otro grupo de moxeños mantiene ocupación del territorio junto a los yuracaré en las zonas más occidentales del parque, distribuido a lo largo de la frontera este y extendiéndose a lo largo de ella en dirección de norte a sur (Jimenez, 2012, pág. 19).

Los moxeños se constituyen en la principal población dentro del Tipnis y sus principales actividades económicas son la agricultura y la ganadería, destinando parte de su producción a los mercados del Beni, especialmente Trinidad. La caza y la pesca se convirtieron con el tiempo en actividades secundarias para esta nación, así como las actividades de recolección de frutos y raíces.

Un factor importante que derivó en la migración de los moxeños desde el BHení al TIPNIS, fue la huida de la explotación de la goma que se dio en el país a finales del siglo XIX. El uso de mano de obra indígena en condiciones de servidumbre por Nicolás Suarez en su Cachuela Esperanza y en todos los territorios concedidos por el gobierno boliviano para la extracción del caucho, ocasionó movimientos de población que finalizó con el arribo de muchos pobladores de la nación moxeña al TIPNIS y otras zonas del norte de Cochabamba.

“Se refugiaron los indios trinitarios apenas empezó a conocerse la industria gomera, para evitar las vejaciones de los blancos, y aún la muerte en las mortíferas regiones del Madera; actualmente, y desde el año 1887, viven casi todos reunidos en S. Antonio, en el río Sécuré, bajo la dirección de un

cacique José Santos Noco que goza entre ellos de mucho prestigio. Viven independientes, tienen oratorio con que satisfacer su religiosidad, sirven de tripulantes a algunos comerciantes: van hasta Trinidad para hacer bautizar a sus criaturas, y las mismas autoridades procuran contemporizar con ellos, después de la sangrienta discordia social que existió entre indios y blancos en el año citado de 1887". (Pesciotti en Guiteras, 2010, pág. 234).

La que fuera una de las regiones menos pobladas de Bolivia, los llanos de Moxos, fue acaparada por los explotadores de goma a fines del siglo XIX. Eso ocasionó la búsqueda de mano de obra de los moxeños, muchos de los cuales vivían en reductos de las antiguas misiones jesuíticas que, entre sus estratos inferiores, procedió a la migración, mientras los indígenas moxeños que se dedicaban a la agricultura y tenían mejores ingresos terminaron adaptándose a las nuevas estructuras sociales benianas (Guiteras, 2010).

La explotación de las tierras baldías, como el Estado Boliviano denominada a la región del Moxos y el Beni, derivó en la migración de pobladores criollos, quienes se unieron a los que ya vivían en esa región. En ese contexto, las migraciones de moxeños desde la región de Trinidad permitió el asentamiento de pobladores en otra región inhóspita y casi inhabitada del territorio boliviano, que era la región del TIPNIS, llegando incluso a un mestizaje con pobladores de etnia yuracaré que ya vivían en Cochabamba.

2.6.3. La nación Tsiman (o chiman)

La nación Tsiman o Chiman habita la región de los llanos de Cochabamba, Beni y Santa Cruz, siendo característico porque se resistió a los procesos de evangelización de las misiones jesuitas en los siglos XVI al XVIII. La rebeldía que los hizo resistirse a las enseñanzas católicas y al proceso de sedentarización de esas misiones, los empujó a habitar regiones alejadas de los núcleos de población del oriente durante la Colonia.

“El Pueblo Chimán históricamente habitó la zona de pie de monte amazónico, denominada “Bosque de los Chimanes”. Su resistencia a ser reducidos en misiones y a la colonización sobre sus territorios, les obligó a retirarse a zonas cada vez más inaccesibles. Esa forzada búsqueda de aislamiento los ha llevado a asentarse en la zona nor-oeste del TIPNIS. Su organización territorial es amplia y más allá de la ubicación de sus comunidades, mantienen una ocupación espacial más bien dispersa en una extensa zona en la que aprovechan los recursos y que todavía los conecta con la zona de pie de monte sobre la que históricamente tuvieron control”. (Jiménez, 2012, pág. 19).

Las actividades económicas que tienen actualmente a los poblados chiman son la agricultura de subsistencia, la caza, la pesca, así como la recolección y venta de las hojas de la Jatata, que es un árbol tropical palmiforme utilizado en tejidos y artesanía. Actualmente muchos chiman se dedican como mano de obra dependiente a las actividades de las estancias ganaderas o de las empresas forestales.

Los chiman son la nación originaria de la región del TIPNIS que todavía mantiene la mayor parte de su estilo de vida anterior a la colonia. La resistencia a la conversión al catolicismo y el sedentarismo que las misiones jesuitas llevaron adelante evitaron que incluso después de la independencia del país todavía mantuvieran un estilo de vida nómada, dedicando gran parte de su tiempo a actividades de recolección, caza y pesca.

2.6.4. La nación Yuracaré

Se constituye en la nación más antigua de la región sur de la Amazonía. Los jesuitas españoles se encontraron inicialmente con los yuracaré cuando incursionaron en Santa Cruz zona a fines del siglo XVI, procediendo con varias tribus a la conversión al catolicismo en las misiones, mientras que al mismo tiempo se vivió un proceso de sedentarización con el aprendizaje de actividades

artesanales, ganadería y agricultura (Van den Berg, 2008).¹⁵ A diferencia de los chiman, los yuracaré enfocan sus actividades económicas también al mercado, dedicándose al comercio de productos agrícolas y piscícolas, destinando parte de su producción a la venta en los mercados, aunque manteniendo en dichas actividades económicas una organización está centrada en la familia nuclear

En la actualidad, todas las comunidades de yuracarés se dedican a la agricultura, dejando otras actividades tradicionales de las naciones amazónicas como la caza y la recolección de frutos. Sin embargo, existen comunidades que aplican un patrón de ocupación espacial que involucra el asentamiento, cambio de lugar y formación de nuevas comunidades, manteniendo ciertas características de sus antepasados nómades (Van den Berg, 2008).

“Los yuracaré han sido especialmente impactados por el proceso de colonización dentro del parque, que ha marcado una diferencia sensible entre las comunidades que habitan al interior del TIPNIS, obligadas a una ocupación territorial en espacios cada vez más aislados y las comunidades del área del río Chapare que han experimentado sensibles cambios culturales en razón de la reducción de sus actividades de caza, pesca y recolección debido a la degradación del hábitat, la pérdida de control territorial que tuvieron antes de la colonización y a la influencia recibida por el contacto estrecho con los colonizadores”. (Jiménez, 2012, pág. 19).

La sedentarización de los pueblos yuracaré tuvo un impacto evidente en su participación dentro del proceso político de organización de las naciones originarias de las tierras bajas en Bolivia (Querejazú, 2005). Cuando se creó la CIDOB, los yuracaré no fueron partícipes en la estructuración organizacional de

¹⁵ El trabajo realizado por el sacerdote y antropólogo Hans van den Berg es importante para comprender la diversidad sociocultural de la región de Moxos y, en especial, el TIPNIS, como punto de encuentro entre las tierras altas y las llanuras Amazónicas del Beni y Santa Cruz. Véase Hans van den Berg (2008) *En busca de una senda segura. la comunicación terrestre fluvial entre Cochabamba y Moxos (1765-1825)*. La Paz: PLURAL - Universidad Católica de Bolivia.

ese movimiento social, a diferencia de los pueblos guaraní, ayoreo, guarayo y chiquitano, que fueron las cuatro nacionalidades que dieron nacimiento a esa entidad social.

Una mejor organización social en las zonas al sur de Santa Cruz y al este de Tarija y Chuquisaca facilitaron la organización de las naciones de la zona, a diferencia de los yuracaré que tenían una presencia en el Beni y cerca de los principales centros urbanos de Santa Cruz, con una población más asimilada al estilo de vida urbano (Querejazú, 2005). Fue con posterioridad que los yuracaré se organizaron políticamente y entraron a formar parte de la CIDOB, aunque nunca con el pasó político que tienen los guaraníes, quienes desde el 2016 incluso tienen su primera autonomía indígena originario campesina, la de Charagua Iyambae.

2.6.5. Poblaciones de colonos

Aunque la llegada de poblaciones foráneas en la Amazonía boliviana se dio desde la Colonia, es a partir de la Revolución de 1952 que comienza a tomar amplias dimensiones, al formar parte de la política de la reforma agraria. Para tal efecto, el gobierno de René Barrientos Ortuño creó en 1965 el Instituto Boliviano de Colonización, para institucionalizar y centralizar en una entidad pública el proceso de dotación y adjudicación de tierras a pobladores de la región andina para que migren a las tierras bajas, bajo el enfoque desarrollista del Plan Bohan de 1942 y la denominada “Marcha al Oriente” fomentada por los gobiernos de la revolución nacional (Jiménez, 2012).

Sin embargo, el proceso de colonización, aunque institucionalizado después de la Revolución Nacional de 1952, se impulsó anteriormente, como una medida para expandir la presencia del Estado en territorios despoblados. Al respecto, la doctora en historia Anna Guiteras señala que:

“La necesidad de estabilizar y modernizar el país, facilitando así su incorporación a la economía internacional, hizo que los distintos gobiernos desarrollaran políticas que abogaron por el crecimiento económico y la unificación nacional. Por lo que se refiere a la Amazonia, la legislación debía permitir la exploración, explotación y ocupación de las denominadas “tierras baldías” y, a través de la colonización del territorio -ya con migración nacional y/o extranjera, ya con la conquista y civilización de los indígenas-, propiciar el avance de la frontera interna, la nacionalización dentro de las fronteras estatales y la defensa de la soberanía nacional”. (Guiteras, 2010, pág. 235).

Para los años setenta del siglo XX, la dotación y adjudicación de tierras a colonos permitió que miles de familias migrantes del Altiplano lleguen a las tierras bajas, en especial a Santa Cruz y Beni durante el gobierno de facto de Hugo Banzer Suarez. Posteriormente, en los años ochenta fue el proceso de liberalización de la economía que empujaría a miles de familias del altiplano a migrar hacia las tierras bajas, en especial la zona del Chapare que está cercana al TIPNIS, debido al auge en las plantaciones de coca cuyo producto estaba destinado al narcotráfico, así como por los despidos masivos de mineros de la COMIBOL bajo el denominativo de Relocalización, que el último gobierno de Víctor Paz Estensoro llevó adelante con el Decreto Supremo 21060 en 1985-1987.

2.6.6. Población migrante andina Aymara–Quechua

La presencia de indígenas de los andes andinos en la actual región sur del TIPNIS se remonta a tiempos pre-coloniales. Las comunicaciones y el comercio entre naciones de tierras bajas con los Estados del altiplano (Tiwanaku, Señoríos aymaras e Imperio Quechua) es evidente por el intercambio de productos que se dio en esa poca. Asimismo, fueron varios los intentos de los conquistadores incas de conquistar las tierras bajas, llegando incluso a la región de Samaipata, donde

fueron frenados en sus planes de expansión por los pobladores chiquitanos en esa zona.

Durante la época de la Colonia la migración fue mínima, debido principalmente a que los núcleos de poder en el actual territorio boliviano fueron las minas y regiones altas. Por tal motivo la región de tierras bajas fue lugar propicio para que se expandieran las misiones jesuitas, al margen de los procesos de urbanización que se dieron en el occidente del país.

El desarrollo eminentemente minero del país después de su independencia tampoco propició la migración de población de origen aymara o quechua a las tierras bajas. Fue recién después de la Revolución Nacional que la migración se convierte en un fenómeno notorio, con miles de personas estableciéndose en el oriente del país, en especial Santa Cruz y el Chapare cochabambino.

A comienzos de los años 70 se construye un camino que llega hasta la comunidad Yuracaré de Moletto, dentro del parque nacional del TIPINIS, siendo la primera obra de infraestructura de magnitud construida para el transporte y comunicaciones en esa región.

La mayoría de los habitantes de origen aymara y quechua, está organizado en sindicatos agrarios, afiliados a su vez a centrales y a la federación campesina, de acuerdo a las formas de organización agraria que se dieron entre campesinos y colonos después de la Reforma agraria de 1953. La principal actividad económica de los migrantes de origen aymara y quechua es la agricultura, destinando unas 92.000 hectáreas a cultivos, lo que representa el 7% del área total del TIPINIS de acuerdo al Censo Agropecuario del 2013.

“En la zona Sur del TIPINIS existe una fuerte presencia de población colona que fue alentada por la construcción de un tramo de camino en los años 70. Estudios del SERNAP dan cuenta que la zona ocupada por la población colona abarca cerca del 7% del territorio y está delimitada por

una línea imaginaria (línea roja) establecida para poner límite a la expansión de los asentamientos colonizadores dentro del Territorio y Parque Nacional TIPNIS”. (Jiménez, 2012, pág. 19).

Las actividades agropecuarias de los colonos son principalmente comerciales, destinando la mayor parte de su producción a la comercialización en los mercados agrícolas de Cochabamba, Beni e incluso Santa Cruz. Entre los productos agropecuarios que los colonos de origen aymara y quechua cultivan, está la hoja de coca, práctica proveniente del Chapare. Además, parte de la población también se dedica a otras actividades comerciales y de servicios.

Actualmente las tierras bajas estarían bajo un nuevo periodo de colonización. Al respecto, el libro escrito por Gaya Makaran y Pabel López (2018) titulado “Recolonización de Bolivia; neonacionalismo extractivista y resistencia comunitaria”, expone un contexto donde el Estado mismo fomenta la migración de pobladores de las naciones aymara y quechua a las regiones de tierras bajas, para que realicen actividades extractivas en agricultura extensiva y minería, las cuales se realizarían con una finalidad netamente mercantilista y sin cuidado alguno del medio ambiente.

El gran problema de la nueva colonización fomentada por el MAS como partido de gobierno de turno, sería que fomenta la migración favoreciendo a sectores afines a su ideología, en busca de cooptación de los sectores sociales de las áreas rurales del país. De esa manera, el fomento a la colonización de pobladores aymaras y quechuas responde a una política de tipo prebendalista, favoreciendo a productores de coca, madereros, productores de oleaginosas y caña de azúcar, y en detrimento de las poblaciones locales, que son menores en población y sin un respaldo político abierto hacia el partido de gobierno.

2.6.7. Población criolla beniana

Al interior del parque también existen aproximadamente 25 estancias ganaderas, en un área de 32.000 hectáreas, ubicadas en la confluencia de los ríos Isiboro-Sécure. Estas actividades, por ende, se darían principalmente en la región norte del parque, a diferencia de las actividades agrícolas a las que se dedica la población de colonos aymaras y quechuas en la región sur del TIPNIS. “Adicionalmente en la parte Norte de la frontera Este del parque, la ganadería ha logrado derechos propietarios sobre el área protegida”. (Jiménez, 2012, pág. 19).

En las estancias ganaderas se contrata de manera eventual a pobladores originarios del TIPNIS, como los chiman o los moxeños. El origen de los hacendados ganaderos es el Beni, siendo poblaciones criollas que habitaron la región desde la época de la colonia, provenientes principalmente de ancestros españoles.

Además de las actividades ganaderas, los benianos de origen criollo se dedican a actividades de tipo empresarial por la magnitud de las explotaciones comerciales que realizan. Por un lado, están las actividades forestales, con empresas dedicadas a la tala y aserraderos de madera. Por otro lado, está la cría o caza de lagartos para aprovechar sus cueros en las curtiembres y su carne para consumo humano (Jiménez, 2012).

En el caso de la madera, los indígenas son quienes poseen los derechos del uso regulado de las distintas variedades de árboles que están en el parque, por ser una Tierra Indígena Originaria Campesina (TIOC). A pesar de tratarse también de un parque nacional, existen restricciones legales para la explotación comercial de madera y productos originados en la biodiversidad, pero el deficiente control por las instituciones públicas lleva a que estas actividades se realicen al margen de la ley ambiental.

En las explotaciones madereras y de caza de lagartos también se contratan a pobladores indígenas de la zona, en especial los moxeños y los chimán. Esas actividades se centran principalmente en la región norte del parque, que a su vez la zona más inaccesible y la de mayor biodiversidad.

La población criolla beniana, blanca y mestiza proveniente de los colonos españoles que llegaron a ese territorio con las misiones jesuíticas, era baja a inicios de la república de Bolivia. En los siglos XIX y XX se dio un proceso migratorio no muy amplio como en el caso de Santa Cruz, pero que permitió la consolidación de un sector importante de la población, que además llegó a detentar el poder político (Guiteras, 2011).

El mestizaje se dio de manera evidente durante los siglos XIX y XX en el territorio beniano, aunque con importante presencia de poblaciones indígenas que se mantuvieron sin procesos de mestizaje. La característica fundamental de la población criolla sería su poder económico y político, con el control de las estancias ganaderas del departamento, las actividades madereras y el dominio de los sectores sociales de organización regional (Guiteras, 2011). De esa manera, los pobladores criollos, con gran influencia, también se desplazarían con sus actividades económicas a las regiones del sur del Beni, en conjunto con los pobladores colonos y las naciones indígenas del lugar, expandiendo sus actividades productivas de carácter más extensivo y comercial.

2.8. IMPORTANCIA GEOPOLÍTICA DEL TIPNIS

A pesar de tratarse de una región inhóspita y de difícil acceso, la ubicación geográfica del TIPNIS le da relevancia geopolítica para el país. Por ende, es la ubicación más que la presencia de recursos naturales en la zona lo que impulsaría la construcción de la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos, porque a través de un territorio inhóspito, poco poblado y sin recursos naturales no renovables de importancia descubiertos, la interconexión que permite entre las regiones norte y sur del país le dan la relevancia geoestratégica que el

gobierno considera como causa para la vía terrestre, tal como se puede apreciar en la siguiente ilustración:

Ilustración 1: Ubicación estratégica del TIPNIS en el centro de Bolivia y Sudamérica



Fuente: Google (2018)

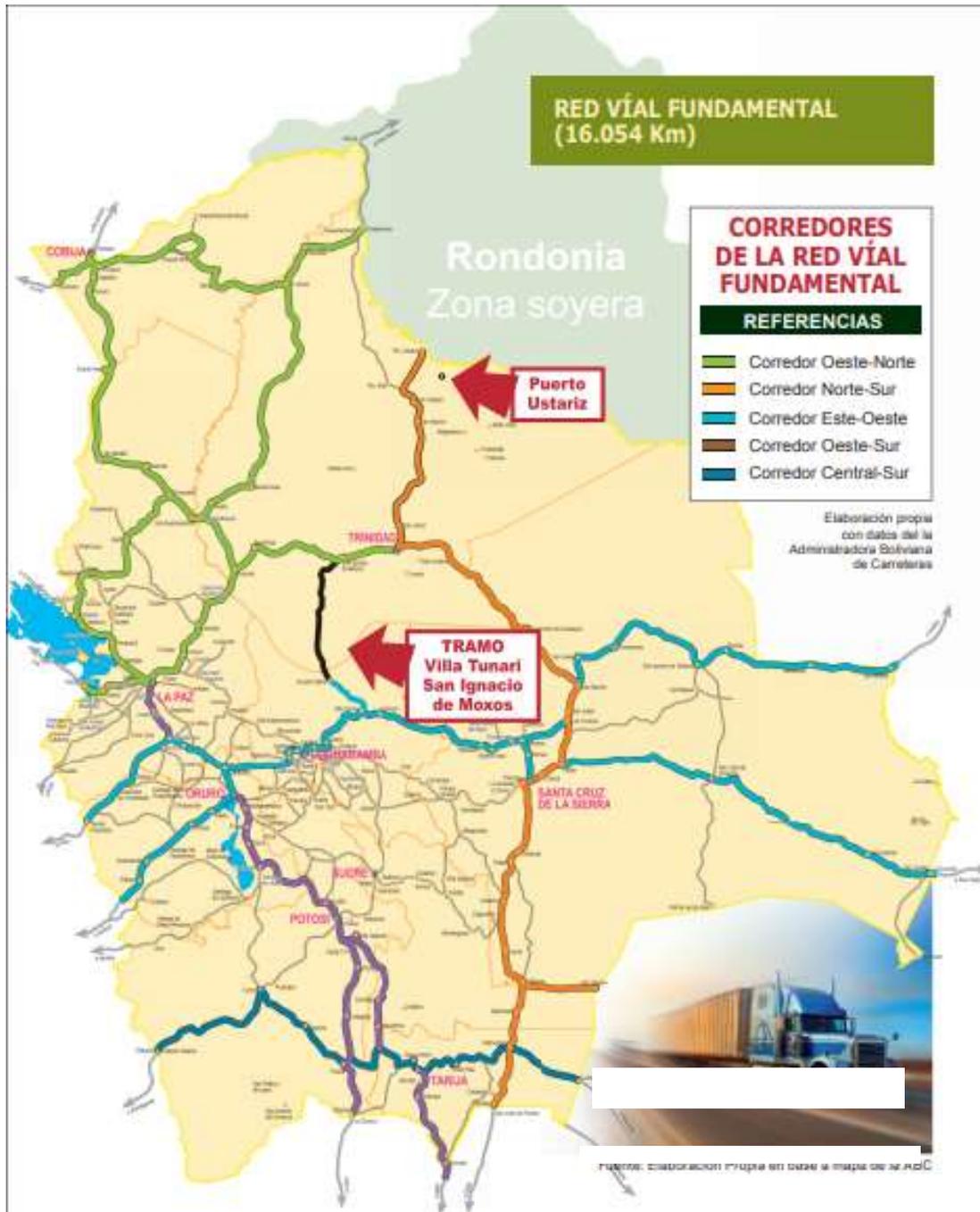
La Ilustración 1 muestra la posición privilegiada del TIPNIS dentro del territorio boliviano, al encontrarse casi en el medio de su extensión territorial. Además de

una ubicación estratégica como punto central del territorio, el TIPNIS es un sitio de transición hacia las tierras bajas de la Amazonía del norte de Bolivia, así como un lugar cercano a una de las principales carreteras que conectan las principales ciudades del país, como ser la carretera Cochabamba-Santa Cruz, permitiendo la conexión entre centros de población y económicos del país y con países del extranjero, en concreto la interconexión del oeste brasileño rico en producción agrícola y minera (en especial oleaginosas, café y mineral de hierro), con las costas del Pacífico y los mercados de ultramar que adquieren productos brasileños.

Durante las dos últimas décadas se tuvo un avance significativo respecto a la construcción de carreteras en la red vial fundamental, que interconecta los principales centros productivos y las principales ciudades del país. La integración es importante para el desarrollo económico y humano, pero al mismo tiempo también se debe considerar el medio ambiente, porque el impacto que generen las obras de integración no siempre serán beneficiosas para el entorno en el cual serían implementadas, en especial en un país con la diversidad de pisos ecológicos como es Bolivia, donde el impacto ecológico de la construcción de carreteras llegaría a ser negativo para los pobladores y la biodiversidad del lugar, siendo solamente beneficiosos para las empresas y sectores de poder que exploten la interconexión caminera construida.

