

Dilemas ecoterritoriales de la integración regional: IIRSA en las sociedades de Bolivia y Chile	Título
Jiménez Cortés, Elizabeth - Autor/a;	Autor(es)
Buenos Aires	Lugar
CLACSO	Editorial/Editor
2014	Fecha
	Colección
Integración regional; IIRSA - Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana; Conflictos de tierras; Conflictos ambientales; Territorialidad; Regionalismo; América del Sur; Bolivia; Chile;	Temas
Doc. de trabajo / Informes	Tipo de documento
* http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/becas/20140305125621/INFORME.pdf	URL
Reconocimiento-No Comercial-Sin Derivadas CC BY-NC-ND http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/deed.es	Licencia

Segui buscando en la Red de Bibliotecas Virtuales de CLACSO
<http://biblioteca.clacso.edu.ar>

Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO)
Conselho Latino-americano de Ciências Sociais (CLACSO)
Latin American Council of Social Sciences (CLACSO)
www.clacso.edu.ar



Informe Proyecto Becas de Investigación CLACSO-Asdi.

Nivel B. Consolidación Académica

**“Dilemas ecoterritoriales de la integración regional:
IIRSA en las sociedades de Bolivia y Chile”.**

Elizabeth Jiménez Cortés

Agradecimientos

Mis sinceros agradecimientos a todas las personas de Bolivia y Chile, que generosamente compartieron sus experiencias para la realización de este informe. Al Dr. Juan Carlos Gómez Leyton, por motivarme a participar en el concurso de Becas CLACSO-Asdi, por acompañarme con sus pertinentes y sabias orientaciones en todo el desarrollo de este trabajo y por su apoyo constante. A Lorena Bugeño, por los debates que me ayudaron a problematizar y clarificar los argumentos expuestos en el informe, y también por su colaboración metodológica. A Patricia Quiñones, de Bolivia y Francisca Honorato, de Chile, por facilitarme el trabajo de campo, en condiciones bastante difíciles. A Benito Alegre, de Bolivia, por auxiliarme con esas entrevistas que parecían imposibles. A la persona que evaluó anónimamente los informes, por su crítica oportuna, y al equipo de Becas CLACSO-Asdi, por su comprensión y paciencia.

Índice

INTRODUCCIÓN

CAPITULO 1

Aproximaciones bibliográficas y una propuesta de marco referencial

Aproximaciones a un marco referencial:

Territorialidades en disputa y escenarios políticos sudamericanos.

CAPÍTULO 2

La iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA).

CAPÍTULO 3

IIRSA en Bolivia: el conflicto por la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos.

Bolivia: reconfigurando la relación Estado, mercado y sociedad civil.

El TIPNIS y el conflicto por la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos.

Los sujetos en conflicto, sus territorialidades y repertorios interpretativos.

Estrategias de apoyo, adaptación, resistencia y/o subversión

CAPÍTULO 4

IIRSA en Chile: el conflicto por el Túnel binacional de Agua Negra.

Chile: la configuración de la relación Estado, mercado y sociedad civil en una sociedad mercadocéntrica.

La cuenca del Elqui y el conflicto por el Túnel binacional de Agua Negra.

Los sujetos en conflicto, sus territorialidades y repertorios interpretativos.

Estrategias de apoyo, adaptación, resistencia y/o subversión

CAPÍTULO 5

Comentarios finales

INTRODUCCIÓN

En la década del noventa el neoliberalismo se impone como modelo de desarrollo en América Latina (Seoane y Tadei, 2012). Con la guía del FMI, el BM y el BID, los gobiernos facilitaron el rol del mercado como eje del orden social, promoviendo así la configuración de sociedades mercado-céntricas. Bajo la lógica neoliberal, la integración regional se asimiló a la conexión con los mercados capitalistas globales, concretándose un modelo de regionalismo abierto (Gudynas, 2007; Olivo, 2008), cuya máxima expresión fue el intento de extender la iniciativa del NAFTA hacia el resto de países del continente a través de la propuesta del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA).

En este contexto y con el aval del BID, FONPLATA y CAF, el año 2000 nace la iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), que se proyecta como soporte material del Área de Libre Comercio de las Américas. Mediante megaobras viales, comunicacionales y energéticas, esta plataforma se propone potenciar la competitividad de los territorios, acelerando y facilitando la producción y su transacción en los mercados internacionales (www.iirsa.org). Al hacerlo, reordena las dinámicas territoriales, particularmente en los espacios interiores que poseen abundantes fuentes de agua, biodiversidad, semillas, minerales e hidrocarburos, y que debido a sus características geográficas se habían mantenido relativamente fuera de las redes del capitalismo transnacionalizado (Olivo, 2008; Ceceña *et al.*, 2007; Soto, 2012). Desde IIRSA estos territorios son asumidos como ‘espacios vacíos’ que deben ser ocupados, ‘espacios desaprovechados’ que deben volverse competitivos o ‘espacios inútiles’ que pueden sacrificarse; ignorando a los pueblos que han construido y mantenido ahí otras territorialidades. Así, siguiendo la lógica de una empresa civilizatoria, se proyectaron una

serie de corredores bioceánicos que harían posible, ahora en el Sur, otra ‘conquista del Oeste’, capaz de derribar las ‘barreras naturales’ para ‘globalizar el progreso’.

Sin embargo, a inicios del siglo XXI, paralelamente a la instalación de IIRSA, el rechazo a las medidas de liberalización y privatización de los bienes comunes, configuró un intenso ciclo de conflictividad política, donde tuvieron un rol ascendente las demandas de carácter territorial y ecológico (Seoane y Tadei, 2013; Svampa, 2011; 2013). Efectivamente, una serie de movimientos populares se desplegaron en todo el subcontinente y en algunos países los levantamientos anti-neoliberales, lograron derrocar gobiernos y expulsar capitales transnacionales (García Linera, 2008; 2011; Mayorga, 2011; Villegas, 2013). Las democracias representativas se vieron debilitadas y la influencia norteamericana en la región perdió legitimidad, mientras en los países andinos emergían proyectos de sociedad alternativos que, al promover la plurinacionalidad del Estado y el paradigma del *Suma Qamaña/ SumakKawsay*, tensionaron la hegemonía del capitalismo neoliberal (Gudynas, 2010; Gutiérrez, 2009). En este escenario, la fuerza de los movimientos populares logró estancar las negociaciones del ALCA; luego, el sucesivo triunfo electoral de gobiernos progresistas hizo inviable el proyecto.

El llamado ‘giro a la izquierda’ y la derrota del ALCA, abrieron nuevas expectativas de desarrollo regional, las que se han canalizado en proyectos de integración disidentes del Consenso de Washington como ALBA, o que se distancian de la tutela norteamericana como MERCOSUR, UNASUR y recientemente CELAC. Sin embargo, más allá de la diversificación del escenario político sudamericano, del diseño de modelos económicos que se declaran post-neoliberales y de las nuevas estructuras institucionales de integración, IIRSA da continuidad al patrón capitalista neoliberal. En efecto, IIRSA se perpetúa -ahora como foro técnico del COSIPLAN de UNASUR- gracias al acuerdo entre los gobiernos abiertamente neoliberales, como Chile, Perú y Colombia, y aquellos que se definen socialistas o progresistas, como Bolivia, Ecuador y Venezuela, los cuales asumieron íntegramente el plan y lo articularon a sus proyectos gubernamentales (Svampa, 2011; Villegas, 2013; Soto, 2011; Gudynas, 2010; 2012).

Actualmente, la perpetuación en IIRSA de las lógicas del regionalismo abierto, tiene lugar en el complejo escenario de una crisis sistémica del capitalismo, que traspasa el ámbito económico, proyectándose como una crisis civilizatoria que se expresa en las dimensiones económica/financiera, ecológica, climática, energética y alimentaria (Lander, 2010; Gambina *et al*, 2010; de Sousa Santos, 2013). En esta coyuntura, Sudamérica cumple un papel estratégico por sus reservas de combustibles fósiles y alternativas energéticas que son indispensables para la reproducción del capital, además de poseer otros bienes necesarios para el estilo de vida de los países capitalistas centrales y, especialmente, para la industrialización de los emergentes (BRICS). Las obras IIRSA hacen posible la explotación intensiva de estas reservas naturales, definiendo y encadenando enclaves extractivos en un proceso de re-primarización de las economías de la región (Svampa, 2011; Villegas, 2013).

Consecuentemente, el problema de los pasivos ambientales que derivan de la construcción de carreteras, gasoductos, hidroeléctricas, etc., pone en el centro del debate

político el tema de la gestión territorial y ecológica. En este sentido, la territorialidad impuesta por las obras IIRSA genera un tipo particular de conflictividad política, que llamamos ecoterritorial pues se enmarca en la reivindicación de derechos territoriales de grupos locales y la preocupación global por el equilibrio de los ecosistemas. Si bien el fenómeno es transversal a Sudamérica, nuestra hipótesis es que la dinámica, gestión y resultados de estos conflictos, varía en función de la configuración del vínculo entre las esferas del Estado, el mercado y la sociedad civil, que define a cada sociedad. Pues esta configuración, constituye subjetividades con valores, intereses y características diferentes. En algunas sociedades predominarían las dinámicas de apoyo o adaptación, pero en otras las de resistencia e incluso subversión a la territorialidad IIRSA.

Atendiendo esta problemática, la investigación se planteó como objetivo general analizar la conflictividad ecoterritorial, asociada a la implementación de la iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), y como objetivos específicos: (a) Caracterizar la iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana, considerando sus fundamentos, trayectoria y estrategias de implementación; (b) Caracterizar la relación Estado/mercado/sociedad civil en sociedades neoliberales y en aquellas que se declaran alternativas al neoliberalismo, insertas en la planificación territorial de IIRSA; (c) Identificar a los actores locales, nacionales/plurinacionales involucrados o afectados con la implementación de un proyecto y describir sus argumentos a favor o en contra; y (d) Describir las estrategias de apoyo, adaptación, resistencia y/o subversión desplegadas por diversos actores locales, nacionales/plurinacionales y regionales frente a la implementación de una obra.

Metodológicamente, en función de la configuración de la relación Estado/mercado/sociedad civil, se seleccionaron dos casos representativos de los tipos de sociedad regional: Chile, como sociedad de matriz mercado-céntrica, donde el neoliberalismo es hegemónico, y Bolivia como sociedad que se declara post-neoliberal, y que transita entre las matrices Estado-céntrica y socio-céntrica. En cada una de estas sociedades se abordó un conflicto ecoterritorial específico, asociado a la implementación de IIRSA.

Para el caso de Bolivia, se consideró el conflicto por la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, que atravesaría el TIPNIS. El TIPNIS es un Territorio Indígena y Parque Nacional de la Amazonia, donde se superponen un corredor de biodiversidad y una franja petrolera. El TIPNIS es propiedad colectiva de moxeños, yurakarés y chimanes, quienes hacen un uso extensivo del territorio; modelo que coexiste tensamente con el manejo intensivo de los cocalleros que poseen propiedad individual en los bordes del parque, y con la explotación intensiva de madera y caimanes que realizan las transnacionales. Pese a lo anterior, los indígenas han mantenido ciertos niveles de autonomía territorial. El conflicto surge por la construcción inicialmente inconsulta de una carretera, que dividiría el bosque, incluyendo la zona núcleo. El tramo, conectaría el área sojera de Rondonía (Brasil), con el corredor bioceánico norte, que sale al Asia Pacífico. Además, la obra facilitaría las exploraciones petroleras y la internación de los cultivos de coca. Según el gobierno, la carretera garantizaría la presencia del Estado y el desarrollo de los indígenas. Por lo cual,

sería una obra estratégica para integrar territorialmente Bolivia, resguardar la soberanía y consolidar el Proceso de Cambio.

En Chile se trabajó el conflicto por el túnel de Agua Negra. Este túnel es una conexión cordillerana entre el Valle de Elqui (Chile) y San Juan (Argentina)¹. La obra es parte del corredor MERCOSUR-Chile, que conecta las costas de Brasil con las chilenas. El túnel se ubicaría en el nacimiento de la cuenca del Elqui, territorio de gran fragilidad hídrica, donde se desarrollan la trashumancia caprina, pequeña agricultura, agroindustria y pesca. Esta obra implica un aumento radical del transporte pesado con destino al puerto de Coquimbo, lo que supone un nuevo ordenamiento territorial (red de caminos, ampliación del puerto, etc.). Para las comunidades más cercanas, el principal temor es la amenaza a los equilibrios hídricos, la contaminación y la precarización de las actividades tradicionales. Cabe destacar que en la Región de Coquimbo, se está desarrollando un complejo proceso de etnificación 'diaguita'. Los diaguitas fueron reconocidos legalmente como pueblo originario el año 2006, pero no se les reconoce territorio. Aun así, diaguitas elquinos, reivindican la cordillera de los Andes como su territorio original y sagrado; y en nombre de esa territorialidad rechazan la construcción del túnel. Por su parte, la institucionalidad pública niega la existencia de conflicto, y desconoce que esta obra sea parte de IIRSA. La versión oficial defiende el túnel como un pilar de la integración binacional, enfatizando su rol estratégico para el turismo en las costas chilenas².

