

Artículo publicado en la Revista Ecuador Debate 106, abril 2019,
del Centro Andino de Acción Popular, CAAP, Quito

UNA CONSULTA INCONSULTA

El caso del TIPNIS, Bolivia¹

Alberto Acosta
Shannon Biggs
Fátima Monasterio
Enrique Viale

*“Para garantizar los Derechos Humanos es necesario reconocer
y aplicar efectivamente los Derechos de la Madre Tierra”*

Presidente Evo Morales, discurso inaugural
Conferencia Mundial de los Pueblos
Tiquipaya, Cochabamba, 2010

TIPNIS: su ubicación y características principales

El Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécore (TIPNIS), es considerado la región más biodiversa de Bolivia, alberga en su interior una diversidad ecosistémica y de especies de incalculable valor.² Desde el subandino y piedemonte, -que forman uno de los complejos de bosques prístinos más grandes del país-,³ hasta la Sabana Inundable, representan una importancia vital para la regulación hídrica regional y nacional y otorgan un sinfín de servicios ambientales.⁴ El TIPNIS se encuentra en una zona de transición

¹ Este texto proviene del Informe de la Comisión del Tribunal Internacional de Derechos de la Naturaleza sobre el caso Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore (TIPNIS – Bolivia), 16 de enero del 2019, disponible en <https://tipnisbolivia.org/2019/01/16/informe-de-la-comision-del-tribunal-internacional-de-derechos-de-la-naturaleza-sobre-el-caso-territorio-indigena-y-parque-nacional-isiboro-secore-tipnis-bolivia/> Sus autores forman parte de la Comisión que visitó el TIPNIS en agosto del 2008: Shanon Biggs (EEUU), Enrique Viale (Argentina) y Alberto Acosta (Ecuador), a quienes se sumó Fátima Monasterio (Bolivia), con un aporte importante para completar la elaboración del informe mencionado.

² SERNAP, Subcentral TIPNIS. 2002. Plan de Manejo Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécore. “La mayor superficie conservada de los bosques amazónicos pre- andinos y de las sabanas inundables de los Llanos de Moxos se halla en el TIPNIS.” (p. 15)

³ SERNAP, Subcentral TIPNIS. 2002. Plan de Manejo Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécore. “La vegetación de la parte alta del TIPNIS forma uno de los complejos de bosques prístinos más grandes del país.” (p. 55).

⁴ Defensoría del Pueblo. 2011. Informe Defensorial respecto a la violación de los derechos humanos en la Marcha Indígena. “Zona de elevada biodiversidad, refugio pleistocénico y parte del corredor internacional Vilcabamba-Amboró, además de ser naciente de las principales cuencas hidrográficas que determinan el sistema hidrológico y donde se adscriben los bosques reguladores del escurrimiento de las aguas en la

entre la Cordillera de los Andes y la Amazonia, lo que explica su alto grado de endemismo pero también le convierte en una zona de muy alta fragilidad y de necesaria protección estricta.

El TIPNIS fue declarado Parque Nacional el año 1965 bajo las siguientes consideraciones:

“Que en las provincias del Chapare y Moxos de los Departamentos de Cochabamba y Beni respectivamente, el Estado posee áreas que por su particular belleza, ubicación, topografía, riqueza en flora y fauna, merecen ser mantenidas como reservas vírgenes.”⁵

En 1990 como resultado de la histórica Marcha por la Dignidad y la Vida que protagonizaron los pueblos indígenas desde la Amazonía a la altiplánica ciudad de La Paz, el entonces presidente Jaime Paz Zamora reconoció el área como Territorio Indígena de Mojeños, Yuracaré y Tsimane, adquiriendo con ello una doble categoría de protección.⁶

El 2001, como parte de una acción concertada entre las organizaciones indígenas y el Servicio Nacional de Áreas Protegidas (SERNAP), se categorizó el Parque Nacional y Territorio Indígena en tres zonas:

1. Zona núcleo, caracterizada por su extrema protección debido a que se constituye en la región más conservada del TIPNIS y por ello de mayor biodiversidad en lo que respecta a los ecosistemas que forman parte del territorio.
2. Zona de uso tradicional destinada a las actividades de cacería, pesca, recolección y uso doméstico de los recursos por parte de las familias indígenas.
3. Zona de uso sostenible de la tierra, que permite proyectar los planes de desarrollo comunitario en base a planes a largo plazo de manejo que asegura la vitalidad del territorio.