Es evidente que la interconexión caminera es escasa entre el norte y el sur del país. Las principales carreteras se hicieron para conectar las ciudades del Eje Troncal, que son La Paz-el Alto, Cochabamba y Santa Cruz. Sin embargo, la interconexión caminera entre el norte y sur del país todavía no está bien desarrollada. Por ese motivo, las conexiones de mayor accesibilidad en la actualidad se dan en La Paz y Santa Cruz, con caminos que conectan las ciudades capitales con las regiones del norte en ambos departamentos, las que a su vez se extienden al Beni. En la siguiente ilustración se pueden apreciar esas características mencionadas respecto a la integración caminera en el país:

Ilustración 2: Trazado de la ruta propuesta a través del TIPNIS, como parte de la Red Vial Fundamental



Fuente: Agencia Boliviana de Carreteras (2017)

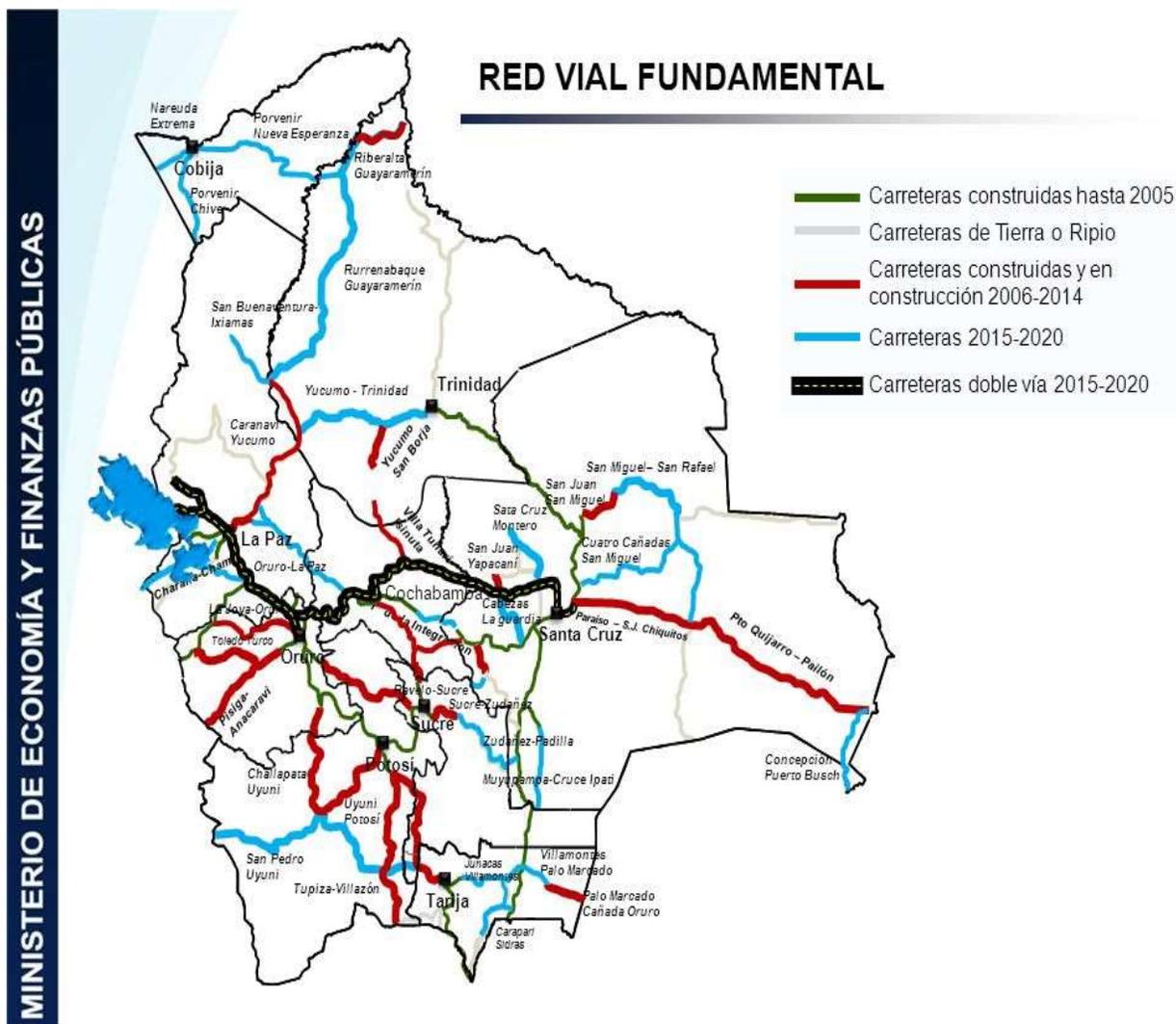
En la Ilustración 2 se aprecia el carácter estratégico de la zona del TIPNIS, y cómo la carretera que cruzaría ese territorio permitiría una mejor conexión entre el norte y sur del país. El corredor norte-sur en gran parte se encuentra sin asfaltar, o está constituido por carreteras de reciente construcción, lo que permite apreciar que es interés principalmente del actual partido de gobierno el integrar las zonas septentrional y meridional del país.

El denominado corredor este-oeste comprende las principales carreteras del país, en especial la carretera La Paz-Cochabamba-Santa Cruz, ciudades que forman parte del Eje Troncal. Las carreteras de este corredor son en su gran mayoría asfaltadas, y en la actualidad el gobierno central está construyendo dobles vías desde Santa Cruz a La Paz.

Otras carreteras de importancia son las que interconectan el norte al sur de la región occidental del país, en especial desde La Paz a Potosí. La densidad demográfica, el peso histórico y económico de la región hacen que las carreteras siempre sean tomadas en consideración por las instituciones encargadas de la gestión de los caminos, ahora bajo la denominación de Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

Se aprecia que la interconexión caminera en Bolivia se da principalmente entre las regiones oeste y este, vinculando las poblaciones del Eje Troncal. Al contrario, la interconexión caminera entre el norte y el sur todavía es deficiente, siendo el TIPNIS la región que permita una comunicación más rápida entre el norte y el sur.

Ilustración 3: Corredores de la Red Vial Fundamental



Fuente: Agencia Boliviana de Carreteras (2018)

En ese contexto radica el carácter geopolítico del TIPNIS, como un punto de interconexión entre el norte y el sur del país que facilite la comunicación y el transporte por carretera, permitiendo un mayor comercio y traslado de pasajeros desde Pando y Beni a Cochabamba, Chuquisaca y Tarija.

El acceso por carretera de la región permitirá el acceso a nuevas tierras poco o nada explotadas para poblaciones migrantes, en especial de las regiones sur y

oeste del país. Eso convertiría a la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos no solamente en una arteria de interconexión entre el norte y el sur del país, sino que también la convertiría en un punto de avanzada para la colonización de nuevas tierras, que serían el parque nacional del TIPNIS, área de alta biodiversidad que estaría en riesgo ante una alta afluencia de migrantes si la carretera se concreta en el futuro sin controles de migración y ambientales.

2.9. CONCLUSIÓN DEL CAPÍTULO

El TIPNIS es una región inhóspita, con una alta riqueza en biodiversidad y compuesta principalmente de territorio de la llanura amazónica del Moxos. Su población está conformada por naciones indígenas chimán, yuracaré y moxeña, además de pobladores colonos que llegaron a la región, especialmente durante la segunda mitad del siglo XX, cuando desde el nivel central del Estado se fomentó la migración a territorios poco poblados para que se realicen actividades productivas.

La importancia del TIPNIS a nivel geopolítico, radica en su ubicación estratégica, porque se encuentra en el centro del país, mismo que a su vez se constituye geopolíticamente como el centro del continente sudamericano. La interconexión regional a través del TIPNIS sería principalmente entre las regiones norte y sur, porque la interconexión este y oeste ya estaría consolidada a través de las carreteras que unen Cochabamba y Santa Cruz.

Económicamente, el TIPNIS sería principalmente un lugar de paso de pasajeros y mercancías que vayan del norte al sur del país, aunque esa interconexión no sería tan altamente demandada como lo es la interconexión este y oeste. La necesidad radicaría en el ámbito geopolítico internacional, porque al vincular el norte y sur de Bolivia también se daría vía libre para la interconexión de regiones del Brasil con las costas del Pacífico, al igual que con la Argentina.

La importancia económica a nivel regional radicaría en la expansión que la carretera permitirá consolidar, de colonos de nacionalidades aymara y quechua, para adquirir nuevas tierras para sus explotaciones agrícolas que se manejan bajo una lógica comercial. Los productores de hoja de coca del Chapare ya estuvieron colonizando junto a otros productores agrícolas la zona sur del TIPNIS, mientras que pobladores indígenas del norte colaboraron en las últimas décadas a actividades ganaderas y madereras a los pobladores del Beni, en especial los criollos blancos y mestizos.

Por tal motivo, la importancia geopolítica del TIPNIS a nivel nacional y del continente sudamericano, radica en el hecho de constituirse en un punto de interconexión para el tráfico de pasajeros y carga desde el norte al sur de Bolivia, permitiendo asimismo interconectar la región oeste del Brasil con la costa del Pacífico de una manera más expedita. A nivel regional, en lo referente a los departamentos de Beni y Cochabamba, la importancia de la región radica en la posibilidad de adquisición de nuevas tierras para actividades agrícolas, ganaderas y madereras, en detrimento de los estilos de vida tradicionales de las naciones indígenas que habitan el lugar y de la biodiversidad.

La carretera sería un puesto de avanzada para colonizadores que quieran nuevas tierras para explotar, y para mejorar la conexión caminera de los productores de recursos naturales en Bolivia y el Brasil, puesto que la población alrededor del TIPNIS es poca.

CAPÍTULO III

ÁMBITOS MUNDIAL, REGIONAL Y BILATERAL RESPECTO A LAS RELACIONES ENTRE EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA Y LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

En cumplimiento del segundo objetivo de investigación, se proceden a contextualizar los distintos ámbitos mundial, regional y bilateral), donde se desenvuelven las relaciones entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil. Con una revisión documental, análisis de contenido y estadístico, se podrá profundizar sobre el escenario internacional donde se desarrollan las relaciones entre Bolivia y el vecino país, así como la importancia de distintas temáticas, como el gas natural, la lucha contra el narcotráfico, el comercio exterior y la integración en transportes y comunicaciones, vinculada esta última al tema de la carretera a través del TIPNIS.

3.1. CONTEXTO MUNDIAL

Desde los ataques del 11 de septiembre del 2001 se dieron cambios trascendentales en el escenario político mundial. Los Estados Unidos, que en la presidencia de Bill Clinton comenzaban a orientarse hacia el Hemisferio Occidental, buscando lograr un acuerdo macro de libre comercio en el Continente Americano, desviaron sus recursos y atención al problema del terrorismo islámico, en especial contra la red Al Qaeda, ocupando Afganistán el año 2001 expulsando al gobierno del Talibán que albergaba a Osama bin Laden e invadiendo posteriormente Irak el año 2003.¹⁶

¹⁶ Una obra de referencia para adentrarse en el análisis en la Guerra contra el Terrorismo, es la escrita por Luis Alberto Villamarín (2019) titulada “18 años de la guerra contra el terror (2001-2019): Luces y sombras de la más prolongada guerra en la historia de Estados Unidos”. Además de las consecuencias en la política exterior de los Estados Unidos, también se aprecian otras implicaciones a nivel global, como los efectos en Europa, los cambios en Medio Oriente y el rol de otros países en la lucha contra ese problema, como Rusia y China.

Mientras los Estados Unidos tomaban a la Guerra contra el Terrorismo como el pilar de su política exterior, y con la amenaza de atentados expandiéndose en los países desarrollados, en especial Europa con una importante población de migrantes musulmanes y sus descendientes, la atención hacia América Latina se redujo. El terrorismo cambió radicalmente la dirección de las relaciones internacionales de Estados Unidos y Europa, orientando los esfuerzos en combatir a los grupos islamistas radicales en Medio Oriente, Asia Central y África, abriendo además de Irak y Afganistán otros frentes de conflicto como Yemen, Pakistán, Somalia y el Magreb.

Al mismo tiempo, Rusia comenzaba a recuperar su economía después de las crisis de los años noventa del siglo XX, una vez que se desintegró la Unión Soviética, bajo el liderazgo de Vladimir Putin, quien tomó una postura liberal y de corta nacionalista con miras a que Rusia recuperara su rol de superpotencia, aprovechando las vastas reservas de hidrocarburos para lograr aquello. Aunque Rusia también tuvo a la lucha contra el terror como uno de los pilares de su política exterior, debido a la presencia de grupos islamistas en Chechenia y Daguestán en el Cáucaso Norte, comenzó a colaborar estrechamente con distintos gobiernos alrededor del mundo, varios de los cuales estaban confrontados con los Estados Unidos, como Cuba, Irán, Venezuela, Zimbabwe y Corea del Norte.¹⁷

Junto a Rusia, China fue otro país que comenzó a tener cada vez más peso en la geopolítica, con un direccionamiento de su política exterior ajena a todo apoyo a los gobiernos democráticos, bajo el principio de la no intervención en asuntos internos de otros países. El crecimiento económico sustancial de China, que llegó a promediar el 10% en la primera década del siglo, permitió al país invertir a través de sus empresas paraestatales en distintos países del mundo, sin

¹⁷ Otro libro importante para comprender los cambios mundiales ocasionados por la guerra contra las organizaciones terroristas islámicas, es la escrita por Gonzalo Esteban Calderón, (2016) titulada “La guerra mundial contra el terrorismo”.

condicionamiento alguno a los préstamos. Al mismo tiempo, el crecimiento exponencial del comercio chino llevó a que éste país se convierta en el principal socio comercial de países de América Latina, Asia y África, dándole al país mayor influencia en las relaciones internacionales.

Ese contexto derivó en la construcción paulatina de un mundo multipolar, a diferencia del dominio unipolar que los Estados Unidos tuvieron desde la caída de la Unión Soviética hasta los ataques del 11 de septiembre del 2001. La crisis económica mundial del 2008 agudizó el proceso de multipolarización, con los Estados Unidos entrando a un proceso de recesión junto a la Unión Europea, mientras que China mantenía su crecimiento económico e influencia en el mundo en desarrollo.¹⁸

Junto a la decreciente influencia de los Estados Unidos en América Latina se tuvo la irrupción de nuevos actores en la región, en especial de China. También irrumpieron potencias regionales antagónicas a los Estados Unidos, como Irán o una mayor influencia de Cuba en los países de izquierda. El enfoque de lucha contra el terrorismo puso a la región en un plano secundario, al mismo tiempo que la multipolarización de la política llevó a que China y Rusia comenzaran a tener un rol más protagónico en las relaciones internacionales.

La recuperación económica rusa (que luego cayó en una época de estancamiento) y el crecimiento exponencial de China llevaron a que ambos países tuvieran mayor cantidad de recursos económicos para influenciar en distintas regiones del mundo. La incondicionalidad de los préstamos permitió que ninguno de esos dos países estableciera parámetros al momento de extender créditos, permitir el flujo de inversión extranjera, expandir el intercambio

¹⁸ El libro “El ascenso del dragón”, de Luis González (2017) expone la importancia creciente que tiene la potencia asiática a nivel mundial, derivado de su crecimiento económico, el aumento de su comercio exterior y su creciente presencia política e influencia a nivel global.

comercial e incluso en la venta de armamento, ganando mayor influencia en los países del mundo en desarrollo.

Actualmente, otros países se están sumando al creciente mundo multipolar, quienes no necesariamente tienen intereses convergentes con los Estados Unidos. Potencias regionales como Sudáfrica, Turquía, Corea del Sur, India, Arabia Saudita, Israel y Vietnam también comienzan a tener un rol más gravitante en las relaciones internacionales, con acuerdos bilaterales o multilaterales orientados a ganar mayor influencia al tiempo que estrechan las relaciones comerciales y políticas con países en desarrollo del África, Asia y América Latina.

Una de las consecuencias de la globalización, la consolidación de un mundo multipolar y el ascenso de países como la China, la India, las economías de la Cuenca del Pacífico, y el reposicionamiento de Rusia, llevaron a cambios en la lógica del comercio internacionales. La creciente demanda de materias primas y productos semielaborados por las economías asiáticas, hicieron que los principales mercados de destino para muchos países exportadores de hidrocarburos, minerales y, en especial, de productos agropecuarios, pasaran de ser las naciones europeas y los Estados Unidos, a China, India, Corea del Sur, Japón y otros de Asia.

Desde el 2015, acontecimientos geopolíticos trastocaron la situación mundial, con la emergencia de los populismos. Por un lado, el Brexit impulsado por los conservadores del Reino Unido terminó con un referéndum donde por un leve porcentaje se optó por salir de la Unión Europea. Luego estuvieron las victorias de Donald Trump en los Estados Unidos, y de Jair Bolsonaro en Brasil, políticos conservadores del anti establishment y antiglobalización.¹⁹

¹⁹ En "Populismo, democracia y globalización", el autor José Florencio Fernández Santillán (2018) hace una radiografía de los ascensos de un movimiento antiglobalización manifestado en líderes populistas que enarbolan la bandera del nacionalismo y el temor hacia los migrantes, a pesar de los crecientes cambios que derivan aún más en la consolidación de una Aldea Global, con los altibajos de la democracia y una multipolarización.

Sin embargo, a pesar de las políticas erráticas de Donald Trump, como la guerra comercial con China y la salida del Acuerdo de París, las tendencias de la globalización no menguaron. Las actividades comerciales se incrementaron, al tiempo que, por la deficiente gestión de las relaciones internacionales, los Estados Unidos del Partido Republicano dejaron paso a la entrada con mayor fuerza de sus actores rivales, incluyendo China y Rusia.

En consecuencia, se vio en las dos últimas décadas, un aumento en la influencia de países otrora lejanos a regiones como Latinoamérica. La presencia China y de otros países de la Cuenca del Pacífico se hace cada vez más patente, con un cambio en el viraje del comercio exterior hacia esa región, lo que implica que la infraestructura, producción y recursos se destinen a mejorar las vías de exportación hacia los mercados asiáticos.

3.2. CONTEXTO REGIONAL

En lo político, las dos últimas décadas en América Latina se caracterizaron por la llegada de gobiernos de izquierda populista en la región, hasta el evidente viraje hacia la derecha que se comienza a dar desde mediados de esta década, por el evidente deterioro de la economía en la región y el desgaste del discurso ideológico de los gobiernos de izquierda. El fenómeno de gobiernos de izquierda en la región fue bautizado con el denominativo de “Marea Rosa” en el ámbito geopolítico, explicando una tendencia en el voto de la ciudadanía y en la llegada de gobiernos progresistas a la región, con características nacionalistas y populistas.²⁰

²⁰ En el libro “América Latina hoy: sociedad y política”, de Carlos Moreira y Dante Avaro (2012) se muestra el ascenso de los partidos de izquierda en la región, a la par de una época de bonanza económica producto de los altos precios de las materias primas. Factores como la creciente desigualdad en la época de los gobiernos neoliberales, la crisis económica de inicios de siglo, la atracción hacia liderazgos populistas y la mayor participación política de grupos otrora excluidos, como los indígenas, propiciaron la época de la llamada marea Rosa en la región.

El origen de la Marea Rosa se puede establecer a finales de la década de los años noventa del siglo XX, con la crisis económica mundial iniciada en 1998 en el Sudeste Asiático, que impactó a las economías de América Latina. Esa crisis, junto al evidente fallo de los gobiernos neoliberales emergentes del Consenso de Washington para reducir la pobreza y la desigualdad, dieron paso al resurgimiento de programas políticos de corte progresista.

La primera victoria electoral de los gobiernos del denominado Socialismo del Siglo XXI fue Venezuela, donde el militar retirado y ex golpista Hugo Chávez ganó por mayoría absoluta las elecciones de diciembre de 1998, con un 56,20% de una votación que rompió el tradicional bipartidismo que dominaba la política venezolana desde el Pacto de Punto Fijo en 1958 entre el partido de Acción Democrática (AD) y el Comité de Organización Política Electoral Independiente (COPEI).

Hugo Chávez llamo a una Asamblea Constituyente donde, con una mayoría de asambleístas instauró la República Bolivariana de Venezuela, con un gobierno de izquierda que adoptó una postura amigable con Cuba y antiimperialista, tanto contra los Estados Unidos como con las élites socioeconómicas y políticas de la Venezuela del Pacto de Punto Fijo.²¹

La historia pudo haber sido otra si el golpe de Estado de abril del 2002 contra el gobierno de Hugo Chávez hubiese tenido éxito. Pero después de 48 horas de alejarlo del poder, un movimiento antigolpista cívico-militar retomó el control de las instituciones y volvió a poner a Chávez en su puesto, radicalizando desde ese momento la postura anti derechista del gobierno venezolano.

Después del golpe el gobierno de Chávez adopta lo que se denominaría en la Marea Rosa el Socialismo del Siglo XXI, fusionando los postulados ideológicos

²¹ La historia reciente de Venezuela, desde una óptica imparcial que muestra los porqués del gobierno de Hugo Chávez y su tinte político, se reflejan en el libro de Alberto Barrera Tyszka (2012), titulado "Hugo Chávez sin uniforme".

de Simón Bolívar, Ezequiel Zamora y Samuel Robinson con los de José Martí en Cuba, y el sociólogo alemán Heinz Dieterich Steffan.

Para el año 2010, la mayor parte de los gobiernos de la región formaban parte de la Marea Rosa.

Cuadro 2: Gobiernos de la denominada “Marea Rosa” en América Latina

País	Gobernantes	Partido político
República Argentina	Néstor Kirchner (2003–2007) Cristina Fernández de Kirchner (2007-2011; 2011-2015)	Partido Justicialista (PJ)
República de Bolivia	Evo Morales (2006-2010; 2010-2015; 2015-2019)	Movimientos Al Socialismo – Instrumento Por la Soberanía de los Pueblos (MAS-IPSP)
República Federativa del Brasil	Luis Inácio Lula da Silva (2003-2007; 2007-2011) Dilma Rousseff (2011-2015)	Partido de los Trabajadores (PT)
República de Costa Rica	Luis Guillermo Solís (2014-2018) Carlos Alvarado Quesada (2018-presente)	Partido Acción Ciudadana (PAC)
República Dominicana	Leonel Fernández (2004–2008; 2008-2012) Danilo Medina (2012–2016; 2016-2020)	Partido de la Liberación Dominicana (PLD)
República de Guatemala	Álvaro Colom (2008-2012)	Unidad Nacional de la Esperanza (UNE)
República de Honduras	Manuel Zelaya (2006-2009)	Partido Liberal de Honduras (gobierno que viró a la izquierda desde un partido político de derecha)

País	Gobernantes	Partido político
Estados Unidos Mexicanos	Andrés Manuel López Obrador (2018-presente)	Movimiento de Renovación Nacional (MORENA)
República de Nicaragua	Daniel Ortega (2007-2012; 2012-2016; 2016-presente)	Frente sandinista de Liberación Nacional (FSLN)
República del Paraguay	Fernando Lugo (2008-2012)	Alianza Patriótica para el Cambio
República del Perú	Ollanta Humala (2011-2016)	Partido Nacionalista Peruano (PNP)
República Oriental del Uruguay	Tabaré Vázquez (2005–2010; 2015-presente) José Mujica (2010–2015) Tabaré Vázquez (2015–2020)	Frente Amplio (FA)
República Bolivariana de Venezuela	Hugo Chávez (1999-2001; 2001-2007; 2007-2012; 2012-2013) Nicolás Maduro Moros (2013-2019; 2019-presente)	Movimiento V República (MVR) – Partido Socialista Unido de Venezuela (PSUV)

Fuente: Cuadro de elaboración propia en base a revisión documental

Nueve años después, la situación geopolítica en la región viró hacia la derecha en gran parte, con cambios en algunos gobiernos como consecuencia del debilitamiento y desgaste de los partidos progresistas que gobernaron en la marea rosa.