Este estudio de casos se planteó desde un enfoque cualitativo de carácter etnográfico, con apoyo documental (Geertz, 1987; Denzin y Lincoln, 2003; Vela, 2001). Se realizó un trabajo de campo de 7 semanas en Bolivia (dividido en dos estancias) donde se realizaron sesiones de observación etnográfica en las tierras bajas, el Chapare y las ciudades de Cochabamba y La Paz. Ahí se realizaron también entrevistas a autoridades tradicionales del TIPNIS, dirigencias indígenas, comunarios, participantes de las marchas, dirigentes cocaleros, miembros de la CSUTCB, de las Bartolina Sisa y representantes del partido de gobierno. En Chile, se realizó un trabajo de campo de 6 semanas en el interior del Valle de Elqui, donde junto a las observaciones etnográficas, se realizaron entrevistas a crianceros y regantes, dirigentes locales y pobladores que se auto-reconocen como diaguitas. Asimismo, se entrevistó a autoridades del Gobierno Regional de Coquimbo, comunidades ecológicas, colectivos en defensa del Valle y funcionarios públicos. El trabajo etnográfico fue complementado con el seguimiento de prensa oficial y alternativa, y revisión documental.

Para dar cuenta de los resultados de la investigación, este informe se estructura en cinco capítulos: El primero presenta una breve revisión bibliográfica sobre IIRSA y una aproximación teórica a la conflictividad ecoterritorial y los actuales escenarios políticos sudamericanos, la que funciona como marco referencial del análisis. El segundo capítulo, caracteriza la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana,

¹ Que se inserta en el territorio que se ha llamado 'corredor minero', cuya gestión está amparada en el Tratado de Maipú, firmado entre Chile y Argentina.

² Diferente es la versión oficial argentina, que promueve su potencial comercial, argumentando que el túnel sería un nuevo 'canal de Panamá'.

considerando su trayectoria, supuestos epistemológicos y estrategias de operación. El tercer capítulo aborda el caso de Bolivia y el cuarto el de Chile. Ambos capítulos se inician con una reseña de la historia reciente y una caracterización de la relación entre las esferas del Estado, el mercado y la sociedad civil, que permiten contextualizar el desarrollo de los conflictos, luego se presentan los conflictos propiamente tal, se caracterizan los actores involucrados o afectados por las obras, y sus estrategias de apoyo, adaptación, resistencia y/o subversión. Finalmente, el capítulo quinto sintetiza los principales aspectos del trabajo y plantea líneas emergentes para futuras investigaciones.

CAPITULO 1

Aproximaciones bibliográficas y una propuesta de marco referencial

En el campo de la integración regional, IIRSA ha sido un proyecto en cierta medida silencioso, aun cuando es la iniciativa de integración más estable y consensuada entre los gobiernos sudamericanos. De hecho, IIRSA se presenta como una iniciativa de carácter técnico (www.iirsa.org; UNASUR, 2012; COSIPLAN, 2009), desligándose así del debate político. Situación que influye en la producción de conocimiento sobre los conflictos ecoterritoriales que derivan de ella. Bajo estas condiciones, se identifican tres líneas de trabajo: (a) La producción de diagnósticos oficiales, (b) La producción de ensayos y artículos críticos; y (c) La producción de monografías de conflictos específicos, que tangencialmente se refieren a IIRSA.

En relación a los diagnósticos oficiales, estos se focalizan en las ventajas de IIRSA como pilar del desarrollo sudamericano (UNASUR, 2012; BID-IIRSA, 2010). En esta dirección, se naturaliza la necesidad creciente de infraestructura energética y conectividad, y por ende, el proyecto de desarrollo que esta promueve, como el único camino posible para las sociedades sudamericanas (BID-IIRSA, 2010). Por eso se argumenta que “sin infraestructura no hay ningún desarrollo económico y social posible” (CEPAL, 2011), mientras se define a IIRSA como una herramienta privilegiada para reducir la desigualdad y la pobreza, pues sería un hecho que a mayor infraestructura, mayor PIB (CEPAL, 2010, 2011).

En este sentido, los textos oficiales afirman que la iniciativa IIRSA es un pilar indispensable para el desarrollo de la región, ya que fortalece el círculo virtuoso infraestructura-competitividad (Sánchez, 2010). Cabe señalar que este planteamiento anula, bajo criterios técnicos, otras opciones de desarrollo o expectativas de orden social. Es más,

esta naturalización, como estrategia política, refuerza una visión evolucionista de la historia que promueve relaciones de dependencia entre las sociedades sudamericanas y aquellas industrializadas que se constituyen en el referente de vida deseable.

Por otro lado, en los documentos de carácter nacional, IIRSA se presenta como una plataforma de obras puntuales, muchas veces de pequeña envergadura, con impactos situados a nivel local. De este modo, las obras son fácilmente asimiladas a los planes estatales de infraestructura, lo que estratégicamente las desvincula de procesos sociales y políticos más amplios. Esto invisibiliza el rol de la iniciativa IIRSA como ordenadora de las relaciones y dinámicas territoriales. Lo relevante de estos diagnósticos es que, por un lado, limitan el debate público y con ello el eventual rechazo de las obras en la esfera de la sociedad civil y, por otro, las obras ya despolitizadas pueden ser asumidas por gobiernos neoliberales y por aquellos que se declararan post-neoliberales, sin mayor justificación ideológica.

En contraposición a los informes oficiales, los artículos y ensayos críticos dan cuenta de las deficiencias y contradicciones de la IIRSA. Aquí podemos distinguir entre aquellos de carácter académico y los elaborados por la sociedad civil organizada. En el primer caso, se subraya la relación de IIRSA con el neoliberalismo y la propuesta del ALCA (Gudynas, 2006; Olivo, 2008; Laats, 2009; Svampa, 2013). En esta línea, se argumenta que el regionalismo abierto sería perpetuado con la construcción de vías terrestres y fluviales para la exportación, con entrada y salida en los puertos del Pacífico, que conectan con las economías del Asia (Herbas y Molina, 2005). Área donde los requerimientos de hidrocarburos, minerales, soja, biocombustibles y alimentos van en crecimiento (Svampa, 2013; Villegas, 2013).

La iniciativa IIRSA generaría, entonces, un diseño territorial centrifugo, extractivo y expulsor de riquezas (Ceceña *et al*, 2007), que estimula la mercantilización de bienes que habían estado fuera de las redes del mercado. Además de establecer un nuevo orden regional, donde Brasil adquiere el rol de potencia, con expectativas subimperialistas (Zibechi, 2011).

Asimismo, desde esta producción académica, se subraya el carácter antidemocrático e insustentable de la IIRSA (Gudynas, 2006; 2010; Herbas y Molina, 2005) ya que la iniciativa no considera la preservación del patrimonio ecológico (Gudynas, 2007; 2010; Soto, 2012) ni el potencial etnocidio y/o genocidio de las poblaciones que habitan los territorios intervenidos (Laats, 2009; Soto, 2012). Problema que se asocia tanto a la reproducción del extractivismo tradicional, como a la puesta en marcha del neo-extractivismo en las sociedades que se declaran post-neoliberales (Motes, 2010; Laats, 2009, Villegas, 2013).

Por su parte, los textos que emergen de las organizaciones sociales tienen un carácter denunciante y propositivo, que enfatiza la vulneración de derechos, especialmente los indígenas. Por ejemplo, los informes de la Coordinadora Andina de Organizaciones Indígenas (CAOI) y la Coordinadora de Organizaciones Indígenas de la Cuenca Amazónica (COICA), señalan que IIRSA vulnera sus derechos a la propiedad

colectiva de la tierra, a la consulta y consentimiento previo, y a la libre determinación (Convenio 169 OIT); por lo que concluyen que atenta el *Suma Qamaña/ SumakKawsay* (CAOI, 2010; COICA, 2013). Estas organizaciones argumentan su rechazo a la IIRSA en la crisis sistémica del capitalismo, que se expresa en la debacle ecológica y climática, por eso plantean alternativas sistémicas que reposicionan el debate sobre la democracia y el desarrollo. El problema con estos documentos es que abordan IIRSA como si fuese una temática exclusivamente indígena, sin considerar sus efectos ecológicos, culturales y sobre todo económicos, en el conjunto de la población nacional/plurinacional y regional (Villegas, 2013).

Finalmente, tenemos gran cantidad de monografías de conflictos específicos. Aquí cabe mencionar: El conflicto por la carretera del TIPNIS en Bolivia (Paz, 2010; Villegas, 2013), el Conflicto de Bagua en Perú (Alimonda, 2011), el conflicto en el territorio mapuche de Neuquén, Argentina, el conflicto por las represas de Madre de Dios en Perú y Brasil (Rodríguez y Alvareque, 2006) y los conflictos de la hidrovía Parana-Paraguay. Todos estos estudios abordan temáticas comunes como los impactos ecológicos de las obras, la violación de Derechos Humanos, el rol de los movimientos sociales y la aplicación del Convenio 169 de la OIT, en especial del derecho a la consulta previa, libre, informada y de buena fe a los pueblos que habitan dichos territorios. Es notoria la ausencia de trabajos que documenten conflictos asociados a IIRSA en Chile, situación que contrasta radicalmente con la producción boliviana.

Si bien la bibliografía sobre el tema es variada, también es parcial. En el caso de los diagnósticos oficiales la información es general y con una clara intención de legitimar la IIRSA; en su caso, llama la atención la total omisión de situaciones de conflicto, o por lo menos, de tensiones provocadas por las obras. Mientras, los artículos académicos de carácter crítico coinciden en los argumentos, pero no todos presentan investigaciones empíricas que los sustenten, además su nivel de abstracción no da cuenta de las dinámicas territoriales que entran en conflicto. Por último, los estudios de conflictos específicos, pese a entregar valiosos detalles contextuales, al focalizarse en la descripción de lo local, pierden la complejidad del IIRSA como iniciativa de integración regional, asociada a las dinámicas de acumulación del capitalismo global. De cierto modo, la literatura fragmentada sobre el problema, es funcional a la fragmentación y despolitización de las obras IIRSA.

Territorialidades en disputa y escenarios políticos sudamericanos.

Territorio y territorialidad.

Considerando los aportes y limitaciones de la bibliografía revisada, nuestra aproximación teórica a la conflictividad ecoterritorial generada por las obras IIRSA, se sitúa desde los debates de la ecología política latinoamericana. La ecología política es un campo emergente de investigación transdisciplinar, que retomando los aportes de la economía política, la geografía y la antropología, analiza las relaciones de poder asociadas a la producción, apropiación y control de la naturaleza, enfatizando las disputas entre

diferentes proyectos de orden social (Gudynas, 2012; 2010; Alimonda, 2011; Palacios, 2006; Escobar, 2011). El enfoque de la ecología política, nos permitirá articular el análisis de conflictos específicos con la problemática más amplia de la integración regional, y la inclusión subordinada de Sudamérica en el orden capitalista global.

Para pensar esta articulación, partimos del concepto de *territorio*, comprendido como el producto histórico de la interacción sociedad/naturaleza (Damonte, 2011; Gudynas, 2010; O'conor, 1998). Según Montañez, el territorio es un fenómeno relacional "... que insinúa un conjunto de vínculos de dominio, de poder, de pertenencia o de apropiación entre una porción o la totalidad del espacio geográfico y un determinado sujeto, individual o colectivo" (Montañez, 2001). En tal sentido, el territorio es una construcción política, que expresa espacialmente las relaciones de poder.

Históricamente, cada grupo humano desarrolla su propia *territorialidad*, es decir su forma particular de usar, significar, controlar y apropiarse del espacio, la que se expresa en cómo este es distribuido y organizado (Crespo, 2006). La territorialidad supone una lógica de ocupación que *ordena* las relaciones sociales y configura las subjetividades, mediante sistemas de creencias, valores y normas. Cabe destacar que la territorialidad está asociada a procesos de identificación colectiva, y por ende, a la delimitación de fronteras (materiales y simbólicas), al ejercicio de la soberanía ya la implementación de determinados regímenes de propiedad. En un mismo espacio pueden expresarse diferentes territorialidades, que se disputan la hegemonía.

Las ciencias sociales y políticas han pensado los territorios desde la territorialidad del Estado-nación, donde los principios de soberanía y propiedad privada cumplen un rol fundamental. Pero en sociedades abigarradas, como gran parte de las de Sudamérica, dicha territorialidad coexiste, tensamente, con otras territorialidades cuyo origen es incluso previo a la invasión española. Algunas de las cuales han logrado reproducirse en complejas dinámicas de resistencia/adaptación.