Proyecto carretero Villa Tunari - San Ignacio de Moxos

En la Amazonía Sur boliviana, un proyecto carretero -en parte ya construido- impulsado por el Estado Plurinacional de Bolivia que pretende atravesar y afectar los espacios de vida de los pueblos Mojeño, Tsimane y Yuracaré del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécuré. La intención gubernamental de construir una vía que

llanura y también del clima de los valles como grandes extensiones de zonas húmedas, pantanos y ciénagas que cumplen un papel importante en el funcionamiento hidrológico regional.” (p. 4).

⁵ Decreto Ley N° 7401 de 22 de Noviembre de 1965.

⁶ Decreto Supremo 22610 del 24 de septiembre de 1990.

conecte los departamentos de Cochabamba y Beni, atravesando el TIPNIS, no es nueva.⁷ A pesar de conocer los efectos negativos que traería aparejada la carretera y de la resistencia a la misma, esta iniciativa se mantiene.

El mismo Decreto Ley que creó el Parque Nacional (1965) en sus considerandos manifiesta que se podría poner en serio peligro su integridad “por la construcción de un camino siguiendo el borde del piedemonte y por la colonización.”⁸

Asimismo, el Plan de Manejo del TIPNIS de 2002 expresa:

“Las propuestas existentes en torno al camino no disponen de ninguna base técnica que permita definir su viabilidad o dimensionar los impactos y efectos ambientales y socioculturales que tendría. El trazado propuesto tiene como principal criterio el unir los dos puntos extremos de la penetración caminera en el TIPNIS (y Santo Domingo), hecho que lo inviabiliza técnicamente”.
“La creación del área protegida, aún sin gestión, surgió como una respuesta a los planes de colonización acompañada de la apertura caminera del piedemonte amazónico, hoy conservado en el TIPNIS.”⁹

Haciendo caso omiso de estas advertencias, el año 2006 el proyecto fue retomado en la primera gestión del presidente Morales, con la aprobación de la Ley 3477 que declaró de prioridad nacional y departamental su construcción. En agosto de 2008, se adjudicó el proyecto vial Villa Tunari – San Ignacio de Moxos a la empresa brasileña OAS Ltda. con financiamiento mayoritario del gobierno de la República de Brasil, a través del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil (BNDES), concretado hacia el año 2011.

La Constructora OAS Ltda. subcontrató a la empresa boliviana Constructora Nacional CONNAL para realizar el diseño y estudios destinados a la construcción de la carretera Villa Tunari - San Ignacio de Moxos. Las empresas dividieron los estudios de factibilidad, evaluación de impacto ambiental y diseño final en tres tramos: Villa Tunari – Isinuta; Isinuta - Monte Grande y Monte Grande – San Ignacio de Moxos.

“La citada división fue aprobada por la ABC, ignorando las recomendaciones del Servicio Nacional de Áreas Protegidas y del Viceministerio de Transporte como Organismo Sectorial Competente en sentido de que se debería considerar la integridad de todo el proyecto.”¹⁰

A pesar de que el Documento Base de Contratación sobre el que se adjudica el

⁷ Defensoría del Pueblo. 2011. Informe Defensorial respecto a la violación de los derechos humanos en la Marcha Indígena. Desde hace varias décadas se ha planteado la necesidad de construir carreteras que vinculen al departamento del Beni con otros del país.

⁸ Decreto Ley N° 7401 de 22 de Noviembre de 1965.

⁹ SERNAP, Subcentral TIPNIS. 2002. Plan de Manejo Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécuire. p. 42.