Fue así que se instalaron gobiernos de corte conservador en Argentina con Mauricio Macri, y Bolsonaro en Brasil, además de la vuelta del presidente Piñera al gobierno chileno.²² De esa manera, se dio paso a la denominada “Ola

²² Aunque con tintes marcadamente ideológicos, el libro de Adoración Guamán, Sebastián Martín y Alfons Aragoneses (2019) titulado “Neofascismo: La bestia neoliberal”, expone el agotamiento e los gobiernos de izquierda en la región, la oposición de grupos empresariales y corporativos de derechas, además del ascenso de gobiernos liberales, en un contexto de oposición rotunda al gobierno venezolano y sus aliados por parte de los Estados Unidos.

conservadora, con la llegada de varios gobiernos de derecha o extrema derecha, dejando en aislamiento a los gobiernos progresistas que se mantenían todavía, entre ellos Nicaragua y Bolivia.

Cuadro 3: Gobiernos de la denominada “Ola Conservadora” en América Latina

País	Gobernantes	Partido político
República Argentina	Mauricio Macri (2015-2019)	Alianza Cambiemos
República Federativa del Brasil	Michel Temer (2016-2018) Jair Bolsonaro (2019-presente)	Partido del Movimiento Democrático Brasileño (PMDB) Partido Social Liberal (PSL)
República de Chile	Sebastián Piñera (2018-presente)	Coalición Chile Vamos
República de Colombia	Iván Duque (2018-presente)	Centro Democrático
República de El Salvador	Nayib Bukele (2019-presente)	Alianza GANA
República de Guatemala	Jimmy Morales (2016-2020) Alejandro Giammattei (presente).	FCN Nacional VAMOS
República de Haití	Jovenel Moïse (2016-presente)	Partido Haitiano Tèt Kale (PHTK)
República de Honduras	Juan Orlando Hernández (2014-presente)	Partido Nacional
República de Panamá	Juan Carlos Varela Rodríguez (2014-2019)	Cambio Democrático
República del Paraguay	Horacio Cartes (2013-2018) Mario Abdo Benítez (2018-presente)	Partido Colorado
República del Perú	Pedro Pablo Kuczynski (2016-2018) Martín Vizcarra (2018-2020)	Peruanos Por el Kambio Independiente

País	Gobernantes	Partido político
República Oriental del Uruguay	Luis Alberto Aparicio Alejandro Lacalle Pou (presente)	Partido Nacional

Fuente: Cuadro de elaboración propia en base a revisión documental

En las siguientes ilustraciones se puede evidenciar el viraje ideológico que tuvieron los países de Latinoamérica durante la última década, con Bolivia como Estado que mantuvo una tendencia de izquierda a la cabeza de Evo Morales, hasta su renuncia bajo presión en noviembre del 2019:

Ilustración 4: Gobiernos de izquierda con partidos miembros en el Foro de Sao Paulo el 2011



Fuente: Google.com (2019)

Ilustración 5: Gobiernos de centro derecha y derecha para el año 2019



Fuente: Google.com (2019)

Un caso particular se observó a partir de enero del 2019 en Venezuela. Ante el desconocimiento de las elecciones presidenciales llevadas adelante por el régimen de Nicolás Maduro, el presidente de la Asamblea Nacional, Juan Guaidó, tomó posesión como “presidente encargado”, ante la declaratoria del Legislativo de la inhabilitación de Maduro como máximo mandatario por usurpación de funciones, al declarar asimismo como ilegal la Asamblea Nacional Constituyente de aquel país.

Más de 50 países, incluyendo varios de la región agrupados en el Grupo de Lima, además de Estados Unidos, Canadá y la Unión Europea, reconocieron a Guaidó como el presidente legítimo del país, presentándose una figura de gobierno dual en aquel país, aunque con el control real del mando por parte de Nicolás Maduro. Aquello se presenta ante un contexto complejo de polarización, donde la administración del presidente estadounidense Donald Trump mantuvo una creciente presión contra los gobiernos de Cuba, Nicaragua y Venezuela, considerándolos de dictatoriales, al tiempo que promovía su derrocamiento a través del apoyo a movimientos de oposición y mediante la imposición de sanciones económicas.²³

A pesar de los cambios políticos que se dieron de manera significativa en la región durante la última década, las tendencias producto de la globalización, el ascenso de los países de Asia y la continuada dependencia de la región en un comercio exterior basado en la exportación de materias primas y productos semielaborados, llevaron a que la presencia de países como China, aumentara en la región. El país asiático no solamente se convirtió en el principal socio comercial de varios países, especialmente en Sudamérica, sino que también ganó influencia mediante préstamos bilaterales para el desarrollo de infraestructuras en la región.

Para el 2018, China era el segundo mercado de exportación de la Argentina, detrás de Brasil socio natural por ser vecino y miembros ambos del MERCOSUR. Asimismo, el mercado chino país a convertirse en el principal destino de exportación de países como el Perú, Chile y el Brasil.

²³ La investigación de Maximiliano Rodríguez (2019) en su proyecto de fin de grado, titulado “Análisis del sistema comunicativo de la vanguardia y público en el conflicto político y social de Venezuela”, expone las implicaciones de la formación de un gobierno dual, en el exilio, apoyado por una parte significativa de la comunidad internacional en Venezuela.

En el siguiente cuadro se evidencia la importancia de China y otros países asiáticos como mercados de exportación, considerando los principales cinco para los países de la región:

Cuadro 4: Principales mercados de exportación para países de América del Sur el 2018

País	Principales mercados de exportación
República Argentina	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brasil (18,1%) 2. China (7,14%) 3. EE.UU. (6,97%) 4. Chile (5,01%) 5. Vietnam (3,42%)
Estado Plurinacional de Bolivia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brasil (18,2%) 2. Argentina (15,4%) 3. India (7,68%) 4. Japón (7,13%) 5. Corea del Sur (6,15%)
República Federativa del Brasil	<ol style="list-style-type: none"> 1. China (26,5%) 2. EE.UU. (12,1%) 3. Argentina (6,19%) 4. Países Bajos (4,92%) 5. España (2,14%)
República de Chile	<ol style="list-style-type: none"> 1. China (33%) 2. EE.UU. (13,8%) 3. Japón (9,2%) 4. Corea del Sur (5,72%) 5. Brasil (4,42%)

País	Principales mercados de exportación
República de Colombia	<ol style="list-style-type: none"> 1. EE.UU. (26,5%) 2. China (9,4%) 3. Panamá (7,1%) 4. Ecuador (4,3%) 5. Turquía (3,92%)
República del Ecuador	<ol style="list-style-type: none"> 1. EE.UU. (30,2%) 2. Perú (7,52%) 3. China (6,8%) 4. Chile (6,72%) 5. Panamá (5,62%)
República del Paraguay	<ol style="list-style-type: none"> 1. Argentina (24,2%) 2. Brasil (16,4%) 3. Rusia (11%) 4. Chile (8,79%) 5. India (3,46%)
República del Perú	<ol style="list-style-type: none"> 1. China (27,3%) 2. EE.UU. (16,5%) 3. India (5,13%) 4. Corea del Sur (5,1%) 5. Japón (4,5%)
República Oriental del Uruguay	<ol style="list-style-type: none"> 1. China (22,8%) 2. Brasil (12,8%) 3. Países Bajos (6,17%) 4. EE.UU. (5,33%) 5. Argentina (5,09%)

País	Principales mercados de exportación
República Bolivariana de Venezuela	1. EE.UU. (39,2%) 2. India (20,6%) 3. China (20,3%) 4. Emiratos Árabes Unidos (5,77%) 5. Turquía (3,21%)

Fuente: Cuadro de elaboración propia en base a información de la OEC (2019)

La mayor parte del comercio exterior de los países sudamericanos, está compuesto por materias primas. La Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay, están especializados en la venta de productos agropecuarios como soya, trigo, maíz, carne vacuna, azúcar y madera. Países andinos se orientan más a la venta de recursos minerales e hidrocarburos, donde el Perú y Chile dependen en gran medida en sus ingresos de la comercialización de cobre, zinc, plata y oro, así como Ecuador, Colombia y Venezuela de petróleo y carbón (caso colombiano) (OEC, 2019).

Bolivia tiene entre sus principales productos de exportación al gas natural, el zinc, la plata, el oro, el estaño y la soya con sus derivados. Lo destacado en el comercio exterior del país, es su dependencia de dos mercados para la venta de su principal recurso exportable, el gas (OEC, 2019). Estos mercados son los de Argentina y Brasil, mientras que, mercados como Japón, Corea del Sur, China, Estados Unidos y Europa, son destinatarios de los minerales, así como la Comunidad Andina compra la mayor parte de las oleaginosas (soya y girasol), por las ventajas arancelarias de la Comunidad Andina.

La diversificación de producción y mercados se dio en la región en las últimas décadas, aunque también centrada en la venta de productos semielaborados y materias primas. Chile, por ejemplo, incrementó significativamente sus ventas de vino, frutas, pescado y mariscos. El Perú aumentó de manera exitosa las ventas

de agro exportaciones, como los espárragos, palta y mangos, mientras que el Ecuador destaca actualmente por sus exportaciones de flores, camarones y pescados.

La diversificación de productos también implicó la llegada a mayor cantidad de mercados de exportación. Sin embargo, por la demanda de materias primas, los países de Asia continuarán su posicionamiento como principales mercados de destino, al tiempo que la dependencia en la importación de productos manufacturados (electrónicos y electrodomésticos) de aquellos países también continuará en aumento, ante la relocalización industrial que derivó en la instalación de fábricas en países asiáticos por los bajos costos de mano de obra e impositivos.

Las relaciones regionales en los marcos del MERCOSUR y la Comunidad Andina, también permitieron una mayor integración entre los países sudamericanos. Sin embargo, la dinámica todavía es fuertemente dependiente de la comercialización de materias primas y productos semielaborados, que gravitan con la mayor proporción de ventas a países del exterior, siendo éstos principalmente mercados de ultramar, comenzando por Asia y luego pasando por Norteamérica y Europa.

En porcentajes del total de exportaciones regionales, aproximadamente entre un 30 a un 40% de las ventas de mercaderías tienen como destino los mercados del Continente Asiático, mientras que los volúmenes de importaciones también se encuentran en proporciones similares (OEC, 2019). La tendencia en el incremento del comercio exterior con los mercados asiáticos, aumentó después de la crisis de 1998, que inició paradójicamente en el Sudeste Asiático. Una vez estabilizada la economía a inicios de siglo, se procedió al aumento de las ventas y compras de productos de la Cuenca del Pacífico por los países latinoamericanos, especialmente Sudamérica.

La relación económica entre Bolivia y el Brasil llega a ser particular. Bolivia tiene su principal mercado en la región en el vecino país (OEC, 2019), en un contexto donde existen significativas diferencias entre ambos países, tanto a nivel demográfico, territorial, económico y político.

3.3. CONTEXTO BILATERAL BOLIVIA-BRASIL

3.3.1. Territorio

Las diferencias son evidentes entre la República Federativa del Brasil y el Estado Plurinacional de Bolivia al poder ver un mapa político de la región suramericana. En cuanto a tamaño, El Brasil es más de ocho veces el territorio de Bolivia, llegando a colindar con casi todos los demás países de la región con la excepción de Ecuador y Chile. Mientras el territorio de Bolivia ocupa una superficie de 1.098.581 kilómetros cuadrados, el territorio del conocido como “Gigante suramericano” ocupa una extensión de 8.515.770 kilómetros cuadrados.²⁴

Bolivia, colindante con cinco países de la región, tiene con el Brasil la mayor extensión limítrofe, con una frontera que llega a medir unos 3.423 kilómetros, lo que representa el 44% de los 7.777 kilómetros de frontera que tiene Bolivia. De ahí la importancia para Bolivia en lo que refiere a las relaciones internacionales con el Brasil, al ser un vecino de enormes dimensiones y con quien se comparte la mayor frontera.

Dos de las tres grandes regiones hidrográficas que Bolivia tiene son compartidas con el Brasil: la cuenca del Paraná y la cuenca del Amazonas. En ese sentido, las conexiones fluviales de Bolivia que dan al Atlántico pasan por territorio brasilero. La única gran región hidrográfica sin colindancia con el Brasil es la cuenca endorreica, ubicada en la Cordillera Occidental y el Altiplano.

²⁴ La información referencial sobre geografía, demografía y economía presentes en este subtítulo, e hicieron en base a un análisis estadístico de las instituciones oficiales de datos estadísticos de Brasil y Bolivia, el Instituto Brasileiro de Geografía y Estadística (IBGE), y el Instituto Nacional de Estadística (INE).

En ese sentido, el Brasil es un país fundamental para cualquier aspiración boliviana de tener una salida marítima a través del Océano Atlántico, ya sea a través del río Amazonas que recorre el norte brasileño, o el río de La Plata, que para acceder a él se debe pasar por el río Paraguay, compartido entre el Brasil y la región del Chaco Boreal de la República del Paraguay.

Por parte brasileña, las facilidades para acceder al Océano Pacífico, a cuya cuenca se orienta gran parte del comercio de ese país, deben pasar por territorio boliviano. A pesar de su gran tamaño, el territorio brasileiro no tiene salida marítima al Océano Pacífico, lugar donde se encuentra el mayor crecimiento económico y comercial del mundo, además de encontrarse ahí algunos de los principales mercados para las exportaciones brasileñas, como China, Japón y Corea del Sur. La posición boliviana en la región suramericana es estratégica para el Brasil, porque es el punto de conexión entre el mundo andino y la costa del Pacífico con el territorio brasileiro con mayor factibilidad.

En caso de acceder al Pacífico a través del norte, Brasil tendría que construir infraestructura por la región amazónica, despoblada y selvática, para acceder a las costas colombiana o peruanas, lo que implicaría un coste ambiental prohibitivo y gastos descomunales por encontrarse el noroeste brasileiro demasiado alejado de sus zonas más pobladas y de sus centros económicos.

Si el acceso se lo buscara por Chile, se incrementaría el número de países por los cuales se accedería al Pacífico, al tener que pasar las vías de comunicación por Paraguay, Argentina y Chile. Por ese motivo, Bolivia se ubica en una posición estratégica para conectar las grandes zonas de producción agrícola o minera del Brasil con los puertos del sur peruano o el norte de Chile.

3.3.2. Población

Al igual que la diferencia territorial, en el tema demográfico existe un desequilibrio entre las poblaciones de Bolivia y el Brasil. Bolivia solamente tiene una población

estimada en 11.501.900 de habitantes, de acuerdo al Instituto Nacional de Estadística (2019). La densidad demográfica es baja, llegando a 10,3 habitantes por kilómetro cuadrado, debido a que el territorio boliviano es extenso, al ser el país número 28 en territorio a nivel mundial y quinto en Suramérica.

La República Federativa del Brasil, con sus más de 8,5 millones de kilómetros cuadrados, tiene una población de 210.147.125 habitantes para el 2019, de acuerdo a una aproximación estadística del Instituto Brasileño de Geografía y Estadísticas (IBGE). Su densidad poblacional es de 24,67, superando en más del doble a la densidad demográfica de Bolivia. El Brasil, quinto país más grande del mundo territorialmente, a su vez es el sexto Estado más poblado de la Tierra, con una población que supera casi veinte veces a la población boliviana y que representa la mitad de los habitantes de Suramérica.

El mercado brasilero por su población es altamente atractivo para Bolivia, cuyo mercado interno es pequeño por el tamaño de su población. La diferencia entre ambos países radica en el idioma, puesto que el Brasil tiene como idioma oficial al portugués, mientras que en Bolivia se habla mayoritariamente el idioma español, seguido del quechua y el aymara. La barrera idiomática, a pesar de la similitud entre el portugués y el español, siempre se constituyen en una dificultad para la integración entre los pueblos.

La lejanía de las fronteras brasileñas respecto a los núcleos poblacionales bolivianos derivó en la poca atención que dieron los gobiernos bolivianos a los territorios limítrofes. Los dos departamentos menos poblados de Bolivia son limítrofes con el Brasil (Beni y Pando), Asimismo, Una de las regiones menos pobladas de Santa Cruz es la región fronteriza con el Brasil, distanciada de la capital cruceña y los centros más poblados cercanos a Santa Cruz de la Sierra.

El Departamento del Beni, con una extensión de 213.564 kilómetros cuadrados, tiene una escasa población de 474.257 habitantes. Por su parte, el Departamento de Pando, amazónico igual que el Beni, tiene una población de 110.436

habitantes en un territorio de 63.827 kilómetros cuadrados. Santa Cruz, en cambio, con un territorio de 370.621 kilómetros cuadrados (el más extenso), tiene ya la mayor cantidad de población de todos los departamentos de Bolivia, con 3.297.483 habitantes, aunque con una concentración en la capital cruceña que tiene dos millones de habitantes en su área metropolitana.

Algunos de los Estados menos poblados del Brasil también serían colindantes con Bolivia. El Estado de Acre tiene una población de 758.786 habitantes en un territorio de 164.122 kilómetros cuadrados, mientras que el Estado de Rondonia tiene 1.380.952 habitantes en una extensión territorial de 238.512,8 kilómetros cuadrados. Ambos Estados son de llanos amazónicos al igual que los departamentos bolivianos de Beni y Pando, lo que explica su escasa población respecto a las dimensiones demográficas de la República Federativa del Brasil.

El Departamento de Santa Cruz, limita con los Estados de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul. La geografía es llana, pero no amazónica. Ambos Estados brasileños comparten el bioma del Pantanal, con sus ríos que desembocan en el río Paraná y finalmente en el río de La Plata, entre Argentina y Uruguay. Son Estados más poblados, con el Estado de Mato Grosso teniendo una población de 3.344.544 de habitantes para un territorio de 903.357 kilómetros cuadrados, y el Estado de Mato Grosso do Sul con una población de 2.713.147 habitantes para una extensión territorial de 357.124,9 kilómetros cuadrados.

Los Estados brasileños de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul, además de colindar con el Departamento más poblado de Bolivia que es Santa Cruz, son el punto de conexión con los territorios más poblados del Brasil y centros económicos, como Sao Paulo y Río de Janeiro. De ahí la importancia estratégica de la región limítrofe de Santa Cruz, siendo mucho más relevante que las zonas limítrofes de Beni y Pando.

3.3.3. Economía

A las grandes diferencias económicas y demográficas, también se debe tomar en cuenta las diferencias entre Brasil y Bolivia en materia económica. El Producto interno Bruto (PIB) es el indicador por excelencia que permite conocer el tamaño de una economía, al ser la suma de toda la producción final de bienes y servicios de un país en un momento determinado de tiempo, preferentemente un año.

Bolivia tuvo un PIB estimado de 42.401 millones de dólares americanos el año 2018, mientras que el Brasil tendrá uno de 1.960.190 millones de dólares americanos, lo que representa una diferencia de 47 a 1 en el tamaño de las economías de Brasil y Bolivia. En ese sentido, la economía brasileña, como la número uno de la región suramericana y la economía número ocho a nivel mundial, supera en más de cincuenta veces el tamaño de toda la economía boliviana, una diferencia sustancial que supera con creces las diferencias territoriales y poblacionales, de acuerdo a datos estadísticos del Fondo monetario Internacional (FMI, 2019).

Para el 2019, Bolivia tuvo un ingreso per cápita de 3.878 dólares americanos, frente a unos 10.913 dólares americanos de ingreso por habitante del Brasil (FMI, 2019). El ingreso per cápita es la división del total del PIB entre la cantidad de habitantes en una economía, lo que significa que los ingresos de Bolivia y el Brasil serán las proyecciones de sus respectivos productos internos brutos del 2019 divididos entre la cantidad de habitantes.

Bolivia es un país menos desarrollado que el Brasil, siendo más pobre en cuanto al ingreso per cápita se hace referencia. Un boliviano tendrá el 2019 un ingreso del PIB per cápita de solo un 35% respecto al que tendrá un brasileño, lo que significa una diferencia casi de 3 a 1. Esa diferencia refleja las distancias entre el desarrollo económico que alcanzó el Brasil desde su independencia, respecto al crecimiento que tuvo Bolivia.

En términos de desarrollo económico, Bolivia es mucho más dependiente de su vecino brasileño que ellos respecto al Estado Plurinacional. El mercado brasileño es mucho más grande que el boliviano y compartir casi el 45% de fronteras hacen que Bolivia tenga que direccionar gran parte de sus futuros esfuerzos en crecimiento económico al Brasil.

3.3.4. Comercio

Al ser dos países asimétricos en demografía y economía, también se evidencia un desequilibrio en cuanto al comercio entre Bolivia y el Brasil. Mientras que Bolivia tuvo exportaciones por 9.420 millones de dólares americanos, el Brasil exportó un aproximado de 242.000 millones de dólares americanos, lo que representó unos 26 veces el total de las exportaciones del Estado Plurinacional. En ese sentido, Bolivia aportó el 2018 solamente un 3,90% del total de las exportaciones de la República Federativa (OEC, 2019).

En importaciones también se pueden apreciar diferencias significativas entre el comercio de Bolivia respecto al de Brasil. El 2018, Bolivia importó bienes por un monto aproximado de 9.010 millones de dólares americanos, que representarían solamente un 5,20% de los 173.000 millones de dólares americanos importados por el Brasil. Las diferencias tanto en exportaciones como importaciones entre Brasil y Bolivia son sustanciales, lo que evidencia por una parte la pequeñez del mercado interno de Bolivia y por otro las amplias oportunidades que significan el mercado brasileño para el Estado Plurinacional (OEC, 2019).

El Brasil se constituye en un mercado natural de Bolivia por su cercanía y las dimensiones de su economía. Muchos de los bienes que Bolivia produce o proyecta producir en hidrocarburos, agricultura e industria manufacturera, son demandados por los brasileños, como por ejemplo el gas natural, principal producto exportado del país, además de la urea, polietileno, amoníaco, quinua, etc.

A diferencia de las potencialidades del mercado brasileño, Bolivia es un mercado marginal para el “Gigante suramericano”, en cuanto a la demanda de bienes de capital y productos manufacturados, al representar un país con un 35% del ingreso del Brasil y una población de once millones de habitantes frente a más de doscientos millones. Al Brasil le convienen otros mercados de Suramérica por su poder adquisitivo y el tamaño de población, como su vecino Argentina, Chile, Colombia y el Perú. Por tal motivo, las oportunidades para incrementar el ingreso son más acuciantes para Bolivia que para el Brasil.

Brasil es el principal mercado de exportación de Bolivia, al ser el principal destino del gas natural, principal exportación del país. De ahí la extrema importancia que el mercado brasileño significa para Bolivia, a diferencia de la marginalidad que para la economía del “Gigante suramericano” significa el Estado Plurinacional.