Siguiendo a Damonte (2011) podemos hablar, entonces, de territorialidades hegemónicas y territorialidades contra-hegemónicas. Las primeras son las impuestas por el Estado-nación liberal; y las segundas comprenden el amplio abanico de territorialidades preexistentes y otras alternativas que se han ido formando desde los márgenes y/o la crítica al orden capitalista. Sin embargo, cabe destacar que la territorialidad del Estado-nación, no solo es tensionada por la diversidad de territorialidades que se reproducen en el espacio donde este ejerce soberanía, sino también por territorialidades externas, de carácter regional y global.

Es en el cruce de esta diversidad de territorialidades, que interactúan en relaciones asimétricas, donde se configuran los conflictos territoriales. La disputa territorial es una disputa por la apropiación material y simbólica del espacio, y la legitimación de su ordenamiento. En esta línea de argumentación, es también un conflicto cultural.

La territorialidad capitalista neoliberal.

El capitalismo es un modelo cultural que se sostiene en la explotación del trabajo y la naturaleza. Este modelo produce territorios y subjetividades subordinados al carácter privado de la propiedad y el principio de la libre competencia. La territorialidad capitalista se funda en una cosmovisión etnocentrista y antropocéntrica. El capitalismo es antropocéntrico, pues atribuye al ser humano la supremacía absoluta sobre la vida en la Tierra, lo que deriva en la cosificación de la naturaleza, que se define como una fuente inagotable de *recursos* al servicio del capital, lo que legitima su control, privatización y explotación (Gudynas, 2009). En este sentido, la territorialidad capitalista, supone una valoración economicista de los espacios y sus ecosistemas, categorizados como *recursos naturales*.

Pero el capitalismo también es etnocéntrico, pues se impone como modelo cultural superior, legitimando así procesos históricos de colonización que amplían sus mercados. Ciertamente, la expansión del capitalismo, traspasando todo tipo de fronteras en su fase neoliberal, ha impuesto una territorialidad de carácter global, transnacionalizada; cuyos ejes de poder son los grandes capitales, los Estados centrales (G20) y los organismos multilaterales afines. Aunque la explotación del trabajo y la naturaleza no reconocen fronteras, claramente el etnocentrismo estimula el despojo de los países periféricos en función del crecimiento económico de los países centrales.

En la historia reciente de Sudamérica, la expansión del capitalismo neoliberal conlleva un proyecto territorial basado en la privatización de los *bienes comunes* y la transnacionalización (Seoane y Tadei, 2012; 2013). Dicho proyecto se concretó con los ajustes neoliberales de la década del noventa y la implementación del regionalismo abierto, promovido por la CEPAL, como estrategia de integración. El regionalismo abierto, comprendió Sudamérica como un espacio geoeconómico que debía eliminar sus barreras físicas e institucionales para facilitar la libre circulación y competencia de las mercancías. En este enfoque, la integración hacia adentro se promueve en función de una integración hacia fuera.

El ciclo de acumulación del capital abierto en aquel entonces, se basa en la apropiación privada y mercantilización de bienes que habían estado fuera de las redes del mercado. Harvey (2004, 2007) denomina este fenómeno ‘acumulación por desposesión’, pues instala una dinámica de despojo de los *bienes comunes* de poblaciones locales a favor de la acumulación de las empresas transnacionales y los Estados del capitalismo central. De hecho, *bienes comunes* como el agua, la biodiversidad, las funciones eco-sistémicas, etc., ahora definidos como *recursos naturales*, se mercantilizan en un nuevo lenguaje de valoración que los reduce al rol de *insumos* productivos.

El despojo, que opera mediante la privatización, el extractivismo y la contaminación; impone una territorialidad que desarticula las preexistentes. Del proceso emergen territorios, que bajo la forma de enclaves extractivos, se integran de manera subordinada a los circuitos globales, actualizando y en algunos casos profundizando relaciones históricas de dependencia y control. Con la acción de acumulación por

desposesión, se actualiza la definición marxista de acumulación original, pero enfatizando su permanente reedición.

Para las sociedades de Sudamérica, esta última fase de acumulación por desposesión, ha significado el fortalecimiento de lo que Acosta (2009) define como economías rentistas, sostenidas en el extractivismo. Estas economías son extractivistas pues se sustentan en la explotación intensiva de bienes naturales a un ritmo que sobrepasa sus capacidades ecológicas de regeneración. Y son rentistas, pues ahí la acumulación no se basa en el trabajo, sino en la apropiación directa de esos *bienes comunes*, mercantilizados como *recursos naturales*. Paradójicamente, estas economías rentistas configuran sociedades donde la riqueza ecológica coexiste con altos niveles de pobreza social, pues el modelo extractivista se asocia a procesos de privatización y concentración de la propiedad.

Consecuentemente, la imposición de la territorialidad neoliberal provoca una nueva conflictividad entre el Estado, el mercado y la sociedad civil. La novedad es que tras la crisis de legitimación del neoliberalismo, los conflictos no se enmarcan solo en la defensa de derechos de propiedad territorial y, en términos más generales, de los procesos tradicionales de apropiación del espacio, sino también en la promoción del equilibrio ecológico del planeta, que realizan los movimientos ecologistas globalizados.

En este punto es donde el problema de los derechos territoriales se cruza con la cuestión ecológica, dado que la explotación indiscriminada de los bienes naturales a nivel local va encadenada a la vulneración de procesos ecosistémicos que trascienden los espacios de soberanía estatal. Consecuentemente, el discurso de los derechos y el de la protección ecológica son apropiados por grupos locales, que se movilizan en defensa de sus territorios. Motivo por el que Svampa (2011) plantea el giro ecoterritorial de los movimientos sociales que caracterizan lo que va del siglo XXI.

Este giro ecoterritorial cobra sentido en un escenario de despojo, donde los territorios y sus bienes se transforman en el principal objeto de disputa política. La gestión de lo ecoterritorial, entonces, se constituye en un campo de conflictividad permanente, debido a la superposición asimétrica de territorialidades de carácter local, nacional, regional y global. En este campo de disputa, la expresión 'ecoterritorial' enfatiza la compleja articulación de ambas perspectivas, pero no significa necesariamente su fusión, ya que las demandas territoriales y las de carácter ecologista pueden tener convergencias o desencuentros radicales.

Estado, mercado y sociedad civil: nuevas configuraciones al iniciar la segunda década del siglo XXI.

La conflictividad ecoterritorial que caracteriza hoy en día la política sudamericana, se enmarca en un nuevo escenario que se constituye tras la crisis del neoliberalismo y las democracias representativas que lo legitimaban (Seoane y Tadei, 2011; Thwaites *et al*, 2012; Gómez, 2012). Efectivamente, la imposición de una territorialidad neoliberal, intensificó la desigualdad (Acosta, 2012; Gudynas, 2009). En algunas sociedades, las democracias de mercado contuvieron el descontento, pero en otras potentes movilizaciones

populares demandaron el rol regulador del Estado, o reivindicaron su derecho a la autonomía para controlar sus territorios y bienes comunes (Gutiérrez, 2009; Crespo, 2011; Prada, 2011).

Si bien el poder destituyente de estas movilizaciones no fue un fenómeno generalizado, en su conjunto, los levantamientos populares en Venezuela, Argentina, Bolivia y Ecuador, cuestionaron la hegemonía neoliberal en la región, posibilitando otras formas de relación entre Estado, mercado y sociedad civil, que trasgreden el orden mercado-céntrico (Gómez y Escalante; 2010). Estos procesos canalizaron una serie de proyectos sociales disidentes y/o alternativos, que solo confluían en su rechazo al neoliberalismo y/o a la tutela norteamericana y de los organismos financieros internacionales. El campo de la disidencia contenía proyectos de carácter socialista, indianista, nacional-popular, socialdemócrata, etc.

De estos procesos surgen sociedades que se declaran post-neoliberales, aunque los significados que atribuyen al término son diversos: Por un lado tenemos sociedades que recuperan la retórica desarrollista que imperó a mediados del siglo XX (Seoane, *et al*, 2011, 2012) y reactivan la centralidad del Estado como regulador del orden social. Sin embargo, mantienen políticas neoliberales que coexisten con las de carácter redistributivo. Es el caso de Brasil y Argentina, donde las reformas intentan un modelo mixto, que transita entre la centralidad del mercado y la del Estado, como configurador del nuevo orden. En estas sociedades, la crisis del cambio de siglo no significó procesos destituyentes, sino más bien la apertura de un ciclo reformista que ‘popularizó’ la política social, pero no ha alterado el patrón de desarrollo. De todas maneras, las movilizaciones promovieron una nueva actitud frente a las relaciones internacionales, que enfatiza la soberanía ante los organismos financieros multilaterales.

Por otro lado, tenemos sociedades donde el post-neoliberalismo se comprende desde un enfoque descolonizador. Es el caso de Bolivia y en menor medida Ecuador, sociedades donde el ciclo de movilizaciones anti-neoliberales activó la memoria larga de las luchas indígenas anticoloniales. En estos casos, pese a sus notorias diferencias, el fracaso neoliberal posibilitó procesos constituyentes de carácter refundacional, de los que emergen Estados que se declaran plurinacionales; asumen el paradigma del *Suma Qamaña/ Sumak Kawsay*, como alternativa al desarrollo capitalista; y la democracia participativa y comunitaria como complemento de la representativa. Aunque se debe aclarar que su reestructuración constitucional, no ha sido suficiente para cambiar prácticas políticas y culturales heredadas del pasado oligárquico y neoliberal. En ambos casos, el post-neoliberalismo se comprende como un freno a la privatización transnacional y el control de los organismos financieros globales, y la implementación de políticas redistributivas. En estas sociedades, la posibilidad de instalar un orden socio-céntrico, se va diluyendo al cerrarse el ciclo de debates constituyentes, mientras se instala un orden Estado-céntrico, que tensiona el principio de plurinacionalidad y las potencialidades de la democracia participativa y comunitaria. A pesar de su fuerte crítica al neoliberalismo, sus gobiernos actuales no plantean proyectos alternativos al capitalismo.

No obstante, junto a estas sociedades que en menor o mayor grado se distancian del neoliberalismo, en Sudamérica este sigue presente. Es más, este modelo de desarrollo ha configurado sociedades neoliberales (Gómez Leyton, 2010), donde el mercado regula las relaciones sociales, mientras el Estado facilita el operar del mercado y subsidia, mediante políticas focalizadas, la inclusión en él de los sectores empobrecidos. El caso paradigmático es Chile, pero también integran este grupo Perú y Colombia. Estas sociedades, sobre todo la chilena, se caracterizan por la existencia de una sociedad civil privatizada y despolitizada, que se articula en función de la competitividad y eficiencia. Un rasgo transversal a estas sociedades es la cercanía de sus gobiernos con el norteamericano, y la violencia ejercida por el Estado, razón por la cual podemos incluir estos países como representativos de lo que González Casanova (2002) llama ‘neoliberalismo de guerra’.

Lo relevante de este panorama político es la diversificación de proyectos de sociedad, que gestan nuevas visiones del ordenamiento territorial y de los horizontes culturales que definen los modelos deseables de integración regional. Dicha diversidad tensiona la hegemonía de la territorialidad neoliberal, aunque no lo suficiente para levantar proyectos alternativos al regionalismo abierto y el extractivismo rentista. En ese sentido, la implementación de los modelos alternativos de sociedad es contradictoria, pues el capitalismo aun es dominante, como se manifiesta en la continuidad de las políticas de despojo que, a través de los corredores IIRSA, vincula los territorios locales con las dinámicas globales de acumulación. En este contexto, resulta interesante cómo los conflictos ecoterritoriales asociados a las obras IIRSA, son permeados por las conflictividades políticas propias de cada sociedad. De hecho la interpretación y las estrategias de gestión de estos conflictos no pueden desprenderse de ellas.

CAPÍTULO 2

La iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA).

La iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) surge en el contexto de la Primera Reunión de Presidentes de América del Sur, que se realizó el año 2000 en Brasilia. Esta reunión fue convocada por el presidente Fernando Enrique Cardoso en el contexto de la conmemoración de los 500 años del ‘descubrimiento’ de Brasil, y contó con la participación de los presidentes de Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela. También estuvieron presentes representantes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) y del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF). El evento se focalizó en las proyecciones comerciales de la región, y su vínculo con el desarrollo de la infraestructura.

Los debates y acuerdos de la reunión fueron sintetizados en el Comunicado de Brasilia, documento que puede considerarse una declaración de principios y una hoja de ruta para el fortalecimiento del neoliberalismo. Este comunicado valora el éxito de las reformas estructurales y la democracia representativa, que habría marcado la década del noventa, y desde ahí asume el Regionalismo abierto como la estrategia de integración para América del Sur. Explícitamente, el punto 33 señala:

“Los presidentes suramericanos reafirmaron el entendimiento de que el proceso de formación de un espacio ampliado en la región obedecerá los principios del ‘regionalismo abierto’ y reforzará la posición de los países de América del Sur en negociaciones

importantes, que la región desea ver llevadas a buen término, como las de un Área de Libre Comercio de las Américas, las negociaciones que involucran la búsqueda de una mayor articulación con la Unión Europea, o en el ámbito de la Organización Mundial del Comercio, entre otras. Señalaron la expectativa de que esas negociaciones comerciales extraregionales deban contribuir para el desarrollo socioeconómico y para la plena integración de los países suramericanos en la economía internacional”.