¹⁰ Defensoría del Pueblo. 2011. Informe Defensorial respecto a la violación de los derechos humanos en la Marcha Indígena. Disponible en:

https://tipnisboliviaorg.files.wordpress.com/2018/07/informe_defensorial_intervencion_marcha_indigena-tipnis-2011.pdf

contrato de construcción de la carretera y el contrato de préstamo para su financiación, consideran el proyecto como un solo tramo a partir de Villa Tunari hasta San Ignacio de Moxos, las Licencias Ambientales y los Estudios de Impacto Ambiental fueron emitidos por tramos. Así, en 2010 se emitieron las licencias ambientales de los tramos I y III, con base a Estudios de Impacto Ambiental, iniciándose con ello la construcción de la carretera en sus dos extremos

Según testimonios, todas las acciones gubernamentales descritas, no tomaron en cuenta las reiteradas y sistemáticas decisiones de la Subcentral del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore que rechazaba la construcción de la carretera que atraviesa su “Casa Grande”.¹¹

En mayo de 2012, el gobierno boliviano rescindió el contrato con la empresa OAS, argumentando que no estaba cumpliendo con los plazos establecidos para la construcción de los tramos I y III de la carretera.

El año 2016 fue concluido el tramo I con una extensión de 47.30 km. desde Villa Tunari hasta Isinuta en el extremo sur del Parque Nacional Isiboro Sécore, en la zona de colonización. La vía fue hecha bajo modalidad de contratación directa por la Empresa Boliviana de Construcción (EBC) y la Asociación de Mantenimiento Vial (AMVI).¹²

Actualmente el tramo III al norte del TIPNIS se encuentra en construcción a cargo de la Fuerza Binacional de Ingeniería Social Bolivia Venezuela. Según una inspección recientemente realizada, la carretera ya está consolidada hasta Monte Grande y desde allí hasta Santo Domingo –al interior del Territorio Indígena y Parque Nacional- los trabajos se encuentran en ejecución.

El Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental -realizado en 2010 por la Consultora Connal SRL para la empresa OAS de Brasil- establecía que el tramo sólo se extendería fuera del TIPNIS: Monte Grande – San Ignacio de Moxos. Sin embargo, el 27 de junio de 2015, el vicepresidente Álvaro García Linera inspeccionó las obras de construcción y afirmó que la carretera a iniciarse tendría el siguiente diseño: San Ignacio de Moxos - Monte Grande (81.42 km), Monte Grande – Río Sécore – Santo Domingo (48.3 km), con una extensión total de casi 130 km. Estos últimos 48.3 km avasallan el Territorio Indígena y Parque Nacional, sin que se conozca la existencia de un Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental que haya incorporado este segmento.

Impactos de la carretera

Son diversas las personas y las organizaciones que han advertido sobre los

¹¹ Tamburini, L. (2018). Territorio, libre determinación y autonomía indígena en el TIPNIS. *Cuestión Agraria* (4), pp. 39-65.

¹² Federación Internacional de Derechos Humanos (FIDH), Asamblea Permanente de Derechos Humanos de Bolivia (APDHB), Informe de Verificación de la Consulta realizada en el Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro – Sécore. Disponible en <http://www.tipnisesvida.net/informeFIDH.pdf>

impactos negativos que ocasionaría el desarrollo del proyecto carretero Villa Tunari – San Ignacio de Moxos sobre la biodiversidad del TIPNIS y la vida misma de los pueblos indígenas que allí habitan.

El año 2002, el Servicio Nacional de Áreas Protegidas de Bolivia y las organizaciones indígenas determinaron que, los planes nacionales de desarrollo vial no debieran imponer una vinculación que esté en contraposición a la categorización y zonificación del Área Protegida, debido a que pondría en riesgo la conservación y viabilidad del TIPNIS en tanto Parque Nacional y espacio de vida indígena. En ese sentido concluyó:

“Conscientes de que la construcción del camino tendría efectos e impactos negativos claros sobre los objetivos de conservación del TIPNIS y sobre su propia viabilidad como TCO (Tierras Comunitarias de Origen) y como espacio de vida indígena (ampliación del frente de colonización a todo el espacio de piedemonte, el aumento de la explotación ilegal de madera y de otros recursos presentes en el TIPNIS, posible reactivación de la explotación del Bloque petrolífero del Sécore) y de la propia limitación de sus capacidades de control territorial, los titulares de la TCO y el SERNAP se han opuesto a la construcción del camino”. (Plan de Manejo TIPNIS, 2002, p. 42, 4to párrafo).