El año 2018, las exportaciones de Bolivia al Brasil fueron de 1.720 millones de dólares, siendo el principal comprador de productos bolivianos, superando a la Argentina que fue el segundo mayor destino de las exportaciones, con 1.420 millones de dólares americanos (IBCE, 2019). Respecto a las importaciones, Brasil fue el segundo mayor país de origen de productos que ingresaron a Bolivia, con 1.460 millones de dólares americanos, solo por debajo del principal país de origen de las importaciones que fue la República Popular China, con 1.550 millones de dólares americanos (OEC, 2019).

El saldo comercial entre las exportaciones e importaciones de Bolivia –Brasil fue positivo, con 260 millones de dólares americanos de exportaciones por encima de las importaciones desde territorio brasileño. Ese saldo comercial positivo se debe principalmente al peso que tiene el gas natural en las exportaciones bolivianas al Brasil, como principal producto de exportación.

Las exportaciones de gas natural de Bolivia al Brasil el año 2018, de acuerdo a datos oficiales del Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE, 2019) fueron de 1.619 millones de dólares americanos, lo que representó un 95,23% del total

exportado a ese país, que el 2018 fue de 1.720 millones de dólares americanos. Esa cifra demuestra la alta dependencia de un solo producto en el comercio bilateral entre Bolivia y el Brasil, porque en caso de ser descontadas las exportaciones de gas natural, Bolivia sería un país deficitario frente a su vecino.

Las exportaciones bolivianas al Brasil están representadas por materias primas. Además del gas natural, están los boratos de sodio, plata en bruto, nueces amazónicas sin cáscara, frijol común, óxidos de antimonio, orégano y maíz para siembra. Son 74 los productos que Bolivia exportó el 2018 al Brasil, cantidad que se incrementó desde los 73 el 2017, con la venta de urea al mercado brasileño, debido a la puesta en marcha de la planta de urea y amoníaco en Bulo Bulu (IBCE, 2019).

Por su parte, el Brasil exporta productos semielaborados y manufacturas a Bolivia. Son 3.425 productos que el Brasil exportó al Estado plurinacional los años 2017 y 2018, entre ellos máquinas autopropulsadas, calzados con suela y parte superior de caucho o plástico, vehículos con cilindradas de entre 1.500 cm³ y 2.000 cm³, polipropileno, polietileno, preparaciones compuestas con alcohol en porcentaje inferior al 0,5%, etc. Se debe destacar el hecho que la variedad de productos vendidos por el Brasil a Bolivia es alta, porque representan más de tres mil cuatrocientos productos, de los cuales la principal importación, las preparaciones compuestas con alcohol en porcentaje inferior al 0,5%, fueron el 8,06% de todas las importaciones el 2018, a diferencia del gas natural, exportación que representó el 96,45% del total exportado a ese país (IBCE, 2019).

La alta dependencia de un producto hace imperiosa la necesidad de diversificar la matriz productiva de Bolivia, con mucha mayor necesidad que el vecino país, para el cual la economía y el comercio bolivianos representarían una opción marginal para su desarrollo económico. En ese sentido, la posición estratégica de Bolivia como conexión del Brasil con los mercados de la Cuenca de Asia-

Pacífico es el elemento central que hace al país competitivo e importante para la República Federativa del Brasil, más como país de tránsito que como país de destino.

Las diferencias en territorio, población, economías y comercio entre Bolivia y el Brasil se aprecian en el siguiente cuadro:

Cuadro 5: Principales indicadores territoriales, demográficos, económicos y comerciales comparativos entre Bolivia y Brasil para el 2019

Indicador	Estado Plurinacional de Bolivia	República Federativa del Brasil
Territorio	1.098.581 Km ²	8.515.770 Km ²
Población	11.501.900	210.147.125
Densidad poblacional	10,3	24,67
PIB	42.401 millones de dólares americanos	1.960.190 millones de dólares americanos
PIB per cápita	3.878 dólares americanos	10.913 dólares americanos
Exportaciones totales	9.420 millones de dólares americanos	242.000 millones de dólares americanos
Importaciones totales	9.010 millones de dólares americanos	173.000 millones de dólares americanos
Productos exportados al país vecino	74 productos exportados al Brasil	3.425 productos exportados a Bolivia

Indicador	Estado Plurinacional de Bolivia	República Federativa del Brasil
Exportaciones al país vecino	1.720 millones de dólares americanos	1.460 millones de dólares americanos
Importaciones del vecino país	1.460 millones de dólares americanos	1.720 millones de dólares americanos

Fuente: Cuadro de elaboración propia en base a revisión documental-estadística

La influencia del Brasil sobre Bolivia ha ido creciendo de manera sostenida en las últimas décadas. En la medida en que el oriente boliviano se ha desarrollado y Santa Cruz se ha convertido en una ciudad fundamental en la realidad demográfica, política, económica y social del país, la mirada de la región se ha volcado crecientemente al Brasil. Sao Paulo, a su vez, es una ciudad de referencia para muchas cosas, como el aeropuerto sudamericano más importante de contacto directo con Santa Cruz, como ciudad destino para hacer estudios universitarios, como punto alternativo de inversión inmobiliaria de las elites y como puerta de acceso a todo Brasil, y sobre todo por el fenómeno de migración creciente (Mesa Gisbert, 2011).

3.3.5. Gas natural

Por la relevancia que tiene para la economía boliviana, se puede afirmar que la venta de gas natural al Brasil se constituye en la principal temática de las relaciones internacionales entre ambos países.

El Gasoducto Bolivia-Brasil fue construido durante los años 1997 y 1998, a partir del Tratado de La Paz redactado en 1996 entre los gobiernos boliviano y brasileño para comenzar con la comercialización de ese energético al principal mercado del Brasil, que es el mercado de Sao Paulo. El gasoducto tiene una

extensión de 3.150 kilómetros, de los cuales 557 se encuentran en territorio boliviano y 2.593 kilómetros en territorio brasileño.²⁵

En 1996 se suscribió el contrato de compraventa de gas natural entre la empresa boliviana Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) y la estatal brasileña PETROBRAS, mismo que daría inicio con las primeras ventas del año 1999. El contrato tiene un periodo de 20 años que vencería a finales del 2019, con volúmenes máximos y mínimos de venta del energético fijado entre 24 y 30 millones de pies cúbicos diarios, bajo la modalidad de toma y paga.

Existe un desbalance en el comercio exterior entre Bolivia y el Brasil. Aunque existe un superávit de exportaciones bolivianas, las mismas están compuestas principalmente de gas natural, mientras que existe una diversidad de productos que el país importa desde el Brasil, incluyendo calzados, electrodomésticos, utensilios de cocina, etc.

Más del 95% de las exportaciones totales de Bolivia al Brasil son gas natural, de acuerdo a datos del IBCE el año 2019. De 74 productos vendidos al vecino país, el gas natural acapara casi el total de ventas, a diferencia de una importación diversificada por más de 3.400 productos desde el Brasil al país, por un monto cercano al valor total de las ventas de gas que en 2018 llegaron a los 1.619 millones de dólares americanos. En ese sentido, casi todo lo vendido al Brasil en gas natural, Bolivia lo destina en importaciones al mismo mercado de destino.

Actualmente, el gasoducto BRASBOL está administrado por YPFB en el trecho boliviano, mientras que la empresa encargada de la gestión en los 2.693 kilómetros en Brasil, es Transportadora Brasileira Gasoducto Bolivia-Brasil, dependiente de PETROBRAS.

²⁵ El “Gas natural en Bolivia: desafíos y perspectivas”, de la Fundación FUNDEMOS (2002), muestra el proceso de conexión energética para la exportación de gas natural de Bolivia hacia el Brasil. También se cuenta con el texto de referencia “Relaciones energéticas Bolivia-Brasil”, de Enrique Mariaca Bilbao (2004).

La situación del mercado cambiará desde el 2020, cuando se habrá la importación del gas natural a las compañías privadas. En ese nuevo contexto de comercio bilateral del hidrocarburo, YPFB tendrá que competir con empresas brasileras y del exterior en la comercialización directa del gas natural a los mercados del país vecino, además que podrá ofrecer el producto de manera directa, y también continuar vendiendo a PETROBRAS (GELA, 2018).

Aquello implicará que la empresa de hidrocarburos boliviana ese mueva con eficiencia y bajo un enfoque netamente corporativo y no político, para poder abastecer con un producto competitivo los mercados del Brasil, en especial en la región central. Así, la influencia política del gobierno boliviano hacia su par brasilerero disminuirá respecto a la toma conjunta de decisiones sobre la compraventa de gas natural, porque aquello dependerá de negocios privados entre compañías, tanto YPFB, PETROBRAS y empresas privadas en Brasil.

Sin duda, el mercado del gas natural todavía será de influencia en las relaciones bilaterales entre ambos países. Bolivia requiere de los recursos obtenidos de la venta del hidrocarburo para sostener su economía centrada en la inversión pública. Por ello, la baja en las reservas y el acceso de otros competidores de ultramar y los mismos campos nuevos desarrollados por Brasil, significan una desventaja que podría amenazar el futuro económico de este sector en el país, con menores ingresos por la exportación al Gigante sudamericano.

3.3.6. Relaciones políticas

Entre el 2006 y el 2016, las relaciones políticas entre Bolivia y el Brasil fueron de idilio por las cercanías ideológicas de los gobiernos del Movimiento Al Socialismo (MAS) y el Partido de los Trabajadores. Lula da Silva y Dilma Rouseff mantuvieron relaciones cordiales y de continuo acercamiento con Evo Morales, impulsando proyectos regionales en común, como la Unión de Naciones Sudamericanas (UNASUR), y la Comunidad de Estados de América Latina y el Caribe (CELAC).

Brasil, asimismo, facilitó el acercamiento de Bolivia al MERCOSUR, al igual que el ingreso de la Venezuela de Hugo Chávez. El vecino país pasó a considerar las relaciones con Bolivia al nivel de estratégicas, de acuerdo a su cancillería. De ahí que los contactos entre ambos gobiernos aumentaron en los tiempos de Lula y Dilma.

La alta dependencia de la hermandad ideológica de izquierda entre ambos gobiernos hizo que la destitución de Dilma Rouseff en el juicio político que se llevó adelante entre diciembre del 2015 y abril del 2016, dieron paso al ingreso de Michel Temer, quien era su vicepresidente por la coalición que los llevó al poder, porque éste formaba parte del Partido del Movimiento Democrático Brasileño y no del PT.

Sin embargo, las relaciones bilaterales entre Brasil y Bolivia ya tenían ciertas dificultades. El affaire Roger Pinto fue el caso que desató un escándalo de nivel internacional y trastocó hasta los entonces completamente cordiales relaciones entre ambos países.

En medio de procesos judiciales por conducta antieconómica, el 28 de mayo del 2012 el ex senador se asiló en la embajada brasilera. El gobierno de Evo Morales no le otorgó el salvoconducto, por lo que el asilado se quedó en la embajada del vecino país hasta el 23 de agosto de 2013, cuando con auxilio de aliados brasileros salió por la frontera de Corumbá (González, 2019).

Dilma Rouseff destituyó al embajador brasilero, mientras que la cancillería boliviana envió una nota de protesta a Brasilia. Posterior a ello, dos años pasaron hasta que Brasil volvió a poner un nuevo embajador, Raymundo Santos Rocha Magno, a pesar que Bolivia no tomó la medida recíproca de sacar a su embajador de Brasil (González, 2019).

Aquello ya mostraba no sólo la distensión que empezó en las relaciones entre Bolivia y el Brasil, sino de la influencia el vecino país que, por la dependencia

económica producto de la venta de gas natural, era un vecino que tenía la posibilidad de presionar al gobierno boliviano o tomar medidas unilaterales, mientras que Bolivia tiene, al final del día, poca influencia sobre la deriva de la situación política en el vecino país.

La relación política fue evidente, a tal punto que Dilma Rouseff no visitó en su segundo mandato Bolivia, y menos lo hicieron Michel Temer y, desde enero del 2019, Jair Bolsonaro. Los proyectos de integración amainaron, a tal punto que la UNASUR dejó de existir, mientras que se suspendió a Venezuela del MERCOSUR y no se concretó el ingreso oficial de Bolivia al bloque sudamericano.

La época de relaciones estrechas entre Bolivia y Brasil se podría delimitar entre el 2006 y el 2013. En ese tiempo, las inversiones del vecino país aumentaron, con la participación de distintas empresas, especialmente en la construcción de caminos, explotación de hidrocarburos y producción de energía eléctrica. El impacto de las nacionalizaciones de empresas ligadas a PETROBRAS, como las refinerías y otras subsidiarias durante el primer gobierno de Morales, no tuvieron el impacto esperado en Brasil, toda vez que al final del día el gobierno boliviano fue respaldado por su par de Brasilia.

Desde el 2013 las relaciones se distendieron, no sólo por el problema del affaire Pinto, sino por la llegada de gobiernos de derecha al Brasil, y las acusaciones procedentes de medios de comunicación (Veja) y políticos del Congreso, en que el gobierno de Morales estaba asociado a carteles del narcotráfico.

3.3.7. Lucha contra el narcotráfico

Sin duda el narcotráfico es un tema primordial en las relaciones entre Bolivia y el Brasil. Actualmente Bolivia es el tercer productor de hoja de coca a nivel mundial, con unas 24.000 hectáreas que lo ponen por detrás de Colombia y el Perú. El flagelo del narcotráfico no solo convierte a Bolivia en un país productor, sino

también en un país de tránsito, con cocaína producida en el Perú y que transita de manera ilegal por el territorio del país.

El Brasil es un país consumidor y de tránsito de la cocaína producida en Perú y Bolivia. Aunque el principal destino de la droga es Europa, existe un creciente consumo del estupefaciente entre la población brasileña, que se constituye en un mercado atractivo para las bandas del narcotráfico al tener aproximadamente 210 millones de habitantes.

A factores como la pobreza, extrema desigualdad y discriminación, el narcotráfico es una causa que convierte a Brasil en uno de los países más violentos del mundo, con una tasa de homicidios de 30,8 por cada cien mil habitantes, que traducido en números representó una cantidad de 64.021 muertos el 2017, un promedio de 175 personas al día. Eso representa más del 10% del total de víctimas de homicidio en el mundo entero, siendo la inseguridad ciudadana un problema acuciante en Brasil (FBSP, 2019).

Las bandas de narcotraficantes representan una seria amenaza para la población, siendo el principal problema de inseguridad ciudadana porque son grupos de crimen organizado que tienen acceso a recursos financieros producto de la venta de drogas, pueden comprar armamento para cometer sus actos delictivos, reclutan a adolescentes y jóvenes de las zonas pobres y logran cooptar las instituciones públicas mediante el soborno.

El fenómeno del crimen organizado en el Brasil no es relativamente reciente de acuerdo a sus actuales características. Las bandas de narcotraficantes son grupos de criminales que se formaron en las cárceles de ese país en los años setenta del siglo XX, para protegerse de los grupos paramilitares, tener mayor control de las cárceles y continuar delinquir incluso si estaban tras las rejas. Los principales grupos criminales formados son: Comando Vermelho (CV), creado en la prisión de Ilha Grande en Río de Janeiro, el año 1969; Primer comando da Capital (PPC), creado en el Centro de Rehabilitación Penitenciaria

de Taubaté de Sao Paulo el año 1993. Otros grupos de crimen organizado en el Brasil son Amigos do Amigos, Terceiro Comando y Terceiro Comando Puro, contando cada agrupación con miles de miembros.²⁶

El problema del narcotráfico afecta tanto a Bolivia como al Brasil, lo que hace de ese tema uno de los principales que deben abordar ambos países en sus relaciones exteriores. Por parte del Brasil, está el problema de inseguridad ciudadana generado por el tráfico de cocaína realizado por los grupos del crimen organizado, que se dedica a importar ese estupefaciente de Bolivia y el Perú, para comercializarlo dentro del Brasil o reexportarlo a países de Europa vía África.

Respecto a Bolivia, el problema de la inseguridad ciudadana relacionada al narcotráfico es evidente, ante la presencia de miembros de los grupos criminales brasileños que radican en territorio boliviano, en especial en los departamentos de Santa Cruz y Pando. Hechos criminales como el asalto a la joyería Eurokronos en Santa Cruz en julio del 2017 (Página Siete, 2020), o el asalto a un vehículo de transporte de dinero y valores de la empresa Brinks en marzo del mismo año en Roboré (El Deber, 2018), son dos ejemplos del peligro que representa la presencia de grupos criminales brasileños para la seguridad ciudadana en Bolivia, en un problema estrechamente vinculado por el control del tráfico de narcóticos.

Otro problema que mostró el impacto del comercio de drogas y su impacto en las relaciones bilaterales, fue la captura y posterior extradición del narcotraficante Pedro Montenegro, que tenía sentencia y fugó del Brasil. Creó una red de exportación de cocaína en contubernio con oficiales de policía, incluyendo el director de la FELCC de Santa Cruz el Cnel. Medina. Una vez capturado

²⁶ Un libro de referencia para conocer la situación del crimen organizado en Brasil, es el escrito por Luis Guillermo Solís y Francisco Rojas (2008) titulado "Crimen organizado en América Latina y el Caribe".

Montenegro, se procedió en poco tiempo a su extradición, ante los pedidos del gobierno brasilero (Correo del Sur, 2019).

Situación similar, aunque con antecedentes diferentes, fue la extradición fugaz que se realizó del italiano Cesare Battisti, quien estaba prófugo de la justicia italiana casi cuarenta años por la muerte de cuatro personas cuando militaba en movimientos de extrema izquierda en el país europeo (BBC, 2019). A los pocos días de ascender a la presidencia, Jair Bolsonaro le quitó el estatus de refugiado, pidiendo a Bolivia que lo extradite, sabiendo que estaba en el país, algo que se procedió casi de inmediato y sin un debido proceso.

Los casos de Montenegro y Battisti muestran la influencia que puede ejercer el gobierno sobre su par boliviano, dadas las diferencias entre ambos países. El vecino del Atlántico es un coloso de la región, frente a Bolivia, que es una de las economías más pequeñas y pobres de Sudamérica.

3.3.8. Comunicaciones e integración

El Brasil es un país que cada vez tiene mayor dependencia de los mercados del sector del Asia-Pacífico, en especial para la venta de productos primarios como alimentos y minerales. Por tal motivo, para el vecino país la integración caminera y de vías de comunicación adquiere cada vez mayor relevancia, necesitando del acceso a vías que resulten menos costosas para exportar grandes cantidades de soya, azúcar, carne, hierro, harinas, aceites, madera y otros productos a mercados de ultramar ubicados en la Cuenca del Pacífico (OEC, 2019).

Más del 25% de las exportaciones brasileras tienen como destino el 2018 a China, mientras que también se ve entre los principales mercados extranjeros para la venta de productos del vecino país, a la India, Japón, Corea del sur y Vietnam. Asimismo, más del 35% de las importaciones se originan en países de la Cuenca del Pacífico, situación que, tanto en las exportaciones como en importaciones, tendrá a aumentar durante los siguientes años. Aquello impulsa

la importancia de contar con corredores bioceánicos que faciliten el tránsito de mercaderías desde y hacia el Brasil, siendo Bolivia el punto intermedio de recorrido con los puertos del Pacífico.

Bolivia es un país estratégico en términos de integración caminera, porque se encuentra de paso entre el Atlántico y el Pacífico. De ahí que la integración a través de corredores bioceánicos con carreteras y trenes se convirtió en un tema importante en la agenda bilateral entre los gobiernos de Bolivia y el Brasil.

Evo Morales y el Movimiento Al Socialismo (MAS) no solamente buscaron una integración de transporte, sino también de energía eléctrica y servicios. Bajo la idea de convertir a Bolivia en el “corazón energético de Sudamérica”, se planificaron proyectos como las hidroeléctricas de Chepete y El Bala, proyecto Rositas y una central hidroeléctrica en el Río Madera, para proceder a vender grandes cantidades de electricidad al Brasil, que por sus dimensiones es el mercado ideal para la venta de ese recurso (CEARE, 2016)

Asimismo, el Hub al que se proyectó convertir el aeropuerto de Viru Viru, como punto de interconexión, tenía como mira el aumento del flujo de pasajeros y mercaderías vía aérea entre el Pacífico y Brasil (Los Tiempos, 2020). En ese sentido, las potencialidades de Bolivia por su ubicación geográfica, permitirían explotar no solamente los corredores bioceánicos por vías terrestres y férreas, sino también por vía aérea.

También las vías fluviales tomaron mayor importancia en Bolivia después de la derrota en el juicio por acceso a soberanía marítima contra Chile ante La Haya. Se volvieron a retomar los planes de expansión de los puertos ubicados sobre la hidrovía Paraguay-Paraná, como Gravetal, Puerto Aguirre y Grether, que permiten el acceso al Océano Atlántico pasando por el Brasil, Paraguay y el estuario del Río de La Plata (Pascar *et al.*, 2018).

En el tema de la industrialización de recursos, también Brasil juega un rol importante para el crecimiento de Bolivia. Las exportaciones de urea y amoníaco procedentes de la planta de Bulo Bulo, tendrían como mercado natural al Brasil, al igual que otros insumos petroquímicos (YPFB, 2017) y el potasio extraído del Salar de Uyuni para la agroindustria (Montenegro, 2018). Para ello, se requiere de una interconexión por carreteras y vías férreas que facilite la competitividad en el traslado de las mercaderías bolivianas al Brasil.

Como se puede apreciar, el Brasil es un mercado natural si Bolivia quiere crecer económicamente y diversificar su aparato productivo, además de asegurar la venta de su principal recurso natural, el gas natural. Las perspectivas de crecimiento estarán vinculadas al desarrollo de infraestructura de transporte, lo que implique la mejora de vías y construcción de carreteras nuevas, así como vías férreas, incluyendo la proyectada carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, que pase por el TIPNIS.

3.3.9. Medio Ambiente

El Brasil es un país que tiene amplias relaciones bilaterales con Bolivia. Durante los gobiernos de Evo Morales, se suscribieron decenas de tratados bilaterales en distintos ámbitos, que van desde la política, la economía, culturas, deportes, seguridad y defensa, migración, etc. (MRE, 2019)

Un asunto que atañe a los dos países, y que no fue debidamente abarcado como tendría que serlo, es el medioambiental. Tanto Brasil como Bolivia comparten algunas de las regiones con mayor biodiversidad del mundo, la Chiquitanía, el Pantanal y las llanuras del Amazonas. Se debe destacar, en este aspecto, el Convenio Internacional sobre Biodiversidad suscrito por ambos países en la India, o el Acuerdo de París sobre el cambio climático.

Sin embargo, los hechos en los últimos años muestran que ninguno de los gobiernos de Brasil y Bolivia está interesado lo suficiente para proteger los

ecosistemas en común. Es más, el actual gobierno de Jair Bolsonaro se encuentra completamente a favor de la expansión agropecuaria y minera en zonas de la Amazonía, eliminando ciertas medidas de cuidado de áreas protegidas y territorios indígenas en el vecino país (El Comercio, 2020), al tiempo que Evo Morales propició la expansión de áreas de cultivo en la Chiquitanía, lo cual tuvo como efecto los devastadores incendios del 2019, que fueron un factor del descontento popular meses antes que Morales renuncie.