El Comunicado de Brasilia enfatiza el compromiso categórico de los gobiernos sudamericanos con la OMC y el ALCA. En este contexto, la infraestructura se presenta como el soporte material de dicho modelo de integración, y por extensión del desarrollo neoliberal, como explica el punto 37:

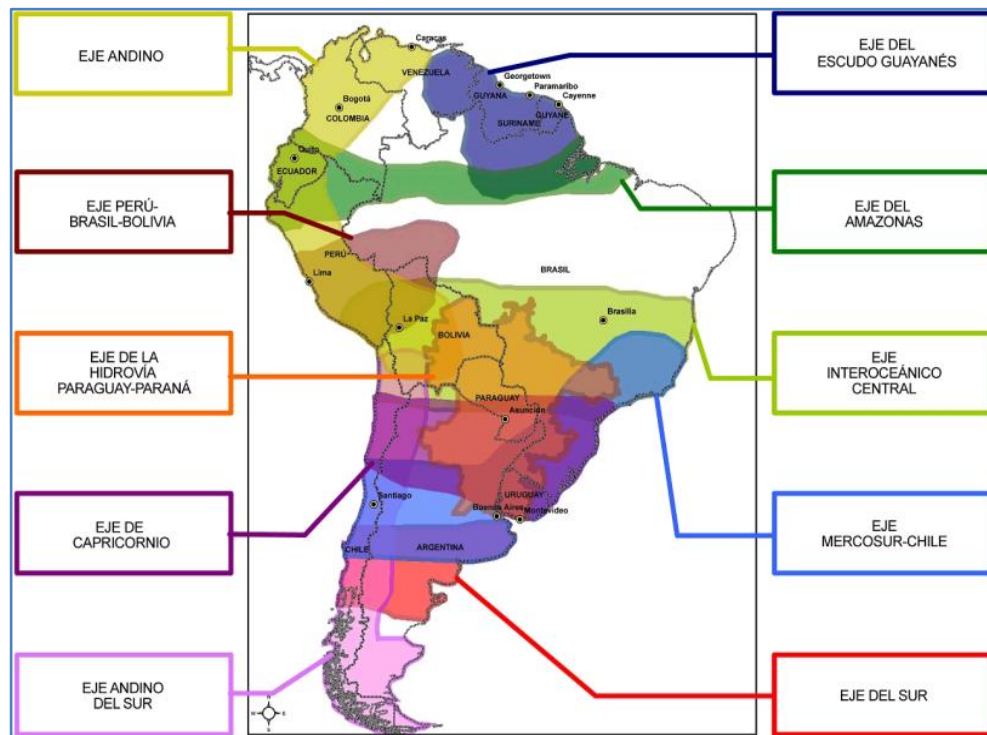
“Integración y desarrollo de la infraestructura física son dos líneas de acción que se complementan. La formación del espacio económico ampliado suramericano, que anhelan las sociedades de la región, dependerá de la complementación y expansión de proyectos existentes y de la identificación de otros nuevos proyectos de infraestructura de integración, orientados por principios de sostenibilidad social y ambiental, con capacidad de atracción de capitales extraregionales y de generación de efectos multiplicadores intraregionales. Avances en el campo de la infraestructura, por su parte, revertirán en nuevos impulsos para la integración, creándose así una dinámica que debe ser incentivada. Ese escenario sería también beneficiado por una política de inversiones con perspectiva regional y no sólo nacional”.

En este primer encuentro de presidentes, el BID -a solicitud del gobierno brasilero- presentó una evaluación de la infraestructura regional y un plan de mejoramiento, que configuró la plataforma de proyectos IIRSA. La idea central de la propuesta es desarrollar obras que potencien la competitividad de los territorios, y generar alternativas de financiamiento que incluyen la inversión pública y privada, para ello se consideran obras viales que conecten los territorios, obras energéticas que sustenten la extracción de recursos, y comunicacionales, que aceleren los flujos de información.

La planificación propuesta por el BID, se basa en Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs), que son definidos como “franjas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales” (www.iirsa.org). Según declara la web de IIRSA, para cada EID se identifican los requerimientos de infraestructura física, a fin de articular el territorio con el resto de la región, planificar las inversiones y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Estos Ejes de Integración y Desarrollo configuran corredores comerciales con salidas en las costas del Atlántico y el Pacífico, que reorganizan el territorio suramericano, superponiéndose al ordenamiento estatal. Actualmente, IIRSA cuenta con los siguientes ejes:

1. Eje Andino (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela)
2. Eje Andino del Sur (Chile, Argentina)
3. Eje del Amazonas (Colombia, Ecuador, Perú, Brasil)
4. Eje de Capricornio (Chile, Argentina, Paraguay, Brasil)
5. Eje del Escudo Guayanés (Venezuela-Brasil-Guyana-Surinam)
6. Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Paraguay, Argentina, Uruguay, Brasil, Bolivia)
7. Eje Interoceánico Central (Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú)
8. Eje MERCOSUR-Chile (Chile, Argentina, Uruguay, Brasil)
9. Eje Perú-Brasil-Bolivia
10. Eje del Sur (Argentina, Chile)

Mapa Ejes de Integración y Desarrollo IIRSA



En torno a estos ejes se estructura la Cartera de Proyectos, los que son seleccionados a través de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa, que se plantea “identificar los grupos de proyectos que mayor impacto esperado tendrían en relación al desarrollo sustentable de sus áreas de influencia”. De esta manera, se pretende “profundizar la vinculación de los proyectos con sus espacios y la mejor funcionalidad logística de las inversiones” (www.iirsa.org). Este proceso de planificación ha considerado dos etapas: La primera del 2003 al 2004, correspondió a la conformación y ordenamiento de la Cartera de

Proyectos; y la segunda, de 2005 a 2010, se orientó a la promoción de un salto de calidad en el proceso de planificación territorial y de la Cartera de Proyectos IIRSA.

Trabajando en torno a los 10 Ejes de Integración y Desarrollo, la IIRSA ha canalizado una serie de obras de infraestructura de gran impacto territorial, cuya selección y diseño responde a criterios técnicos y financieros. Para eso los países proponen sus proyectos, los que son evaluados y asesorados en las reuniones de ministros o representantes gubernamentales ante IIRSA. Una tarea central de la plataforma es facilitar la adquisición de recursos, estimulando la inversión privada; y otra, la de promover la homogenización de marcos normativos y fiscalizadores que faciliten la aprobación y ejecución de las obras. Cabe destacar la desigual capacidad de inversión que presentan los países miembros, lo que se traduce, por ejemplo, en el predominio de los intereses brasileros y la dependencia de Bolivia y Paraguay.

A pesar de las declaraciones oficiales, que valoran su aporte a la eficiencia de la economía regional, particularmente por el desarrollo de proyectos que viabilizan la explotación y exportación de materias primas; IIRSA ha sido fuertemente criticada. Entre las críticas más generalizadas, destacamos: (a) la centralidad que en la toma de decisiones asumieron los organismos financieros multilaterales (BID, CAF, FONPLATA) en desmedro de la soberanía de los Estados, (b) la falta de atención a los impactos medioambientales generados por las obras, (c) la vulneración de derechos de los pueblos afectados por la ejecución de los proyectos, (d) el protagonismo de la banca brasilerera (BNDES) y las empresas de ese país, en el financiamiento, y por ende, en la definición e implementación de las obras, y (e) la falta de mecanismos democráticos de información y participación. Más allá de estas críticas puntuales, la iniciativa ha sido rechazada por su enfoque de Regionalismo abierto, que operativiza la integración intraregional en función de las necesidades del comercio global, en perjuicio de las economías locales; y por su asociación directa a la propuesta del ALCA. El problema con las obras IIRSA es que estas sustentan el extractivismo y, por ende, la primarización de las economías de la región.

Tras la derrota del ALCA en el Encuentro de Mar del Plata, las críticas a IIRSA se intensificaron. De hecho, el año 2006 en la Cumbre de Cochabamba diferentes sectores sociales y políticos exigieron la revisión y reconducción de esta plataforma. Descontento que fue canalizado públicamente por el Presidente de Bolivia, quien escribe una carta en la que señala:

“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” (Evo Morales, 2006).

Efectivamente, en Cochabamba se debatió el rol de IIRSA como instancia reproductora del neoliberalismo y, por tanto, de la subordinación de las economías regionales al capitalismo globalizado. La imagen de la iniciativa quedó entonces muy

debilitada, debido al cuestionamiento de los gobiernos autodenominados progresistas y de la sociedad civil organizada en redes regionales, como la Confederación de Organizaciones Indígenas de la Cuenca Amazónica (COICA), la Confederación Andina de Organizaciones Indígenas (CAOI) y la Alianza Social Continental. Pero ello no fue suficiente para modificar la cartera de proyectos, ni la orientación extractivista de la plataforma.

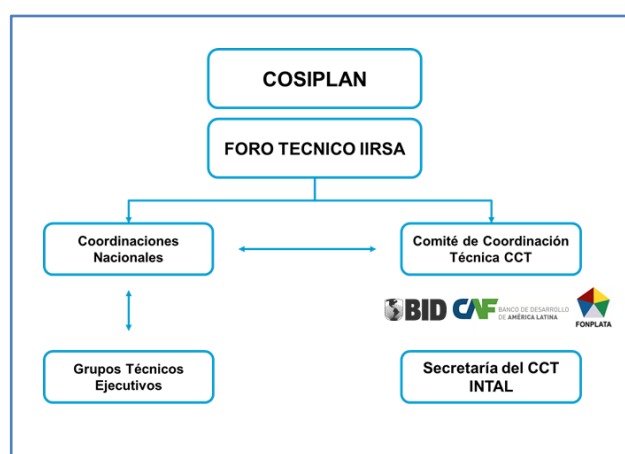
Desde el 2006, las sucesivas Cumbres Presidenciales estuvieron marcadas por los cuestionamientos a IIRSA y el diseño de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) como nueva estructura política de integración regional. En esta coyuntura, el debate por la orientación de la infraestructura regional se articuló al de los lineamientos políticos que definirían el posicionamiento de América del Sur frente al orden económico global. Por eso la UNASUR, que finalmente se constituye el año 2008, se plantea como una de sus prioridades el desarrollo de infraestructura para la interconexión de la región. De hecho, en su Tratado Constitutivo especifica tareas directamente vinculadas al tema, entre ellas destacamos:

- d) La integración energética para el aprovechamiento integral, sustentable y solidario de los recursos de la región.
- e) El desarrollo de una infraestructura para la interconexión de la región y de nuestros pueblos de acuerdo con los criterios de desarrollo social y económico sustentables.
- m) La integración industrial y productiva, con especial atención a las pequeñas y medianas empresas, cooperativas, redes y otras formas de organización productiva.

Para cumplir estas tareas, UNASUR crea, el año 2009, el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) y, valorando positivamente los avances de IIRSA, pero considerando sus fallas, redefine esta plataforma como su Foro Técnico, al que se atribuyen las siguientes funciones:

- Elaborar la planificación para la integración física regional de América del Sur.
- Actualizar, evaluar y monitorear la ejecución de la Cartera de Proyectos de Infraestructura para la integración física regional.
- Desarrollar y aplicar metodologías para enriquecer la Cartera de Proyectos, atendiendo criterios de desarrollo social y económico sustentables, preservando el ambiente y el equilibrio de los ecosistemas.
- Actualizar, reformular y dar seguimiento a la Agenda de Implementación Consensuada.
- Mantener permanente intercambio de información y colaboración con el Comité Coordinador.
- Presentar al Comité Coordinador sus aportes para el Plan de Acción y el Plan de Trabajo Anual.

UNASUR toma el control de IIRSA con la intención de darle una orientación política comprometida con el desarrollo sustentable y los derechos de los pueblos, pero sin abandonar los principios del regionalismo abierto. Cabe destacar que UNASUR se presenta como una apuesta de integración política de alto nivel, que opera con autonomía respecto a otras instancias de integración lideradas por Estados Unidos, lo que generó grandes expectativas en los sectores antiimperialistas y críticos del neoliberalismo. En términos operativos, UNASUR aplica un nuevo organigrama para la infraestructura de integración regional, en el que IIRSA queda subordinada al COSIPLAN, que finalmente tiene la responsabilidad política de las obras, mientras las Coordinaciones Nacionales asumen mayor protagonismo en su relación con los organismos financieros que forman el Comité de Coordinación Técnica:



Fuente www.iirsa.org

En este nuevo escenario, IIRSA-COSIPLAN incorpora otro instrumento de gestión, la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API). Esta agenda consiste en un conjunto de 31 proyectos estructurados por un monto de inversión estimado en US\$16.713,8 millones, de carácter estratégico y de alto impacto para la integración física y el desarrollo socio-económico regional. Su objetivo es promover la conectividad de la región a partir de la construcción y operación eficiente de la infraestructura, atendiendo a criterios de desarrollo social y económico sustentable, preservando el ambiente y equilibrio de los ecosistemas (www.iirsa.org).