El año 2011, la Evaluación Ambiental Estratégica para el Desarrollo Integral Sustentable del TIPNIS (que no se debe confundir con el estudio de impacto ambiental que no se ha realizado), elaborada por el SERNAP dependiente del Ministerio de Medioambiente, enunció que esta política de integración vial significaría la “pérdida de biodiversidad, de funciones ambientales integradas y la pérdida de ecosistemas y de hábitats apropiados que sufrirán tanto los pueblos indígenas como el pueblo boliviano en general. Así mismo, activará y acelerará significativamente otras políticas: incremento de planes de colonización; exploración/explotación hidrocarburífera; así como la ampliación del aprovechamiento de los recursos naturales”.¹³

Aumento de la colonización y deforestación

En el sur del TIPNIS existe un área denominada “área de colonización”, y que proviene de una ola de migración y ocupación espontánea, surgida en la segunda mitad del siglo XX por parte de pobladores andinos -quechuas y aymaras-¹⁴ cuya vida se desenvuelve en base a la economía de producción de la hoja de coca.

La presencia de los colonizadores supuso, desde el inicio, la generación de conflictos con los pueblos indígenas. El Decreto Supremo de 1990, estableció la necesidad de fijar una “línea roja” para frenar el avance de la colonización sobre el Territorio Indígena y Parque Nacional. Una primera delimitación se dio el año 1994,

¹³ Evaluación ambiental estratégica para el desarrollo integral sustentable del TIPNIS, Ministerio de Medio Ambiente y Agua, 2011, p. 266, 3er. párrafo.

¹⁴ Paz, S. (2011). La marcha indígena del TIPNIS en Bolivia y su relación con los modelos extractivos de América del Sur. Disponible en: <https://tipnisboliviaorg.files.wordpress.com/2018/07/paz-s-2011-la-marcha-indc3adgena-del-ef80a0tipnisef80a0.pdf>

acordada entre la Subcentral del TIPNIS – como organización representativa legítima de los tres pueblos que habitan el Territorio Indígena- y las federaciones cocaleras del Trópico de Cochabamba. La delimitación definitiva concluyó el año 2009, luego del proceso de saneamiento de tierras, desde entonces la zona es conocida como “polígono siete”.

Según datos del Plan de Manejo (2002), el espacio ocupado por la población colona abarcaba unas 92.000 hectáreas. Según datos del INRA (2011), luego del saneamiento se consolidaron 96.376¹⁵ dentro del Parque Nacional bajo la modalidad de propiedad individual y por tanto dejaron de formar parte del Territorio Indígena; datos recientes (Colque, 2018), el “polígono siete” abarca cerca de 123.000 hectáreas de tierras ocupadas por más de medio centenar de comunidades o sindicatos de campesinos cocaleros. Esta información sugiere una evidente expansión de la colonización hacia el interior del TIPNIS.

La ampliación anual de la frontera agrícola avanza sobre las áreas forestales y produce un crecimiento también anual de las áreas desboscadas. Estudios recientes indican que el TIPNIS perdió 46.000 hectáreas de bosque entre 2000 y 2014, lo que representa el 3.6% del total del Parque Nacional (Current Biology, 2018). El 58% de esta pérdida de bosques se ha producido en un radio de 5 kilómetros, alrededor de la carretera preexistente del llamado polígono 7, conectado a la carretera troncal de Villa Tunari desde 2016.

Datos de 2018 demuestran que la tasa de pérdida de bosque, en este polígono, es ocho veces más alta que en el resto del TIPNIS y, el doble que en toda la Amazonía boliviana (Current Biology, 2018). A este ritmo, se predijo la deforestación del 64% (610.848 ha), del parque en 18 años si se construye la carretera, y una pérdida forestal del 43% si no se controla la expansión colonizadora del “polígono siete”, aunque no se construya la carretera (PIEB, 2012). La mancha de deforestación de esta zona amenaza dirigirse a la Zona Núcleo del TIPNIS, donde se concentran los mayores valores de biodiversidad.