3.4. CONCLUSIONES AL CAPÍTULO

Las relaciones entre Bolivia y el Brasil se dan en un contexto de globalización, donde el eje del comercio mundial se trasladó del Atlántico Norte a la Cuenca del Pacífico. Los mercados asiáticos son cada vez más importantes para los países sudamericanos, que en gran medida dependen de la comercialización de materias primas o productos semielaborados a los mercados de ultramar.

Las relaciones entre Bolivia y el Brasil se desenvuelven de acuerdo a las asimetrías existentes entre ambos países. Bolivia es un país pequeño, pobre y con una economía diminuta, mientras su vecino del este es la mayor economía de América Latina, además de contar con una población que representa la mitad de toda Sudamérica.

Brasil es el mayor mercado de exportación de Bolivia, siendo el principal producto vendido el gas natural, primera fuente de ingresos del país. Por su parte, para el vecino país Bolivia representa un porcentaje marginal en su comercio internacional, a pesar de lo estratégico de sus importaciones del hidrocarburo boliviano.

Lo relevante para el Brasil, es la ubicación de Bolivia como país corazón de Sudamérica. Además de compartir una importante frontera, que es la de mayor extensión para Bolivia, el Brasil dependerá cada vez más de los mercados de la Cuenca del Pacífico para el futuro, teniendo que buscar vías alternas a las

marítimas para el comercio de mercaderías, en especial la venta de millones de toneladas métricas de soya y derivados, maíz, trigo, azúcar, carne vacuna y minerales.

Por esos motivos, para el Brasil es importante contar con un socio que sea estable políticamente, y que desarrolle sus infraestructuras para poder acceder por vías terrestre (carreteras y ferrocarriles) a los puertos del Océano Pacífico.

CAPÍTULO IV

INTERESES GEOPOLÍTICOS EN LAS RELACIONES ENTRE EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA Y LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL COMO PARTE DE LA REGIÓN DE SUDAMÉRICA

De acuerdo a lo determinado en el tercer objetivo específico de la presente investigación, se procede en este capítulo a describir los intereses geopolíticos en las relaciones entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil como parte de la región de Sudamérica. Se efectúa, a partir de una investigación documental, los temas de relevancia en el ámbito geopolítico que influyen en las relaciones entre Bolivia y Brasil, tomando en cuenta los periodos de gobierno del ex presidente Evo Morales Ayma, desde enero del 2006 a noviembre del 2019, así como el contexto geográfico objeto de investigación, la zona del TIPNIS.

4.1. ACCESO A RUTAS PARA COMERCIO EXTERIOR

Por la ubicación de Bolivia, existe de manera implícita un interés en el Brasil en tener influencia en los asuntos internos del país. Aquello se hizo evidente durante las gestiones del ex presidente Evo Morales, que en su mayor parte estuvieron marcadas por la presencia de gobiernos de centro izquierda en el Brasil, con las presidencias de Luis Ignacio “Lula” da Silva y Dilma Rouseff, entre el 2006 al 2016.

Los intereses en el sector del transporte, están influenciados por la dirección que tienen la mayor parte de las exportaciones del Brasil, que por su naturaleza tienen como puntos de destino los mercados de Asia. Este país exporta principalmente soya y sus derivados, además de hierro, petróleo crudo, azúcar refinada, carne bovina, óxido de aluminio, jugos de fruta, madera en tablonos y pulpa, café y maíz.

En las últimas tres décadas, se dio un viraje en las rutas de salida de los productos exportados por el Brasil, pasando de los Estados Unidos y Europa a China y otros países de la región Asia-Pacífico. De esa manera, para el año 2018, más de 26% del total de productos exportados por el vecino país, tuvieron como mercado de destino a la China, seguido de ventas al Japón, Corea del Sur, la India, Singapur, el territorio semiautónomo de Hong Kong, Turquía, Malasia, Taiwán, Tailandia y Vietnam.

Otros países del continente asiático a los cuales Brasil exporta son Turquía, Arabia Saudita y Emiratos Árabes Unidos. Sin embargo, el grueso de las exportaciones a ese continente, es a países de la Cuenca del Pacífico y el sur de Asia, llegando a superar el 40% del total de las ventas al exterior. Aquella tendencia de crecimiento de las ventas se mantendrá durante los siguientes años, toda vez que Brasil todavía depende en gran medida de la exportación de materias primas y productos semielaborados para obtener divisas, mientras que el incremento de la demanda se presenta principalmente en los actuales mayores mercados de destino, en especial China y la India.

En contraposición, las exportaciones a los países de Norteamérica, el MERCOSUR y Europa, se estancaron durante los últimos años. Los problemas en lograr un acuerdo comercial entre el MERCOSUR y la Unión europea, dificultaron la expansión de las ventas brasileras a ese mercado, al tiempo que otros países con exportaciones similares al país carioca lograron ingresar al mercado europeo con beneficios arancelarios, como por ejemplo países caribeños en el caso de la banana y el café, así como países africanos o asiáticos en la venta de hierro (Mauritania), café (Uganda, Etiopía) o azúcar (Pakistán).

Actualmente, el principal mercado de destino en Europa de las exportaciones brasileras, son los Países Bajos, que reciben un 4,5% del total de exportaciones del Brasil, siendo un porcentaje bajo respecto a más del 26% de ventas destinados a la China. Asimismo, España es receptora de solamente un 2% de

las exportaciones brasileras, mientras que, en Norteamérica, Estados Unidos todavía es un importante comprador de productos, aunque con un porcentaje del 12%, menos de la mitad de lo que adquirió China el año 2018 al Gigante Sudamericano (OEC, 2019).

Al igual que las exportaciones, en el caso del ingreso de mercaderías, la tendencia fue de un aumento de las compras de productos asiáticos, en especial manufacturas a bajo coste. De esa manera, para el 2018, el principal mercado de ingreso por importaciones hacia el Brasil fue China, con casi el 20% del total, superando en la última década a los Estados Unidos, que pasaron de acaparar más del 25% de las ventas de productos al Brasil, a un 16%, quedando en un segundo lugar (OEC, 2019).

Asimismo, otros países de Asia incrementaron sus exportaciones al mercado brasiler, en especial Corea del sur y la India, cuyos porcentajes de participación llegaron casi al 3% en ambos casos. Aquello implica que el Brasil tuvo un viraje de sus mercados de exportación, que paso en las últimas décadas de la región del Atlántico Norte, a la Cuenca del Pacífico.

La tendencia al incremento de las importaciones de mercados asiáticos continuará al alza durante los siguientes años, considerando la naturaleza de las mercaderías que ingresan al mercado brasiler. Circuitos integrados, partes de vehículos para su posterior ensamblaje, teléfonos móviles, equipos de computación y ofimática, semiconductores y microchips, equipos de telecomunicaciones, etc., son productos con cada vez mayor demanda en el mercado brasiler, y que se internan principalmente de los productores de Asia, que ofertan dichos equipamientos a bajo costo.

En un mundo cada vez más globalizado, donde la oferta de productos, sean materias primas, semielaborados o manufacturas, se incrementa, es imperativo que los países cuenten con rutas de rápido acceso para la exportación de sus mercaderías, a costos competitivos. De ahí que, el Brasil, requiera de rutas de

acceso para la venta de sus mercaderías de exportación, en especial las de mayor crecimiento en cuanto a volúmenes, como la soya, sus derivados, el maíz, la carne vacuna y el hierro.

Por tal razón, para el Brasil es importante contar con rutas de acceso a los mercados del Asia-Pacífico, para lo cual necesariamente tiene que desarrollar sus infraestructuras carretera y ferroviaria con sus países vecinos, toda vez que no cuenta con un acceso a las aguas del Océano Pacífico. Aquello es de suma importancia, en especial para la venta de productos agrícolas y mineros que, por la ubicación de las regiones productoras, se llega a tener costos adicionales con el envío de éstos a los puertos del Atlántico como Santos en Sao Paulo, para su posterior embarque y envío a través del Cabo de Hornos o el Canal de Panamá.

El acceso a los mercados de la Cuenca del Pacífico a través de corredores bioceánicos, es una alternativa factible y además necesaria para el crecimiento de las regiones agroexportadora y para la comercialización de minerales, fundamentalmente el hierro. Para ello, Bolivia, ubicada en el centro de Sudamérica y colindante con algunos de los Estados de mayor producción y vocación agrícola y maderera del Brasil (Mato Grosso, Mato Grosso do Sul y Rondonia), es la principal alternativa para el transporte, vía férrea o terrestre, de grandes cantidades de alimentos, incluyendo millones de toneladas de soya, para la satisfacción de la creciente demanda asiática, en especial de China, que utiliza las habas y harina para la alimentación del ganado porcino y bovino.

El acceso de los mercados brasileños de los Estados de Rondonia y Mato Grosso, pasa necesariamente por territorios de Santa Cruz y el Beni, con destino a los puertos del Océano Pacífico. Si no se construyen nuevos puertos para el arribo de la producción brasileña, los actuales están ubicados en el norte de Chile y el sur del Perú (Arica, Iquique, Antofagasta, Ilo y Matarani).

En ese sentido, la conexión por carretera no solamente sería beneficiosa si se toma en cuenta el trazado tradicional que inicia en Puerto Suárez y termina en

Tambo Quemado, sino que también se haría necesario contar con una ruta transversal que parta del Beni y llegue al occidente del país, para el transporte de minerales, madera y productos agrícolas de Mato Grosso y Rondonia. Por ende, la opción de una carretera que cruce del Beni a Cochabamba, para conectarse con las rutas del Eje Troncal (Cochabamba-Oruro- La Paz), sería de utilidad para la expansión del comercio exterior brasilero, orientado principalmente en cuanto a volúmenes, ganancias e incremento de las ventas, a los mercados de Asia.

Sin embargo, se debe tomar en cuenta que la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos no sería únicamente la solución para contar con el corredor bioceánico norte-sur. Todavía existen deficiencias en cuanto a infraestructuras como para contar con una arteria vial que facilite el transporte de millones de toneladas de productos desde el Brasil a los puertos del Pacífico a través del Departamento del Beni.

La posibilidad de contar con una vía férrea desde Santa Cruz hasta los puertos del norte de Chile y el sur del Perú, recorriendo Santa Cruz, Cochabamba, Oruro y La Paz, llega a ser más atractivo, no solamente por la cantidad de productos que se pueden transportar por cada ferrocarril, sino porque se pasaría por departamentos del Eje Troncal que ya cuentan con infraestructura para el mantenimiento de maquinaria, almacenaje de combustible y otros servicios.

En consecuencia, el interés por contar con un corredor bioceánico por carretera norte-sur, no llega a tener para el Brasil la trascendencia como lo serían los corredores por vía férrea este-oeste, aunque en el futuro, para el desarrollo de las regiones de Rondonia y el norte de Mato Grosso, la carretera a través del TIPNIS sería de utilidad para muchas empresas dedicadas a la venta de materias primas y productos semielaborados de aquellas zonas hacia la Cuenca del Pacífico.

4.2. INTERESES GASÍFEROS

El norte de Cochabamba y el sur del Beni, se tomaron en cuenta desde hace décadas como zonas de interés en la explotación de hidrocarburos. Los gobiernos de la época neoliberal ya hicieron concesiones a empresas extranjeras para que procedieran a la exploración de áreas para el descubrimiento de reservorios de gas natural y petróleo en toda la región, aunque por la falta de acceso carretero no se llegó a concretar ningún proyecto en la región del TIPNIS, considerando además su naturaleza como parque nacional y territorio indígena.

Un ejemplo de la presencia de intereses hidrocarburíferos en la zona, fue la entrega de derechos en 1994 por el gobierno a la petrolera REPSOL, otorgando éstos sobre una superficie de 1.337.210 hectáreas en el Bloque Sécure, encontrándose parte de esa extensión territorial, sobre la región indígena Chimán, además del área de protección de la cuenca Eva-Mosetenes, al Territorio Multiétnico TIM y al Bosque Permanente de Producción Chimanés (Jiménez, 2012).

La empresa REPSOL efectuó dos fases de exploración sísmica, pero se tuvo que enfrentar, por un lado, a las dificultades de acceso carretero, y por otra a la posición de la población indígena y la intercultural (cocaleros del Chapare), lo que derivó en la paralización de todo intento de exportación mediante perforación y la devolución de los derechos por parte de la empresa al Estado (Paredes, 2018).

En 1998, durante el gobierno de Hugo Banzer, se entregó a la empresa Pan Andean el Bloque Chapare, siendo una parte del mismo territorio que forma parte del TIPNIS (Jiménez, 2012). Las dificultades del acceso al terreno por la escasez de rutas carreteras también dificultaron los intentos de esta empresa para comenzar labores de exploración mediante perforaciones, paralizando el proyecto, en un contexto exterior donde la crisis económica mundial originada en el Sudeste Asiático hizo que los precios del barril del petróleo llegaran hasta un mínimo de 10 dólares, inviabilizando muchos proyectos.

Sin embargo, el interés por la explotación hidrocarburífera en el TIPNIS todavía está vigente, porque las posibilidades de encontrar gas natural son altas, al tiempo que el territorio se encuentra cerca de los principales mercados de consumo interno de gas (Santa Cruz-Cochabamba), además de una potencial conexión al ducto de venta de gas al Brasil, para obtener recursos nuevos para ser enviados al mercado del vecino país.

Aunque Brasil tuvo éxitos en el descubrimiento de recursos hidrocarburíferos en los últimos 15 años, éstos se dieron principalmente en el sector petrolero y no el gasífero, además que las reservas nuevas descubiertas se encuentran en alta mar, factibles más que todo para la exportación de crudo o su refinación en instalaciones portuarias en la costa del Atlántico. A pesar de ello, Brasil mantiene el interés en la compra de gas natural boliviano, porque los costos llegan a ser menores que las explotaciones en alta mar por hasta tres dólares el millar de pies cúbicos, además que se cuenta con un ducto que recorre importantes centros poblados de la región centro del vecino país.

Las perspectivas del mercado del gas natural todavía son halagadoras para el país respecto a su vecino (Mariaca, 2004). A pesar de estar en proceso la privatización en el transporte y distribución del gas natural, mismo que hasta ahora estaba bajo monopolio de PETROBRAS, ello no implica que las industrias y los transportes dejarán de requerir el gas boliviano. La situación incluso puede llevar a un mercado competitivo, donde el gas natural del país sea altamente demandado por empresas ubicadas en el trayecto del gasoducto BRASBOL, en especial Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Paraná y Sao Paulo.

Durante los siguientes años, con las perspectivas de crecimiento demográfico, industrial y, en general, de todo el aparato productivo, el Brasil demandará mayores cantidades de energéticos, en especial el gas natural por su menor impacto ambiental frente al petróleo (GELA, 2018). En ese sentido, Bolivia todavía será un potencial vendedor de gas natural al mercado brasileiro, que

podrá orientar la extracción de hidrocarburos en alta mar a la petroquímica y la exportación.

Empero, para continuar siendo un vendedor atractivo de hidrocarburos, Bolivia requerirá incrementar sus reservas que, en caso del gas natural, están estimadas para menos de 15 años si se continúan extrayendo los volúmenes actuales. Durante los gobiernos de Evo Morales (2006-2019), el proceso de “nacionalización” ocasionó que se inviertan montos cada vez menores en exploración, al tiempo que los mega-campos de Tarija fueron explotados a toda su capacidad, lo que derivó en un agotamiento de sus reservas.

Bolivia requiere de manera urgente del descubrimiento de nuevos yacimientos para continuar con su principal rubro de exportación, que es el gas natural. Para ello, llega a ser conveniente el desarrollo de nuevas áreas potenciales en hidrocarburos, como el norte de Cochabamba y el sur del Beni, siendo el TIPNIS una región de creciente interés, para lo cual sería necesario contar con infraestructura carretera adecuada para el transporte de recursos humanos, bienes de capital y maquinaria para el traslado de equipos y el levantamiento de infraestructuras.

En un contexto de competencia, las empresas brasileras y la estatal PETROBRAS, tendrán un mayor interés en tener control político y técnico de las reservas de gas natural del país. Ya son casi tres décadas que la estatal empresa brasileras se encuentra operando en territorio boliviano, y a pesar de las desavenencias producto del proceso de “nacionalización” dado entre el 2006 y el 2009, todavía se encuentra operando en territorio boliviano (Orgáz, 2008).

Para el Brasil es importante, ante este panorama, mantener influencia política sobre los distintos gobiernos del país, tanto para que su vecino se mantenga estable políticamente, así como para contar con un proveedor fiable de energéticos (gas natural), y un acceso garantizado a las vías terrestres y

ferroviarias para el acceso a los mercados del Pacífico a través de corredores bioceánicos.

El asegurar nuevas fuentes de aprovisionamiento de gas natural también es una tarea que la empresa Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) está en la necesidad de impulsar ante el agotamiento de sus principales campos gasíferos. Es así que el año 2010 el Estado otorgó a la empresa estatal, 723.000 hectáreas más de tierras como derechos para la exploración al interior del parque TIPNIS (Jiménez, 2012), un área que representaría un tercio del total de este territorio indígena y parque nacional, sin que media consulta previa alguna con los habitantes originarios del lugar sobre este tema en concreto.

Resulta obvia la importancia que la carretera por el TIPNIS tiene para que el gobierno de turno en Bolivia concrete su política de hidrocarburos. Aunque esta vía por sí misma es insuficiente para garantizar la exportación que interesa a las transnacionales, si es importante para ellas como primer paso en la ejecución de la compleja infraestructura que esa exportación precisa en la región, por el acceso a través de una vía a las áreas potenciales de explotación (Osinaga, 2011).

Adicionalmente, es necesario resaltar que Brasil, interesado en contar en Bolivia con vías de tránsito para sus exportaciones, tiene intereses acentuados en la carretera San Ignacio- Villa Tunari, no solo porque sus planes de otorgar el crédito para su construcción se garantiza al mismo tiempo el tramo y el reembolso del dinero facilitado y porque recibe beneficios adicionales a través de la empresa constructora que resulta ser una empresa brasileña, sino además porque Brasil cuenta con intereses petroleros en el TIPNIS ya que su empresa PETROBRAS es una de las que ha adquirido derechos sobre un área dentro del parque (Osinaga, 2011).

En consecuencia, para un futuro de mediano plazo, el contar con nuevas reservas de gas natural será importante, más para Bolivia que para el Brasil, toda vez que

la venta de este producto es vital para la economía boliviana. Para el vecino país, contar con acceso a este recurso de manera barata y a través de la infraestructura del gasoducto BOLBRAS no es suficiente (GELA, 2018), porque se requiere contar con nuevos campos de donde proceda el gas que nutre a la industria de sus regiones centrales, donde la compra de gas natural sería más accesible que la importación desde ultramar o el envío desde los campos petrolíferos de alta mar.

Asimismo, la posición del gobierno brasilero y sus empresas sería más favorable si son los operadores de los nuevos campos de hidrocarburos que les suministren a futuro gas natural, por las ganancias que se obtendrían y además para asegurar la operatividad de los mismos.

4.3. INTERESES MADEREROS

Los intereses madereros estarían más vinculados a empresas bolivianas y sus pares brasileros que se encuentran en regiones fronterizas de Rondonia, Mato Grosso e incluso del Estado de Acre. Es evidente que la riqueza forestal existente en el TIPNIS generó desde hace tiempo el interés de sectores madereros, porque en concreto la región es uno de los últimos lugares donde aún están presentes especies altamente cotizables como la Mara y el Cedro, por su rareza y el valor que tienen en el mercado de muebles.

En las últimas décadas no fueron una rareza los conflictos entre comunidades originarias y empresas madereras, que tienen concesiones en zonas aledañas a los límites del norte del parque y territorio indígena. Casos conocidos por la opinión pública se dieron entre 1998 y el 2003, cuando se desataron enfrentamientos entre indígenas y empresas madereras, con un resultado exitoso para los primeros que lograron alejar puestos de avanzada que estaban empezando a extraer madera en el norte del parque.

Un conflicto sonado fue el de la empresa Fátima, cuyo gerente era Miguel Majluf, quien además en ese tiempo desempeñó funciones como senador de la República por el MNR. El señor Majluf aprovechó su acercamiento político con Marcial Fabricano, en ese entonces Viceministro de Asuntos Campesinos, para forzar a las comunidades a permitir a la empresa la explotación de recursos maderables dentro del parque. Tomando en cuenta todos estos intereses alrededor de la carretera, no es extraño que los pueblos indígenas, legítimos y únicos titulares del TIPNIS hayan emprendido la VIII marcha indígena en defensa de su territorio (Jimenez, 2012).

No se trata solo de impactos ambientales y ecológicos; no se trata solo de conservar el área protegida. Para los indígenas la lucha es por su territorio, su vida y su existencia como pueblos. Para los actores que hoy puján por conseguir una carretera atravesando el TIPNIS a cualquier costo, se trata de la oportunidad para hacerse con lo que no es suyo y sobre lo que no tienen derecho. Para el pueblo boliviano, hoy como ayer, se trata de una lucha nacional y popular en defensa de nuestras riquezas colectivas: nuestros pueblos, nuestros recursos naturales, nuestros derechos y nuestra soberanía que hoy como ayer, están quedando a merced de intereses privados y extranjeros (Jimenez, 2012).

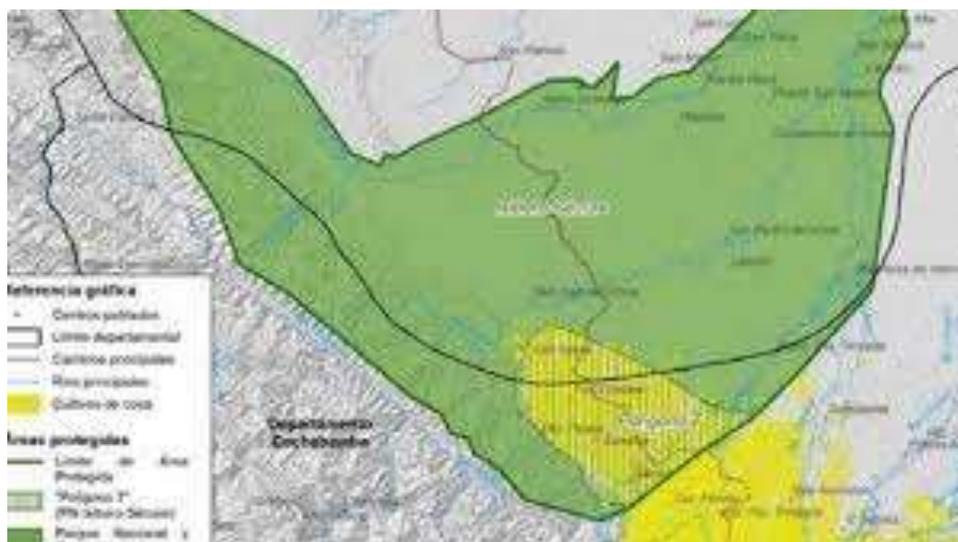
Por la naturaleza del negocio y el impacto que tiene para el medio ambiente, el interés en acceder a las reservas de madera del TIPNIS se encontraría más en empresarios del sector bolivianos, en especial aquellos asentados en el Departamento del Beni. Para el caso del Brasil, empresarios madereros se interesarían en las reservas de madera preciosas como la mara y el cedro para establecer asociaciones con empresarios locales, para lo cual la carretera sería un beneficio al facilitar el ingreso al interior del parque, y la posterior extracción de grandes cantidades de madera hacia el Departamento del Beni o hacia puertos del Pacífico para su exportación.