Como se explica en la web oficial “Los componentes de esta Agenda no son proyectos aislados, sino ‘proyectos estructurados’. Un proyecto estructurado es aquel que consolida redes de conectividad física con alcance regional, con el propósito de potenciar sinergias existentes y solucionar las deficiencias de la infraestructura implantada”. En estos momentos la API contiene 31 proyectos estructurados y 101 proyectos individuales. Para desarrollar esta agenda, IIRSA-COSIPLAN viene elaborando una serie de propuestas metodológicas que buscan mejorar sus estándares de sustentabilidad ambiental y participación social, sin dejar de lado su perspectiva comercial. Aquí cabe mencionar la Evaluación Ambiental y Social Estratégica (EASE) y los Programas Territoriales de

Integración (PTI), que aún están en fase piloto. Lo que se espera con estos instrumentos es “optimizar el manejo ambiental del territorio, sumar ingredientes de integración productiva y logística, armonizar temas de naturaleza regulatoria y normativa, y mejorar los impactos locales de la infraestructura” (www.iirsa.org).

Pero la inclusión de IIRSA en COSIPLAN, y el desarrollo de un lenguaje más democratizador y consciente de los problemas ecológicos, no ha generado cambios visibles en su orientación ni en sus estrategias operativas. Por el contrario, la iniciativa continúa con su plan original, solo que ahora legitimada por UNASUR. De hecho, los organismos financieros mantienen un rol predominante, aunque en los últimos años el BNDES brasilero se ha posicionado como el principal financista de las obras IIRSA, lo que implica un giro en la orientación de la deuda de las naciones sudamericanas, y también en las relaciones políticas intraregionales. En este sentido, es importante señalar que el posicionamiento de Brasil como potencia emergente, se sustenta, de variadas maneras, en la implementación de los corredores bioceánicos del IIRSA.

La persistencia de IIRSA, luego del fracaso del ALCA es un tema sumamente complejo: Hoy en día, todos los gobiernos de la región -incluso el boliviano, que duramente exigiera la reconducción de la iniciativa- coinciden en su apoyo a la implementación de los proyectos, los que son presentados como logros gubernamentales, desvinculados de la plataforma IIRSA. Efectivamente, los gobiernos publicitan obras puntuales, sin hacer referencias a los Ejes de Integración y Desarrollo que les dan sentido. La fragmentación de las obras, invisibiliza los corredores.

Esmuy relevante comprender que IIRSA, a diferencia del ALCA, se plantea como unórgano técnico de UNASUR, no como una propuesta geopolítica, por eso sus decisiones se legitiman en criterios ingenieriles. Situación que explica la ausencia de espacios de participación ciudadana. Sin embargo, esta estrategia de despolitización de las obras comienza a perder eficiencia desde inicios de 2010, cuando emergen importantes movilizaciones sociales, que vinculan conflictos ecoterritoriales específicos con el diseño de los corredores IIRSA. En este sentido, ni la Evaluación Ambiental y Social Estratégica (EASE), ni los aún incipientes Programas Territoriales de Integración (PTI), han logrado responder a las demandas de democratización de la iniciativa.

Actualmente, la plataforma de proyectos IIRSA, se posiciona como uno de los órganos más relevantes de UNASUR, pero paradójicamente, continúa siendo invisible para la generalidad de los pueblos sudamericanos. En efecto, las obras -principalmente las energéticas- sustentan la continuidad de los programas neoliberales y también las experiencias de postneoliberalismo, mientras IIRSA-COSIPLAN mantiene un relativo anonimato, que inhabilita su problematización en el debate público. Esta es una contradicción fundamental, pues las expectativas políticas que en su momento generó la constitución de UNASUR tienden a desvanecerse, mientras el modelo de regionalismo abierto, canalizado a través de IIRSA, se fortalece.

CAPÍTULO 3

IIRSA en Bolivia: el conflicto por la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos.

En este capítulo trataremos el conflicto por la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, para abordar la conflictividad asociada a IIRSA en Bolivia. Cabe subrayar que Bolivia, en tanto corazón del subcontinente, cumple un rol estratégico en el diseño de los corredores IIRSA. De hecho son 6 los Ejes de Integración y Desarrollo (EID) que atraviesan este país, principalmente vinculados a la expansión brasilera al Asia Pacífico, y la producción de materias primas: minerales e hidrocarburos, que sustentan el Proceso de Cambio, implementado por el gobierno de Evo Morales. Si bien el mismo presidente ha cuestionado la orientación de IIRSA, hoy en día, las obras son publicitadas como ejemplos de su eficiencia gubernamental. El gobierno omite las referencias a IIRSA, pero el conflicto por el tramo II de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos (articulado con el corredor norte) ha visibilizado el papel de IIRSA en el ordenamiento territorial boliviano, abriendo un incipiente debate, que gracias a la repercusión mediática de dicho conflicto, se extiende a los casos de la hidroeléctrica Cachuela Esperanza, el tramo Riberalta-Guayaramerín, y la hidroeléctrica El Bala, por dar algunos ejemplos.

A manera de contextualización del conflicto por la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, primero presentamos una breve reseña de la historia reciente de Bolivia; un análisis de su Nueva Constitución Política, en tanto marco jurídico de la relación entre el Estado, el mercado y la sociedad civil; y algunos comentarios de la situación post-constituyente. Este ítem se basa en la revisión documental y bibliográfica, y el seguimiento de prensa. Luego entregamos antecedentes generales del conflicto por la carretera, para seguir con la caracterización de los sujetos involucrados y los repertorios con que interpretan el conflicto y defienden sus posiciones y demandas. Posteriormente, nos enfocamos en la descripción de las estrategias con que los diferentes sujetos enfrentan la obra caminera. Cabe destacar que esta última parte se sustenta en las sesiones etnográficas y las entrevistas realizadas, por lo que se incluyen relatos de las posiciones en

conflicto³. El capítulo se cierra con unos breves comentarios que retoman el tema IIRSA, pues en este caso el problema de la territorialidad indígena ha desplazado al de la integración regional como foco del conflicto. Efectivamente, en torno al proyecto carretero, confluyen los debates por el diseño de la integración y el problema de la territorialidad en un Estado Plurinacional.

BOLIVIA: RECONFIGURANDO LA RELACIÓN ESTADO, MERCADO Y SOCIEDAD CIVIL.

La actual configuración de la relación entre el Estado, el mercado y la sociedad civil en Bolivia, se explica en función del proceso constituyente que emergió del ciclo de movilizaciones anti-neoliberales de fines del siglo pasado. Periodo en que la sociedad boliviana intenta el tránsito hacia una matriz política socio-céntrica, donde la sociedad civil de carácter popular asume un rol preponderante. Desde 2009 Bolivia se define constitucionalmente como un Estado Plurinacional, que se declara post-neoliberal y descolonizador, y asume los principios del paradigma andino del *Suma Qamaña*.

Este nuevo orden emerge de la derrota del proyecto neoliberal que no consiguió arraigar un modelo mercado-céntrico de sociedad. Por el contrario, al entrar en crisis, este gatilla las tensiones latentes en la base misma del Estado-nación. En la historia reciente de Bolivia, la crisis del modelo se gesta con la instalación del neoliberalismo durante el Gobierno de Víctor Paz Estensoro (1985-1989), quien, bajo la consigna ‘Bolivia se nos muere’, legalizó con el Decreto 21060, el ajuste estructural que reorientó la economía al libre mercado. Cambio que se consolida en los gobiernos siguientes; primero, con la Ley de Inversiones promulgada por Jaime Paz Zamora (1989- 1993) y, luego, con el Programa de Capitalización de Empresas Estratégicas del Estado, obra de Gonzalo Sánchez de Lozada (1993-1997) (Soares, 2010). Con estas medidas se impone una nueva territorialidad, de carácter neoliberal, que promueve la competitividad hacia los mercados externos. Un hito de este proceso es el diseño de la Red Vial Fundamental que bajo la guía del BID se propusieron los polos estratégicos de producción, en función de su integración a los circuitos del capitalismo global.

Ante los efectos precarizadores de la gestión neoliberal, la sociedad civil popular se movilizó exigiendo mayor compromiso social del Estado. Este responde con adaptaciones institucionales. En esta línea, el año 1994, se redefine constitucionalmente a Bolivia como una nación multiétnica y pluricultural, y, paralelamente, se desarrollan instrumentos de inclusión focalizada y descentralización. En este contexto, siguiendo las recomendaciones de los organismos financieros multilaterales, Bolivia asumió el multiculturalismo como enfoque para abordar el vínculo Estado-pueblos indígenas, a través del reconocimiento de ‘derechos de minoría’ que promovieron la participación regulada de la mayoría indígena en

³ Los extractos se tomaron de las entrevistas, con excepción de los casos del Presidente Evo Morales y el Vicepresidente Álvaro García Linera, y de otros sujetos a quienes no fue posible entrevistar. En estos casos se toman declaraciones a la prensa, situación que se indica en pie de página.

los espacios locales y su inclusión a las dinámicas de mercado. El multiculturalismo, como enfoque político, se inscribe en las lógicas de la matriz mercado-céntrica.

A diferencia de otros países de la región, en este caso el multiculturalismo operó sobre una ‘sociedad abigarrada’ donde coexisten diversos tiempos históricos, territorialidades y estructuras políticas que han sobrevivido fuera del Estado-nación (Zabaleta 2010, Tapia, 2007; 2011). Fueron, principalmente, estas estructuras, las que se apropiaron de los discursos y mecanismos multiculturales en función de sus propios proyectos de orden social. Así, la apertura de un proceso de etnificación controlado y funcional al neoliberalismo, facilitó la incursión de los indígenas en el sistema político liberal y fortaleció sus capacidades de movilización en las calles. Circunstancia que, paradójicamente, logró etnificar los canales tradicionales de la política, poniendo en crisis la ‘democracia pactada’ imperante desde 1982.

En este escenario, la resistencia de los sectores populares a los ajustes estructurales, tomó como marco movilizador la reivindicación de derechos colectivos, porque la defensa ante el despojo de los bienes comunes, activó la memoria larga de las luchas indígenas anticoloniales (Prada, 2011, Rivera, 2012, Mayorga, 2010, 2011). El proceso fue bastante complejo, pues se desplegaron dos fenómenos con límites porosos: por un lado, la actualización del movimiento indígena, en las versiones de ‘originarios de tierras altas’ e ‘indígenas de tierras bajas’ que se movilizaban por sus derechos territoriales, y por otro, la etnificación⁴ de los movimientos sindicales campesinos, especialmente coccaleros, que encontraron en los discursos indígenas la legitimación de sus demandas antiimperialistas.

Frente a la crisis neoliberal, los sectores indígenas, originarios y campesinos construyeron una alianza estratégica: el Pacto de Unidad, que en nombre de ‘lo indígena’, lideró la acción colectiva popular desde el año 2002. El Pacto de Unidad estableció una relación complementaria, pero difícil con el instrumento político de los coccaleros, el MAS-IPSP. Este partido/movimiento asumió la representatividad indígena en el sistema político liberal, canalizando sus reivindicaciones, mientras las bases del Pacto de Unidad sostuvieron sus éxitos electorales, hasta lograr que el líder MASista, Evo Morales, ganara la presidencia de Bolivia. Se debe subrayar que el MAS se articuló en la red de alianzas del Pacto de Unidad, pero no fue su síntesis.

Con el triunfo de Evo Morales en las elecciones presidenciales de 2006, se cerró el ciclo de movilizaciones anti-neoliberales abierto en los años noventa y se inauguró el Proceso de Cambio, conducido por el autodenominado ‘Gobierno de los movimientos sociales’ (García Linera, 2008, 2011; Gutiérrez 2009; Zegada 2011). El nuevo gobierno, convocó una Asamblea Constituyente y decretó la nacionalización de los hidrocarburos, principales demandas de la Agenda de Octubre (Schavelzon, 2013), medidas que reestructuraron, al menos formalmente, el vínculo entre Estado, mercado y sociedad civil.

⁴ Proceso de construcción o actualización de una identidad étnica. En este caso dicha identidad había sido desplazada por la identidad campesina, promovida por la Revolución de 1952 y su proceso de Reforma Agraria. En los noventa, los campesinos reivindicaron esa identidad indígena, pero de una forma diferente a la que expresan los originarios del ayllu.