Un aspecto a destacar, es el aumento de la producción de hoja de coca, según el informe de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), entre 2015 y 2016, se registró un aumento del 43% en las plantaciones de coca en el “polígono siete”.

La Evaluación Ambiental Estratégica, indica que la carretera que atravesaría el TIPNIS, en el corto y mediano plazo, consolidaría las condiciones para la ampliación del modelo colono debido a que: la carretera atraviesa por todas las zonas productivas de este modelo; abre la posibilidad de ampliar, sobre el piedemonte, áreas de producción

¹⁵ Tamburini, L. (2018). Territorio, libre determinación y autonomía indígena en el TIPNIS. *Cuestión Agraria* (4), p. 48.

similares; articulará el área de colonización del “polígono siete” con las áreas de colonización que se están estableciendo al norte del territorio del TIPNIS.

Impacto en la forma de vida de los pueblos

En el TIPNIS confluyen tres pueblos: Tsimane, Mojeño Trinitario y Yuracaré, cada uno con su propia historia y territorialidad. Estos pueblos han encontrado allí un espacio de “refugio” frente a la sociedad nacional que históricamente ha intentado desestructurar sus formas de vida.¹⁶

Las comunidades indígenas del TIPNIS tienen su base productiva y reproductiva en las actividades tradicionales de caza, pesca, recolección y agricultura con impactos negativos mínimos sobre los ecosistemas.¹⁷ La economía étnica que caracteriza a estas comunidades muestra un acoplamiento muy estrecho a los ritmos biovegetativos de los tres ecosistemas existentes en el TIPNIS.¹⁸

La creciente colonización en área sur del TIPNIS ha causado cambios radicales en las formas de vida tradicional de las familias indígenas, sus patrones de ocupación del espacio y de aprovechamiento integral de los recursos del bosque y el río.

Esto ha generado una situación extremadamente crítica de sobrevivencia cultural que pasa por la mimetización de los indígenas, en la dinámica de producción de la hoja de coca y su afiliación al sindicato, la venta de mano de obra en condiciones de trabajo

¹⁶ Ministerio de Medioambiente y Agua, SERNAP. 2011. Evaluación Ambiental Estratégica para el Desarrollo Integral Sustentable del TIPNIS. “La TCO TIPNIS es el hábitat clave para la vida de los pueblos Yuracaré, Tsimane y Mojeño trinitario, principalmente porque constituye el último de los espacios donde pueden desarrollarse como pueblos indígenas luego que han sido permanentemente “empujados” desde las áreas de colonización, sobre todo desde el Chapare cochabino.” (p. 3).

¹⁷ SERNAP, Subcentral TIPNIS. 2002. Plan de Manejo Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécore. “En términos generales, los sistemas productivos tradicionales de estas etnias tienen impactos negativos mínimos sobre los ecosistemas y presentan una marcada orientación a la sostenibilidad. (...) la movilidad espacial favorece en muchos casos la recuperación natural de los terrenos usados en agricultura”. (p. 22).

¹⁸ Paz, S. *Ibidem*. (p. 13).

desigual¹⁹ o la migración²⁰ de las familias indígenas a otras áreas donde pueden reproducir plenamente sus formas de vida.

En la comunidad de Trinidadcito,²¹ comunarios y comunarias expresaron a la Comisión del Tribunal Internacional de los Derechos de la Naturaleza, en su visita en agosto del 2018, que la colonización se concretaría en caso de la construcción de la carretera atravesando su territorio. Aquí se expone sus afirmaciones, lo que permite tener una idea de cuál es su percepción de la situación:

“...Lo que existe en este suelo no lo malgastamos, lo cuidamos; él (Presidente Evo Morales) si nos quiere hacer la construcción de la carretera por el corazón de nuestro territorio, yo les digo que van a venir otra gente, esta gente son también hermanos nuestros, son también creados por Dios, pero tienen otra forma de trabajar es distinto al que tenemos nosotros, ellos al cultivo de coca; nosotros sabemos cuidar (la tierra) sabemos también utilizarla honradamente con respeto.”