4.4. INTERESES AGROPECUARIOS

Existe un doble interés en el acceso a las tierras del TIPNIS respecto a la producción agropecuaria. Por una parte, están los empresarios, en especial ganaderos, interesados en contar con más tierras de engorde para la cada vez mayor industria cárnica de Beni y Santa Cruz, los dos principales productores del país. Por otra parte, están los colonizadores interculturales, en su mayor parte migrantes aymaras o quechuas de zonas altas, que pueden acceder a nuevas tierras para cultivar productos, como por ejemplo la coca (Paredes, 2018).

De acuerdo a datos del INE, el 2012 la zona sur del TIPNIS contaba con 13 mil colonizadores, en concreto en la zona del Polígono 7, donde ya existen asentamientos de colonizadores.

Ilustración 6: Imagen del TIPNIS con el Polígono 7 en el sector sur.



Fuente: Los Tiempos (2018)

Ya existirían más de mil hectáreas de coca cultivadas en el Polígono 7 del TIPNIS (Los Tiempos, 2018), siendo éste un punto de avanzada de los colonizadores en una zona que, por su naturaleza, sería la avanzada del poblamiento en el parque.

Para el caso de los ganaderos, además de poder acceder a nuevas zonas de pastoreo, la carretera a través del TIPNIS sería beneficiosa para el acceso, a menor precio, de los mercados de Cochabamba y el sur del país para la venta de la carne vacuna (AEMP, 2015), además de acceder con mayor facilidad a los mercados del Pacífico (Chile y Perú), en caso de eventuales exportaciones. Se abrirían, de esa manera, nuevos mercados para los ganaderos del Moxos, con costos menores de transporte de sus productos, al punto que competirían con los productores de Santa Cruz.

El impacto de la carretera no llegaría a ser de enorme beneficio para los empresarios agropecuarios de Brasil, debido a las distancias existentes entre sus regiones centrales y el potencial de consumo de los mercados del sur de Bolivia. El interés, para un mediano y largo plazo, sería el acceso a los puertos del Pacífico para facilitar la exportación de productos como la soya, la carne vacuna y el maíz, lo cual se daría principalmente a través de un corredor bioceánico este-oeste, mediante una vía férrea.

El corredor norte-sur que atravesaría el TIPNIS, sería una ruta secundaria que favorecería en menor medida a los exportadores del vecino país. En los negocios agropecuarios, el impacto sería mayor para los ganaderos benianos y los colonizadores de Cochabamba que buscan nuevas áreas de cultivo.

El corredor norte-sur, iniciaría en Rondonia (Brasil) y terminaría en Arica (Chile), beneficiando a Brasil y a sus importaciones y exportaciones de materias primas agrícolas, las cuales son pretendidas por China. En ese entendido, la carretera es vía de penetración y de nuevos asentamientos, la ampliación de la frontera agrícola y la ampliación de tierras para los colonizadores del Chapare. También asegura que el actual modelo de desarrollo en Bolivia prioriza el modelo económico por encima de las dimensiones del Vivir bien y sobretodo de la sostenibilidad del medio ambiente, la equidad, la justicia social y el respeto a los derechos humanos (Peralta, 2017).

Un tema vinculado a la producción agropecuaria que es de interés tanto del Brasil como para el gobierno boliviano, es la lucha contra el narcotráfico. Como se señalaba líneas arriba, son más de mil las hectáreas de cultivos de hoja de coca que estarían plantadas en el Polígono 7, en la zona sur del parque. La carretera proyectada podría derivar en el arribo de cientos de colonizadores que empiecen a plantar coca en la región, siendo lo más probable que la producción se destine al narcotráfico (Paredes, 2018).

En ese hipotético caso, Brasil se convertiría en un mercado de tránsito y destino de la nueva producción de estupefacientes que se pueda dar en el TIPNIS. De ahí el interés del vecino país de tener el control, mediante concesión, de la construcción de la carretera, la cual además de brindar ingresos a las empresas constructoras brasileras, también facilitaría la colaboración entre las fuerzas de seguridad de ambos países para monitorear el ingreso de cultivadores de coca a la zona.

4.5. LA INICIATIVA IIRSA

La iniciativa I.I.R.S.A., diseñada por el Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), mismo que forma parte de la UNASUR, significa por sus iniciales “Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana”. Su finalidad es desarrollar las infraestructuras necesarias para la completa integración de todos los doce países que forman parte de la UNASUR, facilitando el flujo de mercaderías y pasajeros por toda Sudamérica.

Por sus características, el I.I.R.S.A. es un proyecto múltiple de suma importancia para el Brasil, porque le facilitaría, a través de hasta diez corredores, el acceso a puertos del Océano Pacífico. El contar con rutas de acceso a los mercados asiáticos, es evidente que el país que saldría como mayor beneficiario por la iniciativa I.I.R.S.A. sería el Brasil, que no cuenta con puertos en el Pacífico, además de que sus exportaciones están conformadas por millones de toneladas métricas de materias primas, productos semielaborados y incluso manufacturas.

Asimismo, Brasil es el país que cuenta con las mayores capacidades empresariales para hacerse cargo, en el marco de la integración regional, para la construcción de las infraestructuras del I.I.R.S.A., al tiempo que las empresas energéticas, petroquímicas, mineras y agropecuarias del vecino país tendrían acceso a nuevas áreas de explotación en los países de la región, en una expansión tildada por grupos ecologistas como de “neo imperial”.

Después de la suscripción del acuerdo constitutivo del COSIPLAN, se elaboró el Plan de Acción Estratégica (PAE 2012-2022). El último documento fue ajustado el año 2017, debido a los cambios políticos y económicos que se presentaron en los últimos años, como la llegada de gobiernos de derecha o pro-derecha a varios países (Argentina, Chile, Ecuador, Perú), además de la baja de los precios de materias primas en los mercados.

Los objetivos actuales de la iniciativa I.I.R.S.A. son los siguientes:

- Promover la conectividad de la región a partir de la construcción de redes de infraestructura para su integración física, atendiendo criterios de desarrollo social y económico sustentables, preservando el medio ambiente y el equilibrio de los ecosistemas.
- Aumentar las capacidades y potencialidades de la población local y regional a través del desarrollo de la infraestructura, con el fin de mejorar la calidad y esperanza de vida, y difundir entre el público en general los resultados de los emprendimientos del COSIPLAN.
- Desarrollar y aplicar metodologías de planificación territorial para la identificación e implementación de acciones complementarias a los proyectos de infraestructura de integración, con el objetivo de potenciar su impacto en el desarrollo de los territorios involucrados, considerando aspectos económicos, sociales y ambientales.

- Consolidar la Cartera de Proyectos para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (Cartera del COSIPLAN) y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).
- Fomentar el uso intensivo de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones con el fin de superar barreras geográficas y operativas dentro de la región.
- Impulsar el desarrollo de procesos sectoriales de integración con el propósito de identificar los obstáculos de tipo técnico, normativo y de coordinación institucional que impiden el desarrollo y la operación eficiente de la infraestructura de América del Sur, y proponer acciones que permitan superarlos.

Ilustración 7: Ejes de integración de la iniciativa I.I.R.S.A.



Fuente: Wordpress (2016)

Como se puede apreciar en la Ilustración 7, son 10 los ejes de integración de la iniciativa I.I.R.S.A., que tienen por finalidad interconectar, en los ámbitos del transporte, energía y telecomunicaciones, a toda Sudamérica.

La carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos se ubicaría entre los ejes Interoceánico Central, de la Hidrovía Paraguay-Paraná, y el de Perú-Brasil-Bolivia. Como se puede apreciar en la Ilustración 7, el TIPNIS se encontraría en un espacio céntrico tanto de Sudamérica como en los ejes de integración de la iniciativa I.I.R.S.A.

Aunque es evidente que se requiere de una integración en transportes, energía y telecomunicaciones entre los países de la región, que fue dificultoso hasta ahora por la orografía y la extensión de Sudamérica, las características de los aparatos productivos de los Estados parte de la iniciativa I.I.R.S.A tendría como trasfondo el favorecimiento de las actividades extractivistas para la comercialización de materias primas y productos semielaborados.

Aunque la carretera a través del TIPNIS forma parte de la lógica de integración norte-sur del país, en el marco del I.I.R.S.A., la carretera formaría parte del eje de integración bioceánico entre el Atlántico y el Pacífico, en beneficio principalmente del Brasil, cuyos principales mercados de exportación son ahora los países asiáticos.

A pesar que el I.I.R.S.A. se consolidó el 2011 en el contexto de la UNASUR, sus orígenes datan del gobierno de derecha liberal de Fernando Henrique Cardoso, a través de la colaboración de organismos internacionales como la CAF, el BID y FONPLATA, además de la entrada posterior del Banco Europeo de Inversiones. En agosto del 2000 sería consensuada la iniciativa en la reunión de presidentes como parte de los 500 años del descubrimiento del Brasil.

Se puede apreciar que, desde sus inicios, en la iniciativa I.I.R.S.A se incluye a la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos como parte del Eje Bioceánico Central. En ese sentido:

La IIRSA, presentada como plan para la integración de pueblos, es en realidad un plan para integrar mercados. Por esto se pretende vertebrar el subcontinente suramericano con una serie de infraestructuras viales y energéticas, financiadas con recursos propios de los países o con préstamos de los organismos financieros internacionales. En nuestro caso la carretera San Ignacio de Moxos – Villa Tunari es financiada principalmente por el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil (BNDES) con que Bolivia se endeuda por 15 años por un monto 332 millones de dólares (más intereses) de los 400 y pico millones de dólares que costaría la obra (luchadeclases.bo, 2011).

De 10 ejes de la iniciativa, 6 atraviesan Bolivia, por su ubicación geográfica en medio de Sudamérica. En ese caso, dadas las características del mercado boliviano (pequeño) y lo poco desarrollado de su aparato productivo, la iniciativa I.I.R.S.A terminaría convirtiendo al país en una zona de tránsito de las mercaderías, principalmente las que salgan o tengan como punto de destino al Brasil por su comercio exterior de decenas de miles de millones de dólares con países de la Cuenca del Pacífico.

Asimismo, Las conexiones en transportes y energía facilitarían la explotación de recursos naturales de Bolivia por parte de las empresas de países vecinos, en especial el Brasil, aprovechando las carreteras, vías férreas y poliductos para exportar materias primas a mercados de ultramar, o extraer recursos para las propias industrias brasileras. Situación así se aprecia actualmente, con la venta de urea al Brasil desde la planta de Bulo Bulo, que se obtiene de la extracción de las cada vez más escasas reservas de gas natural del país.

En sus inicios, Evo Morales tuvo observaciones sobre la iniciativa I.I.R.S.A.: *“debemos revisar el IIRSA para tomar en cuenta las preocupaciones de la gente que quiere ver carreteras en el marco de polos de desarrollo y no autopistas por las que pasan contenedores para la exportación en medio de corredores de miseria y un incremento del endeudamiento externo”* (luchadeclases.bo, 2011). Sin embargo, el gobierno el MAS luego se acomodó fácilmente a los intereses brasileros, dando incluso al banco de desarrollo BNDES la llave para el acceso a recursos para el financiamiento del proyecto.

Evo Morales pasó de ser reticente a la iniciativa I.I.R.S.A. a abrazar la misma como parte de los planes de desarrollo. Llamó a la carretera a través del TIPNIS un polo de desarrollo, y que beneficiaría a los habitantes de la región. Los intereses empresariales y del vecino brasileros pesaron al final más que las necesidades de desarrollo sustentable de los pueblos originarios, porque una carretera por el TIPNIS, beneficiaría más a empresarios ganaderos, colonizadores coccaleros, empresas madereras y empresarios del transporte internacional que a las mismas poblaciones de la zona, que por contar con una carretera no significará que mejorará su estilo de vida por la falta de otros servicios básicos, algo que bien puede apreciar en las comunidades rurales al lado de las principales carreteras del Eje Troncal, donde lo máximo en desarrollo que se dio fue que los habitantes pudieran comercializar productos a los camiones que están de pasada.

Por las características de las economías sudamericanas, lo casi seguro es que el I.I.R.S.A. promoverá la expansión del modelo extractivista, donde los principales productos de exportación sean las materias primas, o productos semielaborados como la harina y aceite de soya, aceite de girasol, harina de pescado, pulpa de madera, almendras descascaradas, carne vacuna, maíz, mineral de hierro, acero, oro refinado, etc.

En ese contexto, Brasil es un país potencia emergente, con la capacidad de convertirse en un actor mundial destacable durante las siguientes décadas. Para ello, además del desarrollo de sus empresas, el país vecino estuvo expandiendo su poderío militar, al punto de contar con la segunda mayor fuerza armada del continente después de los Estados Unidos. Actualmente está desarrollando un submarino nuclear, está buscando volver a contar con portaaviones y sus industrias militares le están proporcionando aviones de carga, al tiempo que adquiere aviones de combate de cuarta generación a Suecia (cazabombarderos Gripen).

De igual manera, el poder blando del Brasil es cada vez mayor. Comenzando con su carnaval, sus telenovelas, las iglesias evangélicas brasileras, su música y baile, el país se está posicionando como una potencia no solo regional, sino que busca una presencia fuerte a nivel mundial. Para ello, el vecino deberá contar con un espacio geopolítico de dominio propio, al igual que Estados Unidos tiene a Centroamérica, y Rusia a los países de la ex Unión Soviética como Bielorrusia, Armenia y Asia Central.

Por ello, no es de extrañar que Bolivia sea un país que se encuentra en la mira del Brasil para ejercer una mayor influencia y dominio político en las próximas décadas. Será vital en los planes hegemónicos de Brasilia el contar con un vecino sumiso, dócil, que tenga una política exterior que responda a las necesidades de Itamaraty.²⁷

En consecuencia, la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos forma parte de I.I.R.S.A., una iniciativa de importancia para el acceso del Brasil a los mercados de la Cuenca del Pacífico, y para poder expandir los negocios relacionados a la explotación de recursos energéticos y otras materias primas por parte de las

²⁷ Palacio donde se encuentra la sede de gobierno y el Ministerio de Relaciones Exteriores en Brasilia.

empresas brasileras, en la búsqueda de una posición de potencia mundial por parte del vecino país para las siguientes décadas.

4.6. CONCLUSIONES AL CAPÍTULO

Existen diversas implicancias de tipo económico y político que gravitan sobre el proyecto de la carretera entre Villa Tunari y San Ignacio de Moxos. Por una parte, sectores corporativos locales (empresarios ganaderos, empresas petroleras, madereros y colonizadores), se beneficiarían de la apertura de esta vía terrestre para expandir sus actividades económicas, y por otro lado el Brasil se beneficiaría al contar con una ruta secundaria de tránsito en el corredor bioceánico planteado en el Eje Central de la iniciativa I.I.R.S.A.

El Brasil es una potencia emergente, cuyo comercio exterior se orientará en los siguientes años principalmente a los mercados de la Cuenca del Pacífico, al tiempo que sus requerimientos de energía serán mayores (gas natural), y sus empresas buscarán nuevos espacios para crecer. En ese contexto de mediano plazo, la potencia sudamericana tendrá a Bolivia como parte de su área de influencia, debiendo asegurar un corredor bioceánico que facilite el transporte de mercaderías, y una mayor presencia de sus empresas en actividades propias de un modelo económico extractivista, por lo pequeño del mercado boliviano y su aparato productivo abocado a la explotación de recursos renovables y no renovables.

CAPÍTULO V

VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LA CARRETERA VILLA TUNARI SAN IGNACIO DE MOXOS DENTRO DEL TIPNIS PARA EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA Y LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

En el presente capítulo se desarrolla el objetivo específico cuarto de la presente investigación, consistente en identificar las principales ventajas y desventajas de la carretera Villa Tunari San Ignacio de Moxos dentro del TIPNIS para el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil. De acuerdo a la información analizada en los capítulos precedentes, se procede finalmente a identificar lo señalado, para establecer cuál sería el impacto de la carretera, tanto en Bolivia como para sus relaciones bilaterales con la República Federativa del Brasil, tomando en cuenta lo acontecido en los gobiernos de Evo Morales Ayma (2006-2019).

5.1. VENTAJAS

5.1.1. Integración caminera local

Es evidente que la interconexión caminera facilita el desarrollo en los países y regiones. Los caminos, mediante una analogía, llegan a constituirse en arterias y venas de un país, por donde transitan los nutrientes que permitan su crecimiento. En ese sentido, Bolivia es un país extenso y con una orografía accidentada que, por lo disperso de sus núcleos poblacionales principales y las zonas de desarrollo, así como la población rural, requiere de una integración caminera acorde con las necesidades de desarrollo humano.²⁸

²⁸ Un libro de referencia fundamental para profundizar en conocimientos sobre la orografía del país, es el texto del geólogo Ismael Montes de Oca (1997), titulado "Geografía y recursos naturales de Bolivia". Otros textos de referencia que son de suma utilidad, son el libro "Nueva geografía de Bolivia", de Graciela Quintanilla de Nogales, Rosa Espada Rosquellas (1990), y el texto de Jorge Muñoz Reyes (1980) "Geografía de Bolivia".

Si no se cuenta con la integración caminera entre los departamentos del país, extensas zonas todavía quedarán rezagadas, con comunidades rurales pobres que no tendrán oportunidades de emprender proyectos productivos, lo que tiene por resultado la expulsión de los habitantes de aquellas áreas deprimidas económicamente, en un proceso de migración campo-ciudad que solamente genera un hacinamiento en las grandes urbes, en espacios periurbanos que tampoco brindan muchas oportunidades para escapar de la pobreza.²⁹

La integración del país debe ser hacia los cuatro puntos cardinales si se busca el desarrollo económico. El norte debe ser integrado con el sur, al igual que el este con el oeste. Aquello facilitaría el transporte de personas y mercaderías de un punto a otros del país, generando cadenas de valor productivo que permitan ingresos a las poblaciones de áreas rurales y ciudades intermedias.

La integración caminera del país sería la principal ventaja de la construcción de la carretera Villa Tunari-san Ignacio de Moxos. Beni y Cochabamba no se encuentran integradas mediante una vía terrestre, a pesar de ser dos departamentos vecinos. Aquello dificulta que las poblaciones del Beni puedan acceder a los departamentos del sur del país, sin tener que dar un recorrido más largo a través de La Paz o Santa Cruz. De igual manera, para los cochabambinos les resultaría dificultoso ir por vía terrestre a Trinidad, Riberalta y otras poblaciones benianas, porque no existe una carretera que conecte directamente ambas regiones.³⁰

²⁹ El último plan estratégico de la Agencia Boliviana de Carreteras (BC), para los años 2016 al 2020, permite evidenciar la situación de los caminos en el país, además de los avances que se habrían obtenido en cuanto a vertebración caminera en los últimos años, durante los gobiernos de Evo Morales, entre ellos, la conexión bioceánica por carretera entre Puerto Suárez y Tambo Quemado.

³⁰ Además de "Geografía y recursos naturales de Bolivia", Ismael Montes de Oca (2005) brinda un libro donde se puede analizar a mayor profundidad la situación de la interconexión caminera, además de la férrea, aérea, fluvial y lacustre; la obra titula "Enciclopedia geográfica de Bolivia", la cual se puede complementar en el análisis con el libro "Enciclopedia de Bolivia", de la Editorial OCEANO (2005).

Sin embargo, se puede evidenciar que, en la interconexión carretera, los beneficiarios principales serían los habitantes del Beni y de Cochabamba que quieran ir o enviar mercaderías al norte del país.³¹ El impacto sería para la apertura de una ruta que interconecte ambos departamentos, pero no necesariamente repercutiría en un beneficio para los pobladores locales, cuya economía es de pequeña escala, con agricultura familiar, donde además se mantienen viviendo en sus comunidades desde tiempos de la colonia.

5.1.2. Apertura de mercados nuevos

La integración caminera entre Beni y Cochabamba, además de facilitar el tránsito de personas, también aportaría al desarrollo de ambos departamentos con la apertura de nuevos mercados. Para el acceso a los mercados del sur del país, los productores benianos deben recurrir o al transporte aéreo, o a rutas más extensas, pasando por los departamentos de La Paz y Oruro o Santa Cruz.

En esos casos, los departamentos del sur como Chuquisaca, Tarija y Potosí, se encuentran lejanos para los productores benianos si es que quieren ingresar a esos mercados, y en caso de hacerlo, los costos finales de comercialización serían mayores de los que implicaría contar con una ruta de acceso directo a través de Cochabamba.³²

Incluso acceder al mercado cochabambino llega a ser de costos elevados, porque se debe dar un recorrido de vuelta a través de Santa Cruz, o mediante el uso de vías aéreas o fluviales, estas últimas solo durante determinadas épocas

³¹ Los resultados del Estudios de Evaluación de Impacto Ambiental realizado por la empresa Connal SRL (2010) muestran la real situación del impacto que se tendría con la carretera, mismo que no necesariamente repercutiría en el beneficio de las comunidades al interior del TIPNIOS, sino en las poblaciones del Beni y Cochabamba cercanas a la ruta proyectada, afectando alteraciones en los regímenes hídrico y de suelos.

³² El libro "Nueva Geografía Económica de Bolivia", del autor René González Moscoso, permite adentrarse en el contexto del aparato productivo del país a partir de las distintas áreas de actividad económica y las regiones del país, siendo un complemento al texto de Montes de Oca (1997) y la Enciclopedia de Bolivia de la Editorial OCEÁNO (2005).

del año. En ese entendido, al ser el Beni uno de los departamentos más pobres del país, con un ingreso promedio por habitante de algo más de dos mil dólares americanos (INE, 2019), a la par de Potosí y Chuquisaca, la falta de infraestructura caminera dificulta el poder expandir su producción y así obtener mayor crecimiento económico.

Sin embargo, es preciso evidenciar las características del aparato productivo beniano y las potencialidades de los mercados del sur del país. Beni es un departamento con mucho atraso económico, y su economía, debido a su extensión, lo boscoso del terreno y la dispersión poblacional, se concentra en determinadas actividades, que son la ganadería y la producción de almendras.³³

Otras actividades, como la producción de cacao silvestre, la maderera y la comercialización de cuero de lagarto, tienen como sus principales mercados a las mayores aglomeraciones urbanas del país o los países extranjeros. Al respecto, los mercados del sur del país, igualmente poco poblados y pobres, como Potosí y Chuquisaca, no llegarían a constituirse en atractivos destinos para la producción económica beniana.