La Asamblea Constituyente diseñó un nuevo orden político en torno al principio de pluralidad, que se planteó la superación del Estado nacional y republicano, y también del multiculturalismo (Tapia, 2011; Prada, 2007; García Linera, 2008; Schavelzon, 2013; Garcés, 2013). Este diseño se sustenta en tres pilares básicos: (a) El carácter plurinacional del Estado, (b) La adopción del *Suma Qamaña* como guía para una economía post-neoliberal y (c) La democracia participativa y comunitaria.

a) La Plurinacionalidad del Estado.

En términos formales, la plurinacionalidad implica un giro epistemológico que rompe la equivalencia entre Estado y nación; y por ende, el principio de orden que rige las relaciones políticas modernas. Asimismo, la plurinacionalidad supone un acto descolonizador que desnaturaliza el orden capitalista y lo posiciona como una opción cultural más en un amplio abanico de horizontes civilizatorios posibles. En un marco de relaciones plurinacionales, la modernidad capitalista, como proyecto cultural, no desaparece, pero su hegemonía se torna objeto de disputa. De manera más específica, elementos básicos del capitalismo como la defensa de la propiedad privada, la competitividad y el valor supremo del mercado como regulador de las relaciones sociales; se nos presentan como valores y creencias particulares, no como principios universales. Sin embargo, cabe señalar que este quiebre epistemológico adquiere connotaciones particulares al ser incluido en el texto constitucional, las que regulan y/o mitigan su potencial político.

Efectivamente, Bolivia se define como un “Estado Unitario Social de Derecho Plurinacional Comunitario” que deja atrás “el Estado colonial, republicano y neoliberal” (Art.1CPE), donde el Estado asume “como fortaleza la existencia de culturas indígenaoriginario campesinas, depositarias de saberes, conocimientos, valores, espiritualidades y cosmovisiones” (Art.98, CPE). Además, en el conjunto del texto constitucional, la plurinacionalidad opera como principio rector de un sistema de derechos que enfatiza los derechos colectivos y la pluralidad jurídica y económica (Art.9, 98, 191, 306, CPE)

En términos más concretos, la plurinacionalidad, implica el reconocimiento de la libre determinación de los pueblos indígenas y su derecho a la territorialidad (Art. 13, CPE). Esta está asociada a la Autonomía Indígena Originaria Campesina, que consiste en “el autogobierno como ejercicio de la libre determinación de las naciones y pueblos que compartan identidad cultural, idioma, tradición histórica, instituciones, territorialidad y cosmovisión, cuya existencia es anterior a la invasión española” (Art. 13, CPE). La conformación de la autonomía indígena originario campesina se basa en los territorios ancestrales, actualmente habitados por esos pueblos y naciones, y en la voluntad de su población, expresada en consulta, de acuerdo a la Constitución y la ley (Art.290, CPE).

Esta definición de la autonomía promueve un nuevo ordenamiento territorial, que debiese trascender la simple descentralización administrativa con enfoque multiculturalista, puesto que conlleva el derecho a la gestión territorial indígena autónoma, y al uso y aprovechamiento exclusivo de los recursos naturales renovables existentes en su territorio

sin perjuicio de los derechos legítimamente adquiridos por terceros (Art.13, inciso17, CPE).Sin embargo, en el mismo texto constitucional, la libre determinación es limitada por la potestad del Estado sobre los recursos naturales que se consideren estratégicos. De esta manera, la plurinacionalidad se subordina al principio de soberanía territorial que rige al Estado moderno.

Asimismo, la plurinacionalidad se expresa en la definición constitucional de un nuevo sujeto de derecho: ‘las naciones y pueblos indígena originario campesinos’, los que son definidos como “toda colectividad humana que comparta identidad cultural, idioma, tradición histórica, instituciones, territorialidad y cosmovisión, cuya existencia es anterior a la invasión colonial española” (Art. 30, CPE).Esta categoría jurídica fusiona las identidades del Pacto de Unidad. El uso de la categoría es sumamente interesante, pues el ejercicio de síntesis reemplaza la diversidad, nótese que no hay comas ni guiones en su redacción (Schavelzon, 2013). Efectivamente, la Constitución boliviana no reconoce naciones ni pueblos específicos, aunque sí 36 lenguas indígenas originarias, lo que jurídicamente no es equivalente. De esta forma, la plurinacionalidad se sostiene en el reconocimiento de un sujeto abstracto que solo puede ser representado por el Estado (Mayorga, 2011). La preexistencia colonial de este sujeto, es el fundamento histórico-cultural que se instala como eje articulador de ‘lo boliviano’.

Lo anterior se explica, en gran medida, por las particularidades históricas de las luchas indígenas populares. En Bolivia, los sujetos colectivos andinos -que resistieron el poder colonial- configuraron sólidas estructuras orgánicas de carácter comunitario que durante la República operaron corporativamente⁵. En esta sociedad, los procesos de ciudadanía individual, fueron frenados por dichas estructuras, las que establecieron complejas relaciones de competencia/colaboración con el Estado. Aquel vínculo corporativo con el Estado, forma parte de la cultura política del MAS y el Pacto de Unidad, por eso su vigencia en la administración de Evo Morales y su incorporación, con distintos matices, en el texto constitucional (Mayorga, 2011).

b) El paradigma del *SumaQamaña* como soporte de una economía post-neoliberal.

Asumida la plurinacionalidad y por ende ampliado el horizonte de alternativas civilizatorias, el pacto constitucional adopta un nuevo paradigma: El *SumaQamaña*⁶. Este emerge como respuesta al desgaste del paradigma de desarrollo capitalista. Más allá de la crítica a las políticas económicas fracasadas, los discursos oficiales que sustentaron su constitucionalización, desacreditan la noción occidental de desarrollo. Cabe destacar que la Constitución boliviana define el *Suma Qamaña* como un “principio ético-moral de la sociedad plural” (Art.2), situándolo en un plano que trasciende la noción de desarrollo y progreso.

⁵ En el contexto de este trabajo no se atribuye una connotación negativa a ‘lo corporativo’.

⁶ Autores cercanos al indianismo como Esteban Ticona (2013), han negado el ‘Buen Vivir’ como traducción adecuada de *SumaQamaña*, argumentando que este vocablo no logra interpretar la cosmovisión comunitaria que enmarca el devenir cotidiano de los pueblos indígenas originarios.

En términos formales, la constitucionalización del *Suma Qamaña* instala otra lógica en el escenario político, no dicotómica ni lineal, donde la convivencia se construye en la interconexión comunidad/Madre Tierra y el devenir del tiempo presente. De esta forma, se opone al antropocentrismo capitalista que separa sociedad y naturaleza. Siguiendo las cosmovisiones indígenas, el nuevo paradigma comprende la naturaleza como un sistema integral. Esta es cargada de significados culturales que la subjetivizan como *Pachamama*, la gran madre, con quien se establece un vínculo afectivo que rechaza su cosificación, privatización y comercialización. Proteger la *Pachamama*, emerge entonces como un mandato político, que se consolida con la promulgación de la Ley de Derechos de la Madre Tierra (Ley 071). Esta defensa adquiere sentido en relación al proceso descolonizador, que reconoce el vínculo *Pachamama*-comunidad, como pilar de las ‘naciones y pueblos indígenaoriginario campesinos’.

El *Suma Qamaña* también introduce otras maneras de pensar las relaciones económicas. Estas toman forma en el modelo de Economía Plural, que se autodefine como post-neoliberal (García Linera, 2008). Así, en el texto constitucional se reconoce la diversidad de lógicas y prácticas económicas de las naciones y pueblos que integran el Estado. La Economía Plural debe complementar el interés individual con el *Suma Qamaña*. Este modelo considera cuatro formas de organización económica: comunitaria, estatal, privada y social cooperativa (Art.306 CPE) que debiesen tender a la articulación bajo el principio andino de complementariedad.

En principio, el carácter post-neoliberal del modelo se evidencia constitucionalmente en la recuperación del Estado como actor preponderante en la planificación y dirección integral del desarrollo económico (Art.311 CPE) y el reconocimiento de la propiedad y dominio directo, indivisible e imprescriptible del pueblo boliviano sobre sus recursos naturales (Art.349 CPE). Aunque se debe subrayar, que el texto constitucional señala que es el Estado, quien representa al pueblo boliviano en la administración de esos recursos. El mercado, por tanto, es desplazado como regulador de la economía.

Pero más allá de la recuperación del Estado, este diseño económico evidencia contradicciones, pues la visión holística del *Suma Qamaña* termina subordinándose a la lógica del desarrollo, pues en él coexisten una visión desarrollista, que promueve la industrialización, y una ecológica etnificada, que defiende los derechos de la *Pachamama*. Efectivamente, la Economía Plural asigna prioridad a los procesos de industrialización de los recursos naturales renovables y no renovables (Art.319 CPE).

Bajo el discurso de la descolonización, la industrialización se plantea como un camino adecuado hacia la soberanía económica, pues permitirá agregar valor a recursos estratégicos, generando un excedente para la inversión social. La idea es redistribuir los beneficios equitativamente en la población (Art.353 CPE), con el objeto de evitar la desigualdad, la exclusión social y económica, y erradicar la pobreza en sus múltiples dimensiones (Art.316 CPE). La recuperación -vía nacionalización- de los hidrocarburos y otros recursos estratégicos como el agua, se orienta a controlar su productividad y el

destino de sus excedentes, rompiendo las relaciones de dependencia con los países capitalistas centrales.

Para resolver la contradicción entre industrialización y resguardo de la *Pachamama*, el texto constitucional incorpora la idea de sustentabilidad, señalando que: “Es deber del Estado y de la población conservar, proteger y aprovechar de manera sustentable los recursos naturales y la biodiversidad, así como mantener el equilibrio del medio ambiente” (Art.342 CPE). Por eso la industrialización debe realizarse en un marco de respeto y protección al medioambiente y los derechos de los pueblos indígenas (Art. 319 CPE).

Previendo que estas declaraciones, en su generalidad, no sean suficientes para evitar los conflictos asociados al proceso industrializador, se estipulan mecanismos de consulta previa e informada, sobre la gestión ambiental en general (Art.353 CPE) y la ejecución de proyectos que afecten a las ‘naciones y pueblos indígena originario campesinos’, en particular (Art.352 CPE).

c) La democracia participativa y comunitaria.

La nueva Constitución boliviana define como régimen político la democracia participativa, representativa y comunitaria. Esta promueve un rol activo de la sociedad civil, que va en sintonía con el lema ‘Mandar obedeciendo’ que adoptó⁷ desde sus inicios el ‘Gobierno de los movimientos sociales’. Específicamente, el texto constitucional señala que la democracia se ejerce de las siguientes formas: (1) Directa y participativa, por medio del referendo, la iniciativa legislativa ciudadana, la revocatoria de mandato, la asamblea, el cabildo y la consulta previa. Las asambleas y cabildos tendrán carácter deliberativo conforme a Ley. (2) Representativa, por medio de la elección de representantes por voto universal, directo y secreto, conforme a Ley, y (3) Comunitaria, por medio de la elección, designación o nominación de autoridades y representantes por normas y procedimientos propios de las naciones y pueblos indígena originario campesinos, entre otros, conforme a Ley (Art.11, CPE).

En este contexto, la consulta previa se presenta como un mecanismo de democratización de la sociedad boliviana. Aquí cabe diferenciar dos tipos de consulta. Por un lado la que se ha llamado ‘consulta pública’, según la cual la población tiene derecho a la participación, que se concreta siendo informada y consultada previamente a la toma de decisiones que pudieran afectar la calidad del medio ambiente (Art. 343 CPE). Esta consulta está orientada a la sociedad civil en general y no es resolutive, su aplicación se inscribe en las lógicas de la democracia participativa.

Pero, por otro lado, la constitución boliviana también incorpora la consulta previa, libre, informada y de buena fe, a las ‘naciones y pueblos indígena originario campesinos’ sobre medidas administrativas o proyectos que pudiesen afectar sus territorios. Este mecanismo constitucionaliza la consulta contenida en el Convenio 169 de la OIT, que

⁷ El ‘Mandar obedeciendo’ forma parte de los repertorios políticos zapatistas. Repertorios que desde 1994 han permeado de diferentes maneras las luchas indígenas y populares de América Latina.

Bolivia firmó el año 1991. En este caso la consulta se asocia directamente al reconocimiento de la libre determinación y las autonomías territoriales. De hecho, el texto "...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"(Art. 403 CPE).

Teniendo como marco la plurinacionalidad del Estado, esta consulta opera como un mecanismo de reconocimiento de la libre determinación, por lo que necesariamente debiese ser vinculante. Es decir, la consulta es el procedimiento para ejercer el derecho al consentimiento, lo que supone la obligatoriedad del Estado respecto a las decisiones de las naciones y pueblos consultados. A diferencia de la consulta a la sociedad civil en general, esta se enmarca en la democracia comunitaria, que sustenta el carácter plurinacional del nuevo ordenamiento político.