Francisco Temo, Trinidadcito, 2018.

Acciones de rechazo a la construcción de la carretera

A más de la movilización del año 2000, la acción más contundente fue la denominada VIII Marcha Indígena que se inició el 15 de agosto de 2011 en la ciudad de Trinidad, departamento del Beni con dirección a La Paz, sede de Gobierno del Estado Plurinacional. Con esta Marcha se exigía el respeto a la vida, al territorio y a las decisiones de los pueblos indígenas del TIPNIS para que no se construya la carretera, atravesando el área protegida.

Existen varios testimonios de quienes fueron protagonistas de esta acción de protesta pacífica, que fue violentamente reprimida por la Policía Boliviana, en la localidad de Chaparina, el 25 de septiembre del año 2011, dejando un saldo de decenas de heridos; hombres, mujeres y niños detenidos sin las garantías del debido proceso; y

¹⁹ SERNAP, Subcentral TIPNIS. 2002. Plan de Manejo Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécore. “La redistribución y reciprocidad entre familias es un mecanismo social normal que favorece el carácter homogéneo e igualitario de la sociedad local. Sin embargo en el marco de crecientes relaciones con los mercados regionales, en especial con el mercado de la coca, se observa la emergencia de mecanismos y tendencias a la diferenciación social y regional. A ello contribuye la progresiva incorporación de la venta de mano de obra no cualificada al conjunto de las estrategias de vida de la población indígena, prácticas que conllevan además desplazamientos espaciales tanto dentro como fuera del TIPNIS.” (pp. 22-23).

“En la zona sur, la venta de mano de obra a colonos se ha convertido en la actividad de mayor importancia entre las familias Yuracaré de la zona sur, aspecto que está contribuyendo a cambios bruscos en las relaciones sociales. (...) lo que obliga a mujeres y, en menor grado los hijos, vender mano de obra en los mercados locales. (pp. 26-27).

²⁰ Tamburini, L. *Ibíd.* p. 47.

²¹ Esta población está ubicada en lo que podría ser considerado “el corazón del TIPNIS”. La visita de la Comisión fue seguida atentamente por los medios de comunicación nacionales e internacionales, sobre todo luego de que no le permitió entrar al “polígono 7”, a pesar de haber sido formalmente invitada por la CONISUR, la organización indígena de dicha región. Ver la entrevista a Alberto Acosta: “Carretera ecológica es como decir que Drácula se hará vegetariano”, Página Siete, La Paz. 29.8.2018 <https://www.paginasiete.bo/nacional/2018/8/26/carretera-ecologica-es-como-decir-que-dracula-se-hara-vegetariano-191828.html>

varias otras violaciones a los Derechos Humanos, confirmadas por el informe del Defensor del Pueblo.²²

El 24 de octubre, ante la gran presión popular que apoyó a los marchistas, quienes se apostaron en un acampe en la Plaza Murillo,²³ se aprobó la Ley 180, la misma que prohibió que “la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Mojos, ni ninguna otra, atravesará el TIPNI” además declaró la intangibilidad del Parque Nacional y Territorio Indígena como principal medida de protección.

Más tarde, cuando cambió la coyuntura política, el gobierno del presidente Evo Morales insistió en su empeño de construir la carretera. Así, el 9 de febrero de 2012, la Asamblea Legislativa Plurinacional aprobó la Ley 222 de consulta a los pueblos indígenas del TIPNIS, en contradicción a la Ley 180, para impulsar un proceso de consulta previa, libre e informada a los pueblos indígenas del TIPNIS con el fin de definir si esta región “debe ser zona intangible o no, para viabilizar (...) la construcción de la Carretera Villa Tunari - San Ignacio de Moxos”.