En el caso de las almendras amazónicas o Castaña, la producción del país, concentrada en los departamentos de Beni y Pando, se orienta al exterior. De ahí que Bolivia haya exportado 221 millones de dólares, principalmente a mercados europeos y los Estados Unidos (IBCE, 2019). Al ser mercados de ultramar los principales destinos de la castaña, el sur del país se constituye en uno marginal, donde los precios de comercialización serían incluso no ventajosos si se cuenta con la carretera a través del TIPNIS, porque los mercados atractivos ni siquiera

³³ La obra "Enciclopedia beniana: una visión histórica del Beni" de Hugo Aguirre Ortiz (2004) es un texto de consulta de suma utilidad para comprender mejor la realidad socioeconómica de ese departamento del país, pudiendo apreciarse sus fortalezas y debilidades como uno de los departamentos más postergados y con menor población del país. El texto de Hugo Boero Rojo (1994) "Bolivia Mágica", también es una obra de referencia donde se puede encontrar información de utilidad y amplia sobre la geografía, demografía y economía del Beni.

están en el país, y se los alcanza por vía aérea o mediante la interconexión carretera existente del Beni y Pando con Brasil.

En el caso de la producción cárnica, los mercados del sur de Bolivia tampoco son de alta demanda como para que los productores benianos puedan tener un aumento significativo de sus ventas si cuentan con una carretera a través del TIPNIS. Asimismo, se tiene como departamento competidor a Santa Cruz, además de la producción cárnica de Cochabamba.³⁴

En ese sentido, a los productores benianos les hace más factible el centrarse en mercados ya consolidados y de alta demanda, como La Paz, Oruro y el mismo Santa Cruz, mientras los productores de la región del Chaco cruceño pueden satisfacer los mercados del sur del país.

En cuanto a la producción de cuero de lagarto, los principales mercados se encuentran fuera del país, además de Santa Cruz y La Paz. Tampoco se tendría un aumento significativo en las ventas si los productores benianos, que tienen cupos de caza, pudieran aumentar sus ingresos accediendo a los mercados del sur del país. Además, la venta de cuero de lagarto, de manera similar a la castaña, está orientada más que todo a la exportación, en especial a países europeos.³⁵

Respecto a la pesca, la misma se destina principalmente a los mayores mercados de consumo que no cuentan con producción pesquera de ríos amazónicos. Aquello significa que La Paz es el principal mercado del Pacú y otros productos pesqueros del Beni. Santa Cruz tiene su propia producción, al igual que Cochabamba en la región del trópico, y en los mercados del sur del país,

³⁴ La Autoridad de Fiscalización de Empresas (AEMP, 2016) realizó un estudio minucioso sobre la carne de res en Bolivia, donde se puede acceder a datos estadísticos relevantes, así como las diferencias entre oferta y demanda de los distintos departamentos del país.

³⁵ El PEI 2016-2020 del Gobierno Autónomo Departamental del Beni es un texto de referencia para conocer más sobre las distintas actividades productivas que se dan al interior del departamento, además de la interrelación con otras regiones del país y el exterior.

Tarija y Chuquisaca abastecen, en la cuenta del Río Bermejo, el consumo local, que es inferior por la cantidad de población y los hábitos alimenticios, que en el Eje Troncal.

Finalmente, la agricultura en el Beni, por la naturaleza de su territorio, se orienta principalmente a la subsistencia y al abastecimiento interno. La producción de soya llega a ser inviable en la mayor parte del territorio porque sus características no son tan aptas como las existentes en Santa Cruz, Tarija y Chuquisaca. En consecuencia, la producción de alimentos tradicionales en la zona, como la yuca, el maíz, el plátano, el cacao y el arroz, están principalmente destinados al abastecimiento de los mismos benianos, con pequeños envíos, en especial de productos forestales como la chía, a los mercados de La Paz y Santa Cruz.

Por lo expuesto, se evidencia que la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, aunque tendría un impacto en la apertura de nuevos mercados del sur del país para los productores benianos, el mismo no sería significativo como para incrementar los volúmenes en gran medida. Asimismo, con una población menor al medio millón de habitantes, en una zona tropical, con poblados dispersos y una mayor parte viviendo en pobreza o vulnerabilidad (INE, 2019), tampoco los productores del sur del país tendrían en el Beni a un atractivo mercado para la venta de sus propios productos, que también son en su mayor parte materias primas o productos semielaborados, como por ejemplo el vino tarijeño, los duraznos chuquisaqueños, la carne de llama de Potosí, el gas natural de Tarija o minerales potosinos.

Por lo expuesto, se establece que solamente los grandes productores ganaderos de la región del Moxos se podrían beneficiar en cierta medida e la construcción de la carretera a través del TIPNIS, si quieren acceder más que a los mercados del sur del país, a los puertos del Pacífico, para la venta de carne vacuna a los países asiáticos, toda vez que los requerimientos de carne a buen precio de esos países es cada vez mayor, al igual que la demanda chilena de ese tipo de carne.

5.1.3. Desarrollo de las comunidades del TIPNIS

No necesariamente el contar con una buena carretera significa que los poblados por donde recorre esta lograrán el desarrollo. Aquello es fácilmente evidenciado en el país, viendo la situación de pobreza endémica que vive la población en las áreas rurales al lado de algunas de las principales carreteras del país. Incluso en las carreteras que conectan Bolivia con el exterior, como la vía de Desaguadero o a Tambo Quemado, recorren áreas donde la pobreza afecta a la mayor parte de la población.

Aquella situación se presenta por el hecho que la pobreza es un problema estructural, que parte de la falta de acceso a educación por las personas, y la ausencia de servicios básicos y vivienda adecuada que les permitan tener una vida digna. Esas falencias existen en las comunidades originarias que habitan desde tiempos inmemoriales en el TIPNIS, y el contar con una carretera no significará que esos pobladores podrán salir de la noche a la mañana del subdesarrollo.³⁶

La carretera, sin duda, traería aparejadas ventajas para los pobladores originarios de la zona, como el poder comercializar sus productos a los pasajeros y conductores que recorran la carretera, el poder acceder a algunos mercados regionales cercanos, y el poder acceder a algunos servicios en menor tiempo, como hospitales en caso de enfermedad.

Empero, si la pobreza endémica continúa en la zona con la ausencia del Estado para dar medios sustentables de desarrollo humano, como el uso de energías alternativas, el ecoturismo o la producción de alimentos orgánicos, los pobladores

³⁶ El Consejo de Población para el Desarrollo Sostenible (CODEPO, 2002), efectuó un análisis integral sobre la problemática de la migración interna en Bolivia, permitiendo evidenciar los múltiples factores que derivan en la expulsión de población de zonas rurales y departamentos postergados de país. A este puede añadirse la investigación “Estudio de la Migración Interna en Bolivia”, realizada por el entonces Ministerio de Desarrollo Sostenible (MDS, 2004).

del TIPNIS no saldrán del subdesarrollo solamente con la construcción de la carretera.

5.1.4. Actividad maderera

Una actividad que aparentemente podría llegar a beneficiarse de manera significativa con la apertura de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, es la maderera. Son grandes aserraderos y concesionarias quienes tienen esta actividad, y están en busca de nuevos espacios para poder explotar árboles de alto valor en el mercado, como la Mara y el Cedro.³⁷

En ese sentido, ante el incremento significativo en el país del uso de la melanina para la mueblería y el pequeño tamaño de los departamentos del sur del país, además de la competencia de los madereros cochabambinos y cruceños, la carretera al TIPNIS llegaría a beneficiar a los empresarios de ese producto, más que con la facilidad de acceso a nuevos mercados, con la expansión de sus actividades, poniendo en riesgo la zona norte y el centro del parque y territorio indígena, incluso demandando entre los pobladores locales mano de obra barata en situaciones de servidumbre, con la consecuente depredación de su hábitat.

5.1.5. Producción de hidrocarburos

Bolivia es un país altamente dependiente de la explotación de hidrocarburos para la obtención de divisas por exportación. El principal producto que se comercializa es el gas natural, vendido a través de una avanzada red de ductos a hacia Brasil y Argentina. De igual manera, ante la falta de hidrocarburos líquidos, que no llegan a satisfacer la demanda interna como, por ejemplo, el diésel, el consumo local de gas natural tendrá a aumentar en los siguientes años (IBCE, 2019).

³⁷ La investigación realizada por Walter Cano Cardona, Appie van de Rijt, Wil de Jong, y Pablo Pacheco (2015) sobre el sector de la madera en el norte de Bolivia, contiene información de referencia importante para poder adentrarse al análisis de la explotación de los bosques en la Amazonía boliviana.

Ante el agotamiento de los principales mega-campos en Tarija, como Sábalo, San Alberto y Margarita, es para el país vital encontrar nuevos reservorios del hidrocarburo, tanto para continuar exportando, encontrar nuevos clientes externos, y abastecer la creciente demanda del mercado interno (GELA, 2018). En ese contexto, el TIPNIS se constituye en un área potencial para la explotación de nuevos yacimientos, al igual que otras muchas regiones de los valles subandinos y llanos.

Una ventaja que tiene el TIPNIS, es su cercanía a la red de ductos que conecta el este con el oeste el país, desde donde se transporta gas natural de Santa Cruz y Tarija a La Paz y Oruro. El contar con yacimientos en producción en el parque, se podrían satisfacer los requerimientos de gas de esos mercados del interior del país, e incluso acceder a nuevos en el sur del Perú y norte de Chile.

Sin embargo, la geología es variada en el territorio, y el potencial de encontrar un nuevo San Alberto o Margarita no se daría en el TIPNIS. Algo similar pasó con la exploración de petróleo en el norte de La Paz, con el fracaso del pozo Lliquimuni, que hasta ahora no arrojó resultados positivos. Por las características geológicas, las estribaciones finales de los andes en Tarija, Chuquisaca y Santa Cruz³⁸ son y serán la principal área donde se continúen encontrando nuevas reservas rentables de gas natural, con volúmenes significativos.

Por ende, se deben determinar los beneficios y costes de la explotación hidrocarburífera en el TIPNIS, que se haría más factible y eficiente con una carretera de por medio. No existe infraestructura de explotación en la zona, y su construcción implicaría la destrucción de miles de hectáreas de bosque virgen.

De igual manera, para los pobladores originarios de la zona, la generación de empleos por la producción hidrocarburífera, máximo llegaría a su contratación

³⁸ Para conocer a profundidad el tema de la geología del país en materia de hidrocarburos, se destacan las obras de Ismael Montes de Oca (1997) "Geografía y recursos naturales de Bolivia", y el editado por la Editorial Fundemos (2002) "Gas natural en Bolivia: desafíos y perspectivas".

como peones. Además de ser una industria que requiere muy poca mano de obra, la extracción de hidrocarburos se hace por personal especializado, con estudios universitarios y de posgrado, algo que obviamente no llega a tener un habitante que vive en el TIPNIS.

5.1.6. Corredor bioceánico Brasil-Puertos del Pacífico

La carretera a través del TIPNIS, en un mediano plazo, tendrá un impacto positivo para las empresas exportadoras de materias primas y recursos semielaborados de los Estados de la zona Central del Brasil. Sin embargo, por las características de la infraestructura caminera del Beni y la necesidad de caminos que faciliten el transporte de trailers de gran tamaño, la vía terrestre pareciera que no solucionará todos los problemas logísticos de exportación desde el vecino país a los mercados de la Cuenca del Pacífico.

Aunque sería una alternativa para el transporte de mercaderías desde Rondonia y Mato Grosso, la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos no llegaría a satisfacer los requerimientos de las empresas del vecino país, porque se necesitarán exportar millones de toneladas métricas, algo que se lograría, a bajo costo y de forma eficiente, con vías férreas.³⁹ En ese caso, el corredor bioceánico mediante la extensión de una vía férrea desde Santa Cruz hasta Chile y Perú, es un proyecto mucho más factible que potenciar el corredor norte sur, mismo que, sin embargo, será una ruta secundaria o alterna de utilidad para las empresas brasileras en su conexión con los mercados asiáticos.

³⁹ El estudio de José Alex Sant'Anna (1997) mostró las potencialidades de distintas rutas de interconexión vía terrestre en Sudamérica, incluyendo los corredores bioceánicos que se podrían implementar en Olivia, haciendo énfasis en la intercomunicación entre el este y oeste, a través de Santa Cruz.

5.2. DESVENTAJAS

5.2.1. Destrucción de ecosistemas

Sin duda, la mayor desventaja en la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos a través del TIPNIS, será la destrucción de los ecosistemas del parque. En primer lugar, se estaría ante un panorama donde se destruyan miles de hectáreas de bosque para el levantamiento de los campamentos y puntos de almacenamiento de la maquinaria, equipamiento e insumos para la construcción de la carretera, además del talado de árboles para levantar el camino en sí (CONNAL, 2010).

Luego de tener la carretera sobre el TIPNIS, sería casi inevitable que se inicie un proceso de asentamientos de pobladores originarios y colonos a ambos lados del camino, para tener oportunidades de trabajo informal, como servicios mecánicos, restaurantes, venta de productos para el viaje y servicios higiénicos (Cauthin, 2018). Incluso se pueden llegar a establecer puntos de comercio sexual para los transportistas, siendo las víctimas muchachas adolescentes y jóvenes pobres de los pueblos originarios del TIPNIS.⁴⁰

En tercer lugar, se darían las consecuencias más devastadoras al TIPNIS con la presencia de la carretera. Por la parte sur, los colonizadores interculturales podrían expandir sus áreas de cultivo desde el Polígono 7 hacia la parte central del parque, con fines de cultivo de alimentos para el autoabastecimiento, y posteriormente la incorporación de cultivos comerciales, comenzando con la hoja de coca (Osinaga, 2012).

Por el lado norte, el riesgo se encuentra en la llegada de empresas madereras a la parte más llana del parque, para empezar la búsqueda y extracción de maderas

⁴⁰ La investigación titulada “Dinámica del Comercio Sexual de Niños, Niñas y Adolescentes” de la Fundación Munasim Kullakita (2017) muestra los riesgos del comercio sexual en menores de edad, que en Cochabamba afectaría a municipios del trópico principalmente, con lugares de origen de la trata presentes cerca al TIPNIS.

preciosas como la Mara. Durante el proceso, se deforestarían decenas de hectáreas con el ingreso de maquinaria, solamente para el corte de algunos cuantos árboles de maderas con alta demanda, todo para que los aserraderos destinen ese producto o a la exportación, o a la manufactura de muebles de alta calidad y precio, que en el país tendría como principal mercado las familias de clase alta o media-alta.

De acuerdo a estudios de impacto ambiental, la construcción de un kilómetro de carretera en un área de bosque fluvial, implica la destrucción, en un mediano plazo, de 2.000 hectáreas de bosque, por los asentamientos humanos y la agricultura familiar. Aquello no cuenta con los daños ocasionados por los empresarios que podrán extraer fácilmente maderas de la zona o incluir nuevos pastizales, en la parte norte del parque, para aumentar la producción ganadera. Aquello implicaría, en el citado mediano plazo, la destrucción de unos 10 kilómetros de bosque a cada lado de la carretera (Jiménez, 2012).

Con la carretera, en un primer momento se perderían hasta 500.000 árboles del bosque, con un resultado final, en 18 años, de la pérdida de 600.000 hectáreas, lo que significaría la destrucción de casi la mitad de todo el parque y territorio indígena (Osinaga, 2012).

Por las características del TIPNIS, como una región de varios ecosistemas que, en su mayor parte se mantienen vírgenes, la destrucción de esa extensión de tierra implicaría acabar con los ecosistemas de toda la región, con la consiguiente pérdida de un área que ayuda en la mitigación del cambio climática y en el equilibrio ecológico del país.

La extensión de bosque destruido, llevaría a un “punto de no retorno”, mismo que significa un estado de devastación tal, que el bosque jamás podrá regenerarse de manera natural, y si no se toman medidas paliativas de conservación de las zonas que todavía no fueron afectadas, se terminará muriendo todo el ecosistema por el desequilibrio ocasionado por la destrucción.

Sin duda, por lo señalado el impacto de la carretera sobre el TIPNIS podría llegar a tener efectos devastadores, si es que, con la implementación de la vía terrestre, no se toman las medidas para evitar que grupos corporativos se dediquen a ingresar al parque para explotar sus recursos.

5.2.2. Pérdida de biodiversidad

Si los ecosistemas del TIPNIS serían devastados con la construcción de la carretera, también se dañará de manera irreversible a la biodiversidad del lugar, que se encuentra entre los más prolíferos en especies del país y el mundo.

Se estima que hasta 3.400 especies de flora y fauna pueden llegar a desaparecer debido a las consecuencias de la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos. La pérdida de tan rica y variada diversidad se daría por los siguientes motivos:

- **Caza furtiva de especies:** Se corre el riesgo de que traficantes de animales silvestres se adentren con mucha mayor facilidad al bosque. Este negocio lucrativo e ilegal, derivaría en la captura de aves para su venta como mascotas, o también la cacería de éstas para usar su plumaje. Asimismo, especies de mamíferos y reptiles serían capturados o cazados para satisfacer demandas como la moda de accesorios de cueros o carnes exóticas.
- **Deforestación:** La deforestación, aunque al final se centra más que todo en la tala de árboles con maderas preciosas, también afecta a otras especies. En ese caso, además del riesgo de que se talen hasta la extinción a especies como la mara y el cedro, también el avance de los madereros y colonizadores podría ocasionar la pérdida de especies de árboles y plantas. Se puede llegar incluso al caso de que especies sin descubrir desaparezcan antes de reportarse su existencia.

- **Cambio de hábitos de comportamiento:** La construcción de la carretera y los asentamientos, pueden impactar en determinadas conductas o comportamiento de ciertas especies, que en épocas del año se trasladan de un sitio a otro. Por ello es frecuente ver en las carreteras del país, tanto de oriente como occidente, animales atropellados a un lado de los caminos.
- **Chaqueos:** Al igual que en la Chiquitanía, el riesgo de la expansión de colonizadores en el TIPNIS, puede llevar al uso del chaqueo para la adaptación de tierras con el fin de usarlas para el cultivo. Ello puede derivar en incendios descontrolados que pueden destruir miles de hectáreas de bosque de manera totalmente innecesaria, con la muerte de innumerables animales.⁴¹

5.2.3. Pérdida del estilo de vida de pueblos originarios

Son 64 las comunidades de indígenas originarios que viven actualmente en el TIPNIS, de las que solamente 2 se verían directamente beneficiadas por la carretera. Aunque ellos viven en un estado de pobreza extrema, como se pudo evidenciar al momento de analizar las ventajas de construcción de la carretera, ésta no traería un impacto positivo para aquellos habitantes. Es más, el impacto negativo puede ser peor, porque además de que una carretera no los sacará de la pobreza, estarán a merced de colonizadores y empresarios que se expandirán afectando su estilo de vida, basado en parte colectando plantas, cazando o pescando (SERVINDI, 2012).

El impacto de la carretera y posterior expansión de los asentamientos humanos, pueden empujar a algunas comunidades que quieren mantener su estilo de vida,

⁴¹ La identificación de consecuencias en la pérdida de biodiversidad por la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos en el TIPNIS, deriva principalmente del estudio realizado por Edil Osinaga (2012) titulada "Compensación por Servicios Ambientales de Carbono - Una alternativa para reducir la deforestación en el TIPNIS".

selva adentro, debiendo readaptarse a las nuevas condiciones de hábitat, mientras otros pueden terminar a merced de explotadores, que los contratarían como peones, o peor, sometiéndolos a trabajos de servidumbre (JÍMENEZ, 2012). Al respecto, se puede dar el caso de tráfico humano, en especial de adolescentes y jóvenes mujeres, para el comercio sexual, algo que sería completamente vulneratorio de los derechos humanos.

Casos de explotación sexual en el campo boliviano no son ninguna novedad. Registro de acciones policiales en campamentos mineros en el norte de La Paz son un claro ejemplo que se corren riesgos de que cientos de mujeres sean víctimas de esos delitos.⁴²

5.2.4. Expansión de negocios ilegales

Además de la silvicultura ilegal, dedicada a la deforestación sin concesiones por parte de las autoridades y tampoco llevada delante de manera sostenible, otros negocios ilícitos pueden aflorar en el TIPNIS en cuanto a la explotación de sus recursos naturales.

La caza ilegal pondría en riesgo a las especies de fauna que viven en el lugar, en especial las aves, apreciadas tanto por sus plumas como en mascotas, a pesar de la ilegalidad de tener en ese estado a animales silvestres (Moye, 2018). El otro problema es la coca, que se utilizaría para el narcotráfico (Paredes, 2018).

A diferencia de los cultivos de coca de los Yungas de La Paz, destinados al consumo tradicional mediante el mercado de ADEPCOCA, las características de la hoja de coca chapareña son diferentes, y se destinan en gran parte para el narcotráfico. Si se expendiesen los cultivos de coca en la zona, además de la deforestación necesaria para expandir las tierras destinadas a ese fin, también

⁴² Un documento de vital importancia para entender la problemática de la explotación sexual, es el estudio titulado “Dinámicas de la trata, proxenetismo y violencia sexual comercial de niñas, niños y adolescentes en Bolivia”, de Elizabeth Zabala y Ariel Ramírez (2016).

se contaminarían las aguas de muchos afluentes de ríos, porque en el proceso de producción de la cocaína, se utilizan elementos químicos nocivos para el medio ambiente, que terminarían siendo arrojados a los ríos.

Otro potencial negocio ilegal, sería la minería de oro sin regulación. En el norte de La Paz y zonas del Beni, la extracción ilegal de oro está dañando las riberas de los ríos, además de contaminar la tierra y las aguas por esta actividad que es contaminante (Tejada, 2012), al utilizar plomo y mercurio como reactivos para purificar el oro extraído de los ríos.

5.2.5. Incumplimiento de la Ley

Bolivia es un país que no destaca por el cumplimiento estricto de la Ley por parte de sus ciudadanos. En ese sentido, lo defendido por el gobierno de Evo Morales, de que se controlaría el área por donde pase la carretera para evitar asentamientos ilegales, va más allá de toda realidad tangible en el país.

Paradójicamente, la norma en Bolivia es incumplir o esquivar el incumplimiento de las leyes. Lo que importa es el beneficio corporativo o privado, además que el Estado es débil en poder imponer el monopolio del uso de la fuerza en todo el territorio. Claro ejemplo es la ausencia policial en ciertas regiones, como en sectores de la frontera con Chile, donde el contrabando es el negocio de las comunidades de esa región, o en Achacachi y el Chapare, donde se expulsó recurrentemente en los últimos años a las autoridades.

Sería soñar mucho o ser incrédulo el considerar que el Estado hará un monitoreo adecuado de la carretera cuando ésta esté terminada, para evitar actividades ilegales en el lugar. La corrupción, la ausencia de presencia del Estado, los intereses corporativos, al final del día llegarán a pesar más que el cumplimiento de la Ley y la conciencia por el cuidado medioambiental.

5.3. CONCLUSIONES AL CAPÍTULO

Analizadas las ventajas y desventajas principales en la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, se concluye que, dicho camino traería pocos beneficios a las comunidades que viven en la zona, y su impacto sería menor en la vertebración caminera norte-sur. Los perjuicios debido a la construcción de esta ruta serían mucho mayores, y afectarían una de las regiones con mayor biodiversidad y bosques intactos que todavía quedan en el país.

La carretera generaría el impacto inicial de la destrucción de los ecosistemas producto de la construcción de la vía caminera. Posteriormente, la expansión de asentamientos y actividades ilegales afectarán áreas colaterales al camino y además otros espacios, porque la vía cruzará por la parte central el parque. De esa manera, productores de coca, ganaderos, madereros, además de negocios ilícitos como el narcotráfico y la caza furtiva, tendrán mejor accesibilidad a cientos de miles de hectáreas del parque, poniendo en riesgo, en 18 años, casi la mitad de su extensión.