La ampliación del régimen democrático, con mecanismos de democracia participativa y comunitaria, es clave en la reconfiguración del vínculo entre el Estado, el mercado y la sociedad civil, pues los actores que operan desde esta última esfera, quedan habilitados, por lo menos formalmente, para ejercer control sobre las decisiones del Estado. Paralelamente, el poder delegado pierde centralidad, lo que redefine la representación política como un proceso en continua actualización.

En términos generales, puede plantearse que la Nueva Constitución Política del Estado, articula tensamente diferentes agendas, asociadas a tradiciones populares críticas, que no necesariamente responden al clivaje izquierda/derecha. En este sentido, recupera la tradición indianista, pero también lasindigenista, marxista y nacional-popular, lo que explica de algún modo la diversidad de interpretaciones en competencia. El resultado, son las incoherencias que se visibilizan en las políticas públicas; por ejemplo, el *Suma Qamaña* cuestiona la lógica de acumulación capitalista, pero los modelos económicos en que se concreta, solo tensionan la actual arquitectura del capitalismo global. Se podría incluso cuestionar que el reconocimiento de otras formas económicas se realiza en función de la inclusión social, no como alternativa al capitalismo. Eso explicaría el énfasis, primero, en la soberanía del Estado sobre los recursos naturales, principalmente los no renovables, que son los que hoy dinamizan el capital; y segundo, en la redistribución de los excedentes productivos y la compensación de daños, que transforma las propuestas post-neoliberales en respuestas adaptativas al capitalismo.

De hecho, el gobierno ha naturalizado el extractivismo como un mal necesario, argumentando que Bolivia no posee condiciones para intentar una alternativa no capitalista sin antes haberse industrializado, y no podrá hacerlo si no cuenta con la renta de los hidrocarburos (García Linera, 2012). Además, el 'socialismo comunitario' es un proyecto a largo plazo, que también requiere de la previa industrialización (García Linera, 2008;

2010). Según este diagnóstico, el Estado no puede salirse de las redes del capital, pero sí mejorar las condiciones de su integración.

Si bien la misma Constitución plantea el nuevo orden como un proceso en construcción, las leyes derivadas, que finalmente son las que operativizan la Constitución, no han respondido a las expectativas de importantes sectores que hicieron posible el Proceso de Cambio, evidenciando las contradicciones y desplazando los antagonismos hacia el interior del bloque popular (Escárzaga, 2011; Ribera, 2013; Crespo, 2013). Efectivamente, en el segundo periodo presidencial de Evo Morales, se ha desarrollado una nueva conflictividad política, donde antiguos aliados se disputan la interpretación legítima de los mandatos constitucionales (Prada, 2012; Villegas, 2013). Los principales puntos en debate son los significados y límites del *Suma Qamaña*, la representatividad indígena y originaria en el sistema político, el deslinde jurisdiccional y sobre todo el derecho a la autodeterminación y los límites de las autonomías, tema directamente asociado al régimen de propiedad.

Pese a lo anterior, un rasgo predominante del periodo post-constituyente, es la fuerza interpeladora de la sociedad civil frente a las decisiones gubernamentales, la que se expresa en la participación de las bases de apoyo MASistas y otras instancias en el diseño de políticas y proyectos, y una serie de acciones contestatarias como marchas y bloqueos, realizadas también por sectores orgánicos, que así obligan al gobierno a negociar sus demandas. Esas demandas se presentan ante un gobierno que asume un rol redistributivo, que opera con un sistema de bonificaciones que le permite mitigar problemáticas estructurales de larga data, y que si bien partió fortalecido frente a la incapacidad de la derecha tradicional para producir una alternativa de oposición que sea viable, hoy en día enfrenta la configuración de una nueva oposición de izquierdas, diversa internamente, formada por ex aliados y MASistas disidentes que exigen la ‘reconducción del Proceso de Cambio’, cuya máxima expresión ha sido el quiebre del Pacto de Unidad. Es en esta Bolivia post-constituyente, con una sociedad civil desplegada en el espacio público, donde se contextualiza el conflicto por la carretera Villa Tunari- San Ignacio de Moxos, más conocido como el conflicto del TIPNIS.

EL TIPNIS Y EL CONFLICTO POR LA CARRETERA VILLA TUNARI-SAN IGNACIO DE MOXOS.

El TIPNIS es un bosque amazónico de las tierras bajas de Bolivia, ubicado entre los departamentos de Beni y Cochabamba, donde se sobreponen un corredor de biodiversidad y una franja petrolera (Rosell, 2012; Paz, 2011, Villegas, 2012). El bosque es habitado por tres pueblos indígenas: moxeños, yurakarés y chimanes, que hacen un uso extensivo del territorio a través de una economía de subsistencia basada en la pesca, recolección, caza y pequeña agricultura de chaco. Su sistema de vida se organiza sinérgicamente en torno a los ritmos productivos del bosque y los ríos, por eso definen el territorio como su ‘Casa Grande’ y a sí mismos como ‘pueblos del río’. Estos grupos, originalmente nómades, se habrían asentado en el bosque como estación final de su travesía hacia la mítica ‘Loma

Santa'. Ahí se refugiaron, con ciertos niveles de autonomía del Estado, pero expuestos a las relaciones de explotación económica que establecieron los hacendados (García Linera, 2012).

Desde la década del sesenta, la Amazonia de tierras bajas se constituyó en un punto de atracción para los migrantes de tierras altas, que tras sucesivas crisis económicas, decidieron colonizar nuevas áreas de cultivo (Schavelzon, 2013). Primero se asentaron en el Chapare, dedicándose a la producción de coca, y desde el sector de Villa Tunari bordearon el TIPNIS (Paz, 2011, 2012; Rumbol, 2011). Ya en los ochenta, empresas forestales, de desarrollo turístico y caza de caimanes, entraron al parque; más tarde lo hicieron las exploraciones petroleras (García Linera, 2012; Paz, 2012). Así, al iniciar la década del noventa, tres formas de territorialidad competían por el control del TIPNIS: (a) la de manejo extensivo, propia de los indígenas de tierras bajas, que para lograr la sinergia con su 'Casa Grande' requieren grandes extensiones de terreno; (b) la del uso intensivo de la tierra, característica de los cocaleros, que necesitan 'limpiar el bosque' para levantar parcelas de cultivo; y (c) la de explotación intensiva de recursos, renovables y no renovables, que guía a las corporaciones transnacionales.

Ante la precarización ecológica y social que causaban las forestales, los pueblos del TIPNIS, con apoyo de ONGs radicadas en Beni y Santa Cruz, realizaron la 'I Marcha por la Vida, el Territorio y la Dignidad de los Pueblos Indígenas' (1990), repertorio de acción colectiva que los visibilizó a nivel nacional (Albo, 2012; Regalski, 2003, 2011; Crespo, 2010). El objetivo de esta marcha, y las cuatro que le siguieron, fue exigir la presencia reguladora del Estado. En respuesta, este estrenó las políticas multiculturales: ratificó el Convenio 169 de la OIT, otorgó al parque el status de Tierra Comunitaria de Origen (TCO) y reconoció su titularidad a moxeños, yurakarés y chimanes. Para administrar la TCO, estos pueblos formaron la Subcentral del TIPNIS, reconociendo como órgano matriz a la Confederación de Indígenas del Oriente Boliviano (CIDOB). Desde ese momento, los gobiernos neoliberales promovieron la organización de las minorías indígenas de tierras bajas, como alternativa multicultural a la politización de las mayorías aymaras y quechwas de tierras altas que rechazaron la categoría 'indígena' por considerarse 'naciones originarias'.

Pero más allá de la amenaza directa de las forestales, la liberalización económica de los años noventa intensificó la migración de los campesinos y mineros empobrecidos de tierras altas, que presionaron los bordes del TIPNIS. Hecho que, el año 1999, gatilló un enfrentamiento entre indígenas y colonizadores, el cual se resolvió acordando una línea roja como nueva frontera (Rumbol, 2011; Paz, 2012; García Linera, 2012). La línea roja delimitó la interacción entre dos lógicas de gestión territorial, que se materializan en regímenes de propiedad de la tierra contrapuestos y formatos organizacionales distintos. Efectivamente, los indígenas mantienen un régimen de propiedad colectiva, pero privada de la tierra, y estructuran la Subcentral TIPNIS bajo la forma del cabildo. En tanto, los cocaleros, entre los que no solo hay colonizadores sino también indígenas de la zona fronteriza del TIPNIS, poseen la propiedad privada individual y su organización, el Consejo Indígena del Sur (CONISUR), opera como sindicato.

Tras la crisis política asociada a la Guerra del Agua del 2000, la Subcentral TIPNIS y las otras organizaciones de la CIDOB se desprendieron de la tutela gubernamental y abrieron diálogo con el recién fundado Consejo Nacional de Ayllus y Marqas del Qullasuyu (CONAMAQ) con el cual comparten la demanda de derechos territoriales y autogobierno. Asimismo, apoyaron las movilizaciones anti-neoliberales de cocaleros y campesinos, con quienes establecieron un frente común de resistencia popular a los procesos de privatización y la injerencia norteamericana. En esta coyuntura, plantearon junto a CONAMAQ la propuesta de Asamblea Constituyente, la que fue adoptada más tarde por las organizaciones campesinas del Pacto de Unidad (Schavelzon, 2013). Cabe subrayar que fue en el ciclo de acción colectiva anti-neoliberal, gracias a la interacción con otras organizaciones indígenas latinoamericanas y luego con CONAMAQ, donde el movimiento indígena de tierras bajas politizó sus demandas fuera de la lógica multicultural.

Así, en los primeros años del nuevo siglo, el conflicto entre indígenas del TIPNIS y colonizadores entró en latencia ante la posibilidad de frenar juntos el proceso de ajuste neoliberal. Luego de la caída de Sánchez de Lozada, la CIDOB participó en la campaña de Evo Morales y tuvo un rol activo en el proceso constituyente. En ese escenario, moxeños, yurakarés y chimanes del TIPNIS exigieron su reconocimiento como parte de las ‘naciones y pueblos indígena originario campesinos’ que sustentan el carácter plurinacional del Estado. Pero, al institucionalizarse la plurinacionalidad según el parámetro liberal de ‘derechos de minoría’, su rol político quedó limitado a los cupos de las circunscripciones especiales de la Asamblea Legislativa. Situación que generó enfrentamientos internos con campesinos y cocaleros del Pacto de Unidad y reactivó los antiguos problemas de la territorialidad; aunque ello no significó su rechazo al gobierno MASista. De hecho, este se reforzó cuando Evo Morales, el año 2009, firmó la titularidad de la TCO y avaló el co-manejo del parque entre la Subcentral TIPNIS y el Estado. Co-manejo que se materializó en emprendimientos turísticos, de producción de chocolate y de explotación maderera.

En 2010, el escenario cambió radicalmente cuando Evo Morales, acompañado de Lula Da Silva, anunció la construcción del tramo carretero, el cual forma parte de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, que pretende unir los departamentos de Beni y Cochabamba y, a través de ellos, las tierras bajas y altas de Bolivia (García Linera, 2012; Albo, 2012; Crespo, 2012). Dicha carretera fue contemplada en el diseño de la Red Vial Fundamental que, bajo la guía del BID, impulsaron los gobiernos neoliberales de los años noventa y que luego se acopló a la plataforma de la iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana, IIRSA (Villegas, 2013, Svampa, 2013). Vale señalar que cuando Evo Morales asumió la presidencia, ya existían los senderos no pavimentados que forman los tramos I y III, pero fue en su gobierno, que se consiguió el financiamiento del BNDES para el tramo II y se adjudicó la obra a la constructora OAS, ambas brasileñas.

Este proyecto carretero fue tratado en el XXIX Encuentro de Corregidos del TIPNIS, donde se rechazó la obra por considerarla una amenaza a la biodiversidad del bosque y, por extensión, a los pueblos indígenas que lo habitan. Luego se presentó el caso en la polémica ‘Mesa 18’ de la Conferencia Mundial de los Pueblos de Tiquipaya y unos

meses después, la Subcentral TIPNIS anunció una marcha hacia La Paz, la VIII desde el año 1990. Se iniciaba así el despliegue de la defensa del TIPNIS, la que congregó masivamente a sectores inconformes con las políticas gubernamentales. Paralelamente, las bases cocaleras, e indígenas afines al MAS, se movilizaron para respaldar la obra en nombre del Proceso de Cambio.