Esta acción estatal fue nuevamente rechazada. Los pueblos indígenas del TIPNIS volvieron a marchar hacia la ciudad de La Paz en abril del año 2012,²⁴ en rechazo a la Ley 222 que establecía una consulta denominada “previa”, a pesar de que el proyecto llevaba ya varios años de desarrollo normativo y de ejecución en los tramos de entrada por el norte y sur del TIPNIS.

Un controvertido proceso de consulta

El proceso de consulta, a pesar del rechazo de las comunidades del TIPNIS, se inició el 27 de julio y concluyó el 7 de diciembre del año 2012. Según el informe²⁵ realizado por la Federación Interinstitucional de Derechos Humanos y la Asamblea Permanente de Derechos Humanos de La Paz, como instituciones garantes del procedimiento, se evidencian numerosas irregularidades y vulneraciones a los principios y estándares nacionales e internacionales del derecho a la consulta previa, libre, informada y de buena fe.

Un resumen del Informe, sobre este complejo proceso de consulta, plagado de irregularidades señala que:

²² Defensoría del Pueblo. 2011. Informe Defensorial respecto a la violación de los derechos humanos en la Marcha Indígena. Punto 15.

²³ Ver artículo de Silvia Rivera Cusicanqui, que detalla la solidaridad de las Mama Tallas.

²⁴ CEJIS, IX Marcha Indígena por la defensa de la Vida y la Dignidad, los Territorios Indígenas, los Recursos Naturales, la Biodiversidad, el Medio Ambiente y las Áreas Protegidas, el cumplimiento de la CPE y el respeto de la democracia. Boletín Informativo N° 56. 20 de junio de 2012.

²⁵ Federación Internacional de Derechos Humanos (FIDH), Asamblea Permanente de Derechos Humanos de Bolivia (APDHB). Informe de Verificación de la Consulta realizada en el Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro – Sécuré. Disponible en <http://www.tipnisesvida.net/informeFIDH.pdf>

- La consulta no fue previa, al haberse realizado “dos años después de la aprobación del protocolo de financiamiento de la construcción de la carretera entre Brasil y Bolivia”;
- La consulta del gobierno fue precedida y acompañada por regalos, prebendas y promesas de desarrollo y servicios, que condicionaron los criterios de “libre” y de “buena fe”;
- No se respetaron las normas y procedimientos propios de las comunidades y pueblos indígenas del TIPNIS, ya que excluyó la participación de sus instancias representativas.
- La consulta giró en torno a la disyuntiva “intangibilidad o desarrollo”, presentando la intangibilidad como la imposibilidad de utilizar cualquier recurso natural del TIPNIS para la subsistencia de las familias indígenas;
- No se cumplió la condición de “informada”, porque no se les presentó estudios sobre los impactos ambientales, sociales, económicos y culturales de la construcción de la carretera.

La mayoría de las comunidades con las que se conversó, rechazan la construcción de la carretera Villa Tunari– San Ignacio de Moxos atravesando el TIPNIS, a la que históricamente se opusieron desde los años 90, y como lo manifestaron en la VIII y IX marchas indígenas.

Es importante destacar que, los comunarios y las comunarias del TIPNIS, dieron cuenta insistentemente de que las instancias estatales llegaron a las comunidades con prebendas y sin información, excusando la falta de servicios básicos por el “obstáculo” de la intangibilidad y alegando que si aceptaban la carretera tendrían progreso.

El 6 de agosto del año 2017 utilizando como fundamento la cuestionada consulta realizada, la Asamblea Legislativa decidió disponer la abrogación de la Ley 180 de Protección del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore mediante la Ley 969. Esta nueva normativa, bajo la retórica del desarrollo, permite y considera prioritaria la construcción de la carretera que atraviesa el TIPNIS.

La cooptación de las organizaciones indígenas y creación de dirigencias paralelas, que avalan normas y medidas contrarias a los derechos de los pueblos indígenas, han sido medidas adoptadas por el gobierno para debilitar al movimiento indígena.