Por su parte, el impacto en la vertebración caminera norte-sur no será de mucho impacto, por la poca complementariedad y lo pequeño de los mercados del Beni y los departamentos del sur del país, además de los requerimientos de una vía férrea más que un camino para el transporte de mercaderías hasta y desde el Brasil a los países de la Cuenca del Pacífico a través de puertos chilenos y peruanos.

CONCLUSIONES

Se describieron en el capítulo segundo, las características de la región del TIPNIS y su importancia geopolítica para el Estado Plurinacional de Bolivia. El Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro-Sécure (TIPNIS) fue creado inicialmente solo como parque, mediante Decreto Supremo 7401 del 22 de noviembre de 1965, y posteriormente consolidado como territorio originario mediante Decreto Supremo 22610 del 24 de septiembre de 1990.

Su extensión es significativa, puesto que alcanza al total de 1.236.296 hectáreas (12 363 km²), siendo uno de los reservorios de biodiversidad más importantes del país, al contener ecosistemas sub-andinos y de los llanos de Moxos, con alturas que descienden desde los 3.000 a los 200 metros sobre el nivel del mar, con población indígena compuesta por chimanes, yuracarés, mojeños y pobladores interculturales de origen aymara y quechua que migraron de zonas altas.

Es una región con variada biodiversidad tanto de peces, aves, anfibios, reptiles, invertebrados y mamíferos, además de una amplia variedad de flora, que va desde las estribaciones de Los Andes hasta zonas selváticas. Esa diversidad y el estilo de vida de las comunidades originarias, además del difícil acceso al parque, hicieron que se mantuviera éste en su mayor parte sin cambios producto de la intervención humana, siendo un reservorio ecológico en un planeta cada vez más afectado por la deforestación, la contaminación, el exterminio de especies y el cambio climático.

En ese contexto, la ubicación del TIPNIS es destacable, porque se encuentra entre los departamentos del Beni y Cochabamba, en pleno corazón de Bolivia. Ello implica que la construcción de la carretera Villa Tunari San Ignacio de Moxos, se constituiría en una vía para la vertebración entre el norte del país y el sur, sin pasar por las principales ciudades del Eje Troncal, que son La Paz-El Alto y Santa Cruz de la Sierra, que se vertebran con el Beni por rutas como a Rurrenabaque o la Ruta 9 que va desde Santa Cruz a Trinidad.

La carretera a través del TIPNIS, facilitaría el tráfico de mercaderías y personas a través de esa región, entre el norte y el sur del país, aunque no de manera significativa por el pequeño tamaño poblacional, hábitos (consumo de alimentos) y economías de pequeña escala en aquellas regiones. Sin embargo, ante la biodiversidad y conservación que se tiene en la región, se debe medir con cuidado el impacto que implicaría la construcción de la carretera, además de los beneficios reales que ésta aparejaría, evitando la colonización y la destrucción del hábitat en aras del crecimiento mediante actividades depredadoras como la ganadería extensiva, el cultivo de coca o la soya, así como la deforestación para la obtención de madera.

Por ello, se hizo necesario analizar las implicancias geopolíticas de la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos a través del TIPNIS, como objetivo general de la investigación. Para ello, además de lo efectuado en la descripción de las características del parque en el segundo capítulo, se procedió, de acuerdo al segundo objetivo específico, a contextualizar los distintos ámbitos mundial, regional y bilateral), donde se desenvuelven las relaciones entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil.

Durante los gobiernos de Evo Morales Ayma (2006-2019), las relaciones entre Brasil y Bolivia estuvieron marcadas, de manera dicotómica, por la deriva ideológico política y el pragmatismo económico. Por una parte, se evidenció una afinidad ideológica entre el gobierno del MAS y el del Partido de los Trabajadores durante las presidencias de Lula da Silva y Dilma Rouseff. Posteriormente, la interacción diplomática amainó con los gobiernos de centro derecha y extrema derecha de Michel Temer y Jair Bolsonaro, hasta la renuncia, en medio de la convulsión social por las anuladas elecciones de octubre del 2019, de Evo Morales.

Por otra parte, las relaciones estuvieron también marcadas por el pragmatismo económico. La mayor frontera del país con el vecino del atlántico y el enorme mercado brasilero, especialmente de la principal exportación el gas natural, llevaron a Bolivia a fomentar las relaciones comerciales, buscando la expansión en áreas como la hidroelectricidad, exportación de gas natural, la petroquímica, la agroindustria y la ganadería. Además de ello, la necesidad del vecino país de contar con acceso a menos precio y tiempo a los mercados del Asia-Pacífico, convirtió a Bolivia en un socio relevante en el tema de la interconexión entre ambas cuencas en Sudamérica, para mejorar el flujo de mercancías desde y hacia el Brasil.

Del análisis contextual de las relaciones entre Brasil y Bolivia en el tercer capítulo, se procedió a desarrollar el objetivo específico tercero de la investigación, consistente en determinar los intereses geopolíticos en las relaciones entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil como parte de la región de Sudamérica. Para el Brasil, es importante que Bolivia sea un aliado estratégico, que le proporcione materias primas, en especial el gas natural para sus regiones centrales, así como acceso a los mercados de Asia-Pacífico.

Considerando los aspectos señalados, se finalizó la investigación con el objetivo específico cuarto, mismo que implicó el identificar las principales ventajas y desventajas de la carretera Villa Tunari San Ignacio de Moxos dentro del TIPNIS para el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil. Las principales ventajas de la construcción de la carretera, serán para sectores que pueden vincularse económicamente con intereses brasileros, en especial del lado del Beni, como por ejemplo las empresas madereras, soyeras y ganaderas.

La carretera del TIPNIS, poco beneficio traería a sus pobladores si éstos no cuentan con acceso a programas de desarrollo, como educación, acceso a energía eléctrica, capacitación, alternativas de empleo, etc. La carretera solamente traería ventajas a grandes productores agropecuarios y posibles

colonos cultivadores de coca, que tendrían acceso directo a las enormes extensiones de tierra del parque.

Para el Brasil, la ruta Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, traería beneficios en un mediano plazo, aunque no de gran magnitud, en el desarrollo económico de tipo agroexportador y minero de sus regiones centrales, en concreto del Mato Grosso y Rondonia. La carretera facilitaría el comercio de bienes, como soya, madera, frutas y minerales hacia los puertos del Pacífico. Sin embargo, esto se daría con el adecuado desarrollo adicional de infraestructuras carreteras, de vías férreas y puertos en Chile y Perú. Si solamente se hace la construcción de la carretera, con las limitaciones en las vías terrestres existentes en Beni, el impacto para el comercio exterior brasilero sería mucho menor que si mejora la interconexión del proyectado tren bioceánico entre Santa Cruz y Oruro-La Paz.

Por tanto, los beneficios de la carretera serían para sectores corporativos y empresariales de los departamentos del Beni y Cochabamba, en desmedro de las comunidades locales. Al respecto, las desventajas serían tanto para la biodiversidad del parque, la calidad de sus ecosistemas, la vida comunitaria de los pobladores indígenas originarios, y la normativa legal del país, al violentar uno de los parques y territorios indígenas con mayor extensión territorial, así como variedades de flora y fauna. La carretera tendría un leve impacto en el desarrollo económico, y un casi nulo aporte al desarrollo sustentable del país.

La ruta proyectada entre Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, aunque no tuviese un impacto inicial destacado en la vertebración caminera bioceánica, sí facilitará a futuro el desarrollo de más infraestructuras, que a la larga solamente beneficiarán a sectores corporativos (cocaleros-interculturales) y empresarios de Bolivia, además de sus pares agricultores, ganador, madereros y mineros del Brasil. Las poblaciones del TIPNIS continuarían viviendo en el subdesarrollo, sin mejoras sustanciales en su economía por la pobreza estructural en que viven, al tiempo que su tierra correrá riesgo de ser invadida de colonizadores y

empresarios de Beni y Cochabamba, además de ser un punto de tránsito de los camiones que transportan mercaderías desde y hacia el Pacífico y Brasil.

En consecuencia, de acuerdo a los estudios realizados por el impacto de la carretera para el TIPNIS, con la consecuente colonización y extracción de recursos locales, se llegaría a la destrucción de casi la mitad de todo el territorio, con un punto de no retorno que devastaría los ecosistemas de la región. Ninguno de los beneficios, que se evidenció son de menor impacto tanto para Bolivia como para el Brasil, justifican la destrucción de los hábitats y ecosistemas de una de las regiones con mayor biodiversidad del país. El daño ambiental, a la larga, implicaría mayor costo que cualquiera de los beneficios que aparejaría la construcción de esta carretera.

RECOMENDACIONES

Es preciso que el Ministerio de Relaciones Exteriores del gobierno de turno para las gestiones 2020-2025, plantee un serio diagnóstico de los múltiples temas que abarcan las relaciones bilaterales entre la República Federativa del Brasil y el Estado Plurinacional de Bolivia. Se requiere, al respecto, de verdaderas políticas de Estado y no de gobierno y coyunturales, porque varias de las temáticas tratan sobre aspectos que se mantendrán en el largo plazo, y o solo se circunscribirán a periodos de gobierno con afinidades político-ideológicas.

Se requiere tomar un enfoque más integral, basado en el desarrollo sustentable, para re-direccionar las relaciones políticas bilaterales entre el Brasil y Bolivia. Actualmente, ambos países tienen estrechos vínculos donde los temas de mayor importancia continúan siendo la venta de gas natural, la interconexión bioceánica y la lucha contra el narcotráfico. Es preciso que, considerando el que ambos países comparten ecosistemas como la Amazonía, la Chiquitanía y el Pantanal, se trabaje en proyectos conjuntos para el desarrollo sostenible, la protección de parques nacionales y el desarrollo de energías alternativas, más allá de la hidroelectricidad.

En un contexto interno, se requieren investigaciones y diagnósticos interministeriales para identificar las fortalezas y debilidades de la construcción de la carretera entre Villa Tunari y San Ignacio de Moxos, donde se determine el impacto ambiental que se presentaría y los beneficios en razón de desarrollo económico para los habitantes del lugar y para quienes utilicen la vía terrestre para transitar desde el Beni a Cochabamba y viceversa. Se requieren de estudios que demuestren el impacto en la zona como consecuencia de la construcción de la carretera, y la implementación, en caso de construirse ésta, de medidas que impidan los asentamientos ilegales para la explotación irracional de recursos, en especial de producción de coca, deforestación y expansión de la ganadería.

Al igual es preciso que los gobiernos autónomos departamentales de Beni y Cochabamba, junto al gobierno central, efectúen diagnósticos y propongan proyectos de desarrollo sustentable para mejorar el nivel de vida de las poblaciones del TIPNIS, a través del desarrollo de energías alternativas, proyectos productivos sostenibles como el ecoturismo o la autosuficiencia en la producción alimentaria. A partir de ello, lo más probable es que los resultados permitan justificar que la carretera no llegará a ser beneficiosa en el largo plazo, lo que permita descartar el proyecto.

Por último, se deben retomar con seriedad los proyectos de corredores bioceánicos este-oeste, ante las tendencias inevitables de mayor comercio exterior de Bolivia, y en especial el Brasil, con países asiáticos de la Cuenca del Pacífico. Es pertinente, al respecto, el consolidar un único proyecto de conexión que sea ferroviaria, que permita el desarrollo de polos industriales que se aprovechen en Bolivia para la exportación, y no solo convertir al país en una región de tránsito de mercaderías desde y hacia el vecino país. Los estudios de factibilidad para el corredor bioceánico, deben estar exentos de cualquier direccionamiento político por la seriedad del tema, para que cualquier elección sea factible en el futuro para el desarrollo del país, al tiempo que se mantienen relaciones bilaterales estables con cualquier gobierno en Brasil, sin importar la tendencia política de los futuros gobernantes.

BIBLIOGRAFÍA

- ANDRÉU, J. (2002). *Las técnicas de análisis de contenido: una revisión actualizada*. Sevilla: Centro de Estudios Andaluces.
- ARZE AGUIRRE, R. (2002) *El naturalista francés Alcide Dessaline D'Orbigny en la visión de los bolivianos*. La Paz: Institut français d'études andines.
- BAHIA-DE-AGUIA, P., SOUZA-DOS-SANTOS-MOREAU, A., y FONTES, E. DE O. (2013) Áreas naturales protegidas: Una breve historia del surgimiento de los parques nacionales y reservas extractivas. San José: Revista Geográfica De América Central. Vol. 1. Núm. 50, pp. 195-213.
- BARBERIS, J. (1982) *El concepto de tratado internacional*. México DF: Revista Anuario de derecho internacional. Vol. VI. Págs. 3-28.
- BERRIOS, S. (2010) *Connotaciones geopolíticas del TIPNIS*. Oruro-Bolivia: Periódico La Patria.
- CALDUCH, R. (2014) *Métodos y Técnicas de Investigación Internacional*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- CARUSO, S.A. (2015) Análisis del proceso de creación de los Parques Nacionales en Argentina. Buenos Aires: Revista Geograficando de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires. Vol. 11, Núm. 1.
- CARRERO, J., MONDACA, J.A. y ARANGUREN, J. (2011) *Los Parques Nacionales como espacios educativos: un estudio con docentes de educación primaria*. Caracas-Venezuela: Revista de Investigación de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador. Vol. 35. Núm. 73. Págs. 149-168.

- CIDOB (2009) *Historia de la CIDOB y la Gestión Territorial Indígena*. La Paz: Confederación de Pueblos Indígenas de Bolivia (CIDOB) - Agencia Internacional DANIDA-Dinamarca.
- CLADUCH, R. (1991) *Las Relaciones Internacionales*. Madrid-España: Edit. Ediciones Ciencias Sociales
- CPE (2009) *Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia*. La Paz-Bolivia: Gaceta Oficial del Estado.
- Decreto Ley 07401 (1965) *Creación del Parque Nacional Isiboro Sécore*. La Paz: Gaceta Oficial del Estado.
- DÍEZ ASTETE, A. y MURILLO, A. (1998) *Pueblos indígenas de tierras bajas*. La Paz: PNUD – Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación.
- JAIMES BETANCOURT, C. y Prümers, H. (2015) “Los Llanos de Mojos”, en *Bolivia. Su historia*. Tomo I: La Paz: Plural Editores – Periódico La Razón.
- JIMÉNEZ, G. (2012) *La carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos ¿A quién beneficia?* La Paz: CEDIB. Disponible en: <https://www.cedib.org/wp-content/uploads/2012/03/La-carretera-villa-tunari-san-ignacio-a-quien-beneficia.pdf>.
- LEMA, A.M. (1997) *Pueblos indígenas de la Amazonía Boliviana*. Lima: PLUD/UNOPS.
- DÁVILA NEUWMAN, Gladys (2006) *El razonamiento inductivo y deductivo dentro del proceso investigativo en ciencias experimentales y sociales*. Caracas-Venezuela: Universidad Pedagógica Experimental Libertador. Vol. 12.
- DOS SANTOS, Theodonio (2003) *La Teoría de la dependencia: balance y perspectivas*. Barcelona-España: Editorial Plaza & Janés.

- FORONDA, David. (1960) *Roboré y el militarismo brasileño*. La Paz-Bolivia: Fundación Loyola.
- FUNDACIÓN TIERRA (2010) *Territorios Indígena Originario Campesinos en Bolivia. Entre la Loma Santa y la Pachamama*. La Paz-Bolivia: Fundación Tierra.
- GARCIA LINERA, Álvaro (2012) *Geopolítica de la amazonia poder acentual, patrimonial y acumulación capitalista*. La Paz-Bolivia: Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia.
- GUI TERAS, A. (2010) *Estrategias indígenas ante la constitución de una sociedad de frontera en la Bolivia republicana. Los trinitarios y la construcción de un espacio de libertad en el Beni, 1880-1930*. Barcelona: Revista Complutense de Historia de América de la Universidad de Barcelona, vol. 36, pp. 233-256.
- GUI TERAS, A. (2011) *Para una historia del Beni. Un estudio socioeconómico, político e ideológico de la Amazonía Boliviana, siglos XIX y XX*. Tesis de Doctorado. Facultad de Geografía e Historia de la Universitat de Barcelona.
- HERNÁNDEZ SAMPIERI, Roberto; FERNÁNDEZ, Carlos y BAPTISTA, Pilar. *Metodología de la investigación*. 5ª Ed. México DF: Editorial McGraw Hill.
- JARAMILLO, J. (2005) *El exequá tur en el Ecuador*. Tesis. Quito: Universidad de San Francisco de Quito.
- JIMÉNEZ, G. (2012) *La carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos ¿A quién beneficia?* La Paz: CEDIB. Disponible en: <https://www.cedib.org/wp-content/uploads/2012/03/La-carretera-villa-tunari-san-ignacio-a-quien-beneficia.pdf>

- KUNZ (1945) *El significado y el rango de la norma Pacta Sunt Servanda*. Washington DC-Estados Unidos: American Journal of internacional Law.
- Ley N° 180 (2011) *Ley de Declaración de la intangibilidad del Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécore*. La Paz-Bolivia: Gaceta Oficial del Estado.
- Ley N° 696 (2017) *Ley de Protección, Desarrollo Integral Sustentable del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Secure – TIPNIS*. La Paz-Bolivia: Gaceta Oficial del Estado.
- LUCHADECLASES.BO (2011) *SI al TIPNIS y al socialismo. NO a la IIRSA y al imperialismo*. La Paz: luchadeclases.bo. Disponible en: <https://www.luchadeclases.org.bo/si-al-tipnis-y-al-socialismo-no-a-la-iirsa-y-al-imperialismo/>
- MAKARAN, G. y LÓPEZ, P. (2018) *Recolonización de Bolivia; neonacionalismo extractivista y resistencia comunitaria*. La Paz: Centro de Estudios Jurídicos e Investigación Social (CEJIS).
- MARTÍNEZ, E. y SCHWARTZ, S. (2011) *TIPNIS: la marcha que cambió la historia*. La Paz: El Factor Multiplicador.
- MÉNDEZ, Carlos (2012) *Metodología*. 2ª Ed. Bogotá-Colombia: Editorial McGraw Hill.
- MESA GISBERT, C. (2011) *Bolivia y Brasil: Los meandros del camino*. Papel de trabajo. La Paz: Plataforma Democrática. No. 13. Págs. 1-21.
- MMAyA (2011) *Evaluación Ambiental Estratégica para el desarrollo integral y sustentable del territorio indígena Parque Nacional Isiboro Sécore TIPNIS*. Cochabamba: Servicio Nacional de Áreas Protegidas del Ministerio de medio ambiente y Agua.

- MORGENTHAU, Hans (1963) "Politics among Nations. The Struggle for Power and Peace". Traducción de F. Cuevas Cancino. *La lucha por el poder y por la paz*. Buenos Aires-Argentina: Edit. Sudamericana.
- MRE (2010) *Encuentro cimero para la integración Bolivia- Brasil*. La Paz-Bolivia: Ministerio de elaciones Exteriores.
- MRE (2010) *Acta de Cooperación y Complementación Económica entre Bolivia y el Brasil*. La Paz-Bolivia: Ministerio de Relaciones Exteriores.
- MURILLO TORRECILLA, Javier (Dir.) (2007) *La entrevista*. Madrid-España: Universidad Autónoma de Madrid. Consultado el 28/04/2018, de [https://www.uam.es/personal_pdi/stmaria/jmurillo/Met_Inves_Avan/Presentaciones/Entrevista_\(trabajo\).pdf](https://www.uam.es/personal_pdi/stmaria/jmurillo/Met_Inves_Avan/Presentaciones/Entrevista_(trabajo).pdf)
- OSORIO ARCILLA, Cristóbal (1995) *Diccionario de comercio internacional*. México DF: Grupo Editorial Iberoamericana.
- OSSORIO, Manuel (2005) *Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales*. 26ª ed. Aumentada, corregida y complementada por Guillermo Cabanellas. Buenos Aires-Argentina: Editorial Heliasta.
- ONU 81966) *Convención de Viena Sobre Tratados Internacionales*. Viena: Organización de las Naciones Unidas.
- ONU (2001) *Manual de Tratados* Nueva York-Estados Unidos: Organización de las Naciones Unidas.
- PERALTA, C. (2017) <http://www.foroandinoamazonico.org/noticias/noticias-2017/525-el-tipnis-los-actores-los-intereses>
- QUEREJAZU LEWIS, R. (2005) *La cultura de los Yuracarés, su hábitat y su proceso de cambio*. Cochabamba: UMSS.

- QUINTANA, Juan Ramón (2011) *Realidad del TIPNIS*” Dirección Ejecutiva de la Agencia para el Desarrollo de las Macrorregiones y Zonas Fronterizas. La Paz-Bolivia: (ADEMAF)-Periódico El Diario.
- QUÍNTELA, Rafael. “Construcción de carretera por TIPNIS beneficiará más a Brasil”. Red ERBOL. La Paz-Bolivia.
- RAE (2015) *Diccionario de la Lengua Española*. Madrid-España: Real academia Española de la Lengua. España.
- RODRÍGUEZ, IRIS (2011) *Contratos internacionales*. México DF: UNAM.
- RODRÍGUEZ OSTRÍA, Gustavo (1979) *De la CEPAL a la teoría de la dependencia: un esquema descriptivo*. Cochabamba-Bolivia: Edición de la Universidad Mayor de San Simón.
- RODRÍGUEZ, S., y ALESSANDRINI, D. (2008) *Aplicación de técnicas de Análisis Estadístico de Textos a una encuesta con preguntas abiertas: comparación de los resultados obtenidos con post-codificación*. Montevideo: Universidad de la República.
- ROMERO, Pablo (2012) *El sueño del Presidente: la pesadilla de la Madre Tierra*. La Paz-Bolivia: Editorial Runa.
- RIVERA CUSICANQUI, Silvia et al. (2013) *TIPNIS. Amazonia en resistencia contra el Estado colonial en Bolivia*” Ciudad de Panamá: Editorial Otramerica.
- SOTO, Gustavo (2011) *Una mirada macroscópica al conflicto del TIPNIS*. Cochabamba-Bolivia: Centro de Estudios Aplicados a los Derechos Económicos, Sociales y Culturales (CEADESC).

- UNAM (s.f.) *La sociedad internacional, comunidad de naciones*. México Df: Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/4/1939/12.pdf>
- VRIES, A. (1998) *Territorios Indígenas en las Tierras Bajas de Bolivia*. Santa Cruz: CIDOB, CPTI, SNV.
- VAN DEN BERG, H. (2008) *En busca de una senda segura. la comunicación terrestre fluvial entre Cochabamba y Moxos (1765-1825)*. La Paz: PLURAL - Universidad Católica de Bolivia.
- ZOLEZZI, Graciela y QUINTANILLA, M. (2016) *Territorios Indígena Originario Campesinos*. Santa Cruz: Fundación amigos de la Naturaleza (FAN).
- ZIBECHI, R. (2014) *Desarrollismo y movimientos sociales en Bolivia*. Informe. Cochabamba: Seminario de Integración “Desde Abajo”.