La carretera por el TIPNIS, la colonización y los extractivismos -en esa región donde abunda la vida- constituyen una grave amenaza para la existencia de humanos y no humanos. En la legislación vigente, el Estado Boliviano se obliga a evitar que las actividades humanas conduzcan a la destrucción de los sistemas de vida, incluyendo los sistemas culturales que son parte de la Madre Tierra (Ley N° 71 de Derechos de la Madre Tierra, Art. 8.1).

El ejercicio del derecho a la consulta previa libre e informada, cristaliza uno de los pilares de los derechos indígenas, como es el de la participación. Este derecho se vio

gravemente afectado, ya que se incumplieron todos los estándares internacionales que garantizan que dicha participación sea efectiva y tenga la posibilidad de incidir en las decisiones que arroje el proceso.

Al no haber realizado la consulta de forma previa a la planificación del proyecto y al proceder directamente a definir el trazo, licitar, adjudicar y contratar a la empresa constructora de la carretera, el mismo Estado -considerado formalmente como plurinacional- ha impedido a los pueblos indígenas del TIPNIS el ejercicio pleno de su derecho a la consulta libre, previa e informada.

A modo de corolario:

La Comisión que visitó el Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore (TIPNIS) en agosto del 2018,²⁶ con base en la amplia información recopilada durante su visita, exhortó al Tribunal Internacional por los Derechos de la Naturaleza,²⁷ sancionar al gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia por las reiteradas violaciones a los derechos establecidos en la “Declaración Universal de los Derechos de la Madre Tierra”, expedida en Tiquipaya, Cochabamba, Bolivia, el año 2010, y a otros cuerpos jurídicos que le reconocen como sujeto de derechos. La Comisión²⁸ constató que se vulneran los derechos de los pueblos indígenas y los derechos de las defensoras y los defensores de la Naturaleza. Los derechos de la Madre Tierra: derecho a la vida y a existir; derecho a ser respetada; derecho al agua como fuente de vida ; derecho a la regeneración de su biocapacidad y continuación de sus ciclos y procesos vitales libres

²⁶ La Comisión visitó Bolivia a pedido de representantes de la Subcentral del TIPNIS, que expusieron el caso en la cuarta sesión del Tribunal Internacional de derechos de la Naturaleza realizado en Bonn Alemania en noviembre de 2017.

²⁷ El Tribunal Internacional de los Derechos de la Naturaleza -conformado por jueces y juezas de reconocida autoridad ética y compromiso, nombrados por defensoras y defensores de la Madre Tierra de diferentes partes del mundo- es una instancia de la sociedad civil con representantes de todos los continentes. Se trata de un Tribunal con carácter ético, como lo fue el Tribunal Rusell y lo es actualmente el Tribunal de los Pueblos. Su objetivo es investigar y dictaminar casos sobre violaciones a dichos Derechos, ocasionadas por parte de organizaciones internacionales, Estados, empresas, comunidades o individuos.

²⁸ El informe sustenta sus conclusiones en datos, informaciones y testimonios obtenidos directamente durante su visita a Bolivia. La Comisión informa que la demora en la presentación de su informe se debe a que el Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia eludió responder el cuestionario que se le envió, según lo convenido en la reunión realizada con el Ministro de Gobierno, Carlos Romero, el 20 de agosto de 2018. Este hecho obligó a la Comisión a recoger información adicional a través de otras investigaciones y estudios facilitados por un gran número de personas y organizaciones.

de alteraciones humanas, así como el derecho a mantener su identidad e integridad como seres diferenciados, auto-regulados e interrelacionados.

En sus conclusiones, la Comisión señaló que es obligación del gobierno:

- La paralización definitiva del proyecto de carretera por el TIPNIS.
- La derogación de la Ley 969 de agosto del año 2017.
- La adopción de medidas para detener el avance de la colonización hacia la zona núcleo del TIPNIS.
- La consolidación territorial y la autonomía del Territorio Indígena Multiétnico en el Bosque de Chimanes, lo que permitiría el control y gestión integral con el TIPNIS.
- La anulación de los planes de expansión petroleros.
- La identificación y sanción de los responsables de las violaciones a los Derechos Humanos el año 2011 en Chaparina.