En este contexto, la policía -en un incidente aun no aclarado- reprimió violentamente a los marchista en las inmediaciones de Chaparina. Acción que fue rechazada de manera tajante por la sociedad boliviana. Ante estos hechos, el gobierno se ve obligado a dialogar y decretar la Ley 180 de intangibilidad del TIPNIS. Pero unas semanas más tarde, el Consejo Indígena del Sur (CONISUR), que desconoce la representatividad de la Subcentral TIPNIS y CIDOB, marchó hacia La Paz, demandando la construcción de la carretera y la derogación de la Ley 180. El gobierno entonces decretó la Ley 222, abriendo un proceso de consulta, que fue rechazado por los indígenas opositores a la obra, quienes nuevamente marcharon a la capital, pero sin lograr repetir la apoteósica convocatoria de su movilización anterior. Sin resultados concretos, y con una organización intervenida por sectores afines al gobierno, los marchistas regresaron al TIPNIS para resistir la consulta. A fines de 2012, el gobierno anunció que el 82% de las comunidades del parque, aprueba la carretera, siempre y cuando esta sea una carretera ecológica. Sin embargo, las acusaciones de mala fe, ponen dudas sobre la veracidad de los resultados. Desde entonces el gobierno intenta minimizar el conflicto, y los indígenas reposicionarlo en el debate político plurinacional.

LOS SUJETOS EN CONFLICTO, SUS TERRITORIALIDADES Y REPERTORIOS INTERPRETATIVOS.

Para empezar tres advertencias: Primera, el conflicto por el tramo II de la carretera Villa Tunari- San Ignacio de Moxos, no ha sido un proceso homogéneo, por el contrario su propio desarrollo ha modificado las dinámicas de confrontación y los repertorios interpretativos que sustentan las posiciones a favor o en contra de la obra; lo que significa la permanente reconfiguración identitaria de los sujetos colectivos en pugna. Segunda, para comprender dichas dinámicas, se debe considerar que en este conflicto convergen otros conflictos sociales, por lo que su despliegue activa viejos antagonismos. Tercera, el conflicto surge como un problema local, pero luego se extiende a nivel nacional/plurinacional, constituyéndose en el principal tema de la agenda política, en el trascurso los sujetos en conflicto también se diversifican. En este contexto, identificamos los siguientes sujetos involucrados y sus repertorios interpretativos⁸.

⁸ Comprendemos como marcos interpretativos, el conjunto de líneas argumentales que organizan su definición del problema, sus posicionamientos y demandas.

El gobierno impulsor de la obra: “Necesitamos construir Estado”.

Se trata del gobierno del primer presidente indígena de Bolivia, Evo Morales, que canalizó la Agenda de Octubre y la Asamblea Constituyente. Su segundo periodo se ha caracterizado por la promoción de un enfoque productivista, aun centrado en el extractivismo de materias primas, pero que proyecta la industrialización de los recursos nacionalizados. Enfoque que entra en tensión con su posicionamiento internacional como Defensor de la *Pachamama*. Este gobierno plantea la carretera como una obra estratégica del Proceso de Cambio, pues al unir tierras bajas y altas, aseguraría la presencia estatal y por ende los derechos ciudadanos en todo el territorio boliviano. Según este argumento, la carretera es necesaria para construir un ‘Estado integral’ que supere el ‘Estado aparente’⁹:

“La razón de la construcción de esta carretera que une Amazonia y altiplano y valles, es que Bolivia tiene una tercera parte de su territorio desvertebrado donde no hay Estado, y donde no hay Estado quien gobierna es el hacendado, es el maderero que depreda los bosques o es el narcotraficante. La presencia de la carretera iba a permitir, y tiene que permitir tarde o temprano, una articulación no solamente de regiones separadas durante 180 años -la Amazonia es una región muy importante, un reservorio de agua, biodiversidad y de bosques- sino que a la vez también va a permitir presencia del Estado y de derechos. En el TIPNIS la gente no tiene carnet, no tiene escuelas -el TIPNIS es el bosque donde debería pasar la carretera- no tiene escuelas, no tiene hospitales. Allí la gente para llevar el arroz que cultiva, para intercambiarlo digamos por azúcar o por sal, tarda 5 días para llegar a un lugar para intercambiar sus productos” (Álvaro García Linera)¹⁰.

Como se puede observar, el argumento oficialista se sustenta en la carencia de los habitantes del parque, la que se presenta como un efecto de la histórica falta de Estado. La carretera, entonces, se asume como un instrumento de inclusión de los necesitados. Pero no solo de quienes serán vinculados territorialmente, sino de todos los necesitados del pueblo Boliviano, que serán beneficiados con el ‘desarrollo’ de la Amazonia. Por eso, el presidente Evo Morales denuncia que estar contra la obra, es estar contra las políticas sociales:

“No puedo entender que hermanos indígenas del Oriente, de la Amazonia y del norte paceño se opongan al desarrollo que requiere el pueblo boliviano. Si bien Bolivia es respetuosa del medio ambiente, no puede dejar de desarrollarse explotando racionalmente sus recursos naturales... Es una necesidad tener más petróleo, más gas, más caminos e industria. Las ONG usan a algunos dirigentes para oponerse y no facilitan las licencias ambientales para que haya más pozos y más petróleo ¿De qué entonces Bolivia va a vivir? si algunas ONG dicen ‘Amazonía sin petróleo’.... Están diciendo, en otras palabras, que el pueblo boliviano no tenga plata, que no

⁹ Términos que el Vicepresidente García Linera ha retomado del sociólogo René Zabaleta.

¹⁰ Entrevista TELESUR, 2011.

haya IDH, que no haya regalías, pero también van diciendo que no haya (el bono) Juancito Pinto, ni la Renta Dignidad, ni el bono Juana Azurduy” (Evo Morales).

Con estos planteamientos, el gobierno se enmarca en una retórica desarrollista que naturaliza la necesidad de las obras como soporte de sus políticas redistributivas. En esta línea argumental, se enfatiza el antagonismo entre ‘conservacionistas’ y ‘fuerzas revolucionarias’:

“Esta es precisamente la trampa conservadora de los críticos del extractivismo. En su liturgia conservacionista, mutilan a las fuerzas revolucionarias y a los gobiernos revolucionarios de los medios materiales para satisfacer las necesidades de la población, para generar riqueza y distribuirla con justicia, y crear sobre ello una nueva base material no extractivista que preserve y amplíe los beneficios de la población laboriosa” (Álvaro García Linera).

Según la versión gubernamental, estos ‘conservacionistas’, vinculados a las ONG, responderían a intereses coloniales, funcionales al capitalismo, que buscan transformar Bolivia en una ‘Patria de Guardabosques’:

“Las alhajas de la ‘alternativa civilizatoria’, ‘otro desarrollo posible’, ‘la consulta’ y la ‘crítica a la modernidad’ no designan a Bolivia sino como República Pastoril o Patria de Guardabosques, que tanta falta le hacen al sistema capitalista. Por eso el *oenegismo* es enfermedad infantil del derechismo; derecha, porque finalmente no hace más que actualizar el carácter colonial de la sociedad, condenando al buen salvaje a su rol de neófito o quizás guardabosques; infantil porque la derecha en su madurez, o sea su configuración burguesa, no se resigna al papel de clase dominante dependiente ni a Señor de una República de Pastores; enfermedad porque esta política está condenada, más tarde que temprano a sucumbir” (Álvaro García Linera).

Si a las ONG que trabajan temas ambientales e indígenas, se las desacredita, atribuyéndoles intereses serviles al imperialismo, a la generalidad de indígenas que rechazan la obra se los minimiza:

“El conflicto sobre el TIPNIS ha involucrado a algunos pueblos indígenas de tierras bajas, pero se mantiene el apoyo de los indígenas de tierras altas y valles, que son 95% de la población indígena de Bolivia. Y de los indígenas movilizados, la mayor parte eran dirigentes de otras zonas que no son precisamente del TIPNIS, pero que cuentan con un apoyo sistemático de organismos no gubernamentales ambientalistas, varias de ellas financiadas por USAID” (Álvaro García Linera).

Cabe destacar que el gobierno ha sustentado su defensa del tramo carretero en el problema de la inclusión social y el desarrollo, desvinculándola de la temática de integración regional. De hecho, desde el 2011, el Vicepresidente ha negado toda conexión del proyecto con la iniciativa IIRSA, como se verá más adelante este argumento es refutado por otros sujetos en pugna. De esta manera, la versión oficial conjuga un repertorio defensivo, enfocado en la inclusión social, y otro desacreditador que descalifica y/o minimiza el rechazo a la obra.

En esta línea interpretativa, la necesidad del ‘Estado integral’, que da sentido a la promoción de la carretera, expresa la visión de una territorialidad estatal, cuya intento de hegemonía tensiona otras territoriales de carácter local. Efectivamente, este proyecto de orden entra en competencia con el que mantienen los sujetos que desarrollan su vida en el parque: los indígenas de tierras bajas y los colonizadores. Ambos mantienen un conflicto territorial, por lo menos desde la década del sesenta, que invisibilizado por su alianza estratégica en el Pacto de Unidad, se canaliza actualmente en el problema de la carretera.

Los indígenas de tierras bajas: “Nadie puede entrar sin permiso a nuestra Casa Grande”.

En principio, el rechazo a la obra surge de los yurakarés, moxeños y chimanes que viven en 64 comunidades al interior del parque, y que desde la década del noventa se organizan en la Subcentral TIPNIS. La identidad de estos grupos está asociada directamente a la trayectoria del movimiento indígena de tierras bajas, por lo que operan orgánicamente a través de la Confederación de Indígenas del Oriente Boliviano (CIDOB). En este sentido, su negación a la carretera se sostiene en una sólida estructura organizacional que articula los 34 pueblos del Oriente, la Amazonia y el Chaco. Esto es muy importante, pues el rechazo no es individual, ni comunitario, sino orgánico. Históricamente, su integración al Estado ha sido parcial y precaria. De hecho, recién en la década del noventa adquieren visibilidad como sujetos políticos, y luego su identidad queda subsumida en la del Pacto de Unidad.

Como antes se ha explicado, estos pueblos hacen un uso extensivo del territorio, rotando actividades de recolección, pesca y chaco, orientadas a la subsistencia. La estrecha relación que establecen con los ritmos ecológicos del bosque, se expresa metafóricamente en su definición de este como la Casa Grande, el hogar que provee:

“La Casa Grande, es una Casa Grande donde todos tenemos, por ejemplo, lo necesario dentro de nuestro hogar, como los animales silvestres, madera, tenemos ríos, lagunas, de todo, eso nos sirve para poder tener el sustento de la familia dentro del hogar, dentro de la comunidad, porque de ahí se provee el tema (...) sin costo ninguno. Nosotros hacemos lo que necesitamos dentro de las comunidades y dentro del hogar ¿no? Por ejemplo en el tema de proveerse de carne, ahí tenemos los animales silvestres, tenemos el pescado en los ríos, en las lagunas y las aves ¿no?, entonces es una Casa Grande” (Corregidor TIPNIS).

Siguiendo este argumento, los indígenas no serían pobres, pues la Casa Grande que los cobija, satisface sus necesidades:

“Yo quiero decirle que mis hermanos no son pobres, viven todos sobre las riberas del río, ellos cultivan sus necesidades prioritarias como el maíz, el arroz, la yuca, tienen champa en el suelo, y ahí está su carne en el río. Entonces nosotros decimos nuestros hermanos no sufren” (Presidenta IX Marcha).

Este uso del territorio, va asociado a la propiedad colectiva, que emerge como régimen estructurante de las relaciones sociales y la identidad indígena. Este tipo de propiedad permite el uso extensivo, acorde a las dinámicas ecológicas. Argumento que niega la existencia de tierras ‘ociosas’:

“Nosotros como pueblos indígenas no vendemos, no vendemos -así sea que nos calumnien- un metro de tierra dentro de nuestro territorio. La familia que trabaja dentro es dueña de todo lo que puede sembrar, es dueño del espacio donde vive... Por eso es la razón de que tenemos bastante tierra nosotros (...) dentro de las TCO consolidadas, porque no se permite dentro de los estatutos de los pueblos indígenas. Entonces por eso es que realmente los pueblos indígenas mantenemos ese espacio grande, y realmente muchos campesinos y el mismo gobierno dice que tenemos tierra de ociosa. Nosotros le hemos dicho al gobierno que en ningún momento nuestros espacios territoriales son de ociosos, porque nosotros en algunas partes, por ejemplo en el parque nacional, el territorio está zonificado, hay un área de reserva” (Dirigenta CIDOB).

Efectivamente, los indígenas rechazan la existencia de tierras ociosas y las acusaciones que los califican de flojos por no ‘trabajar’ sus terrenos, por el contrario se definen a sí mismos como ‘conservadores por naturaleza’, argumento que los habilita para defender su sistema de gestión territorial:

“Porque aparte de eso, nosotros lo que tenemos es que somos conscientes de que tenemos que cuidar nuestro territorio, no derrumbar tanto, y somos conservadores por naturaleza. Y por eso si es que existe bastante monte, bastante territorio. Y no es porque seamos flojos tampoco” (Dirigenta CIDOB).

Es desde este repertorio interpretativo, que los indígenas se posicionan para negar la carretera y desacreditar los argumentos gubernamentales. Su planteamiento central es que la carretera amenaza la Casa Grande, sus derechos y su vida:

“La carretera es una amenaza para el territorio, para la preservación de los recursos naturales. Se van a deforestar 1.500 hectáreas de árboles. Afectará a las nacientes de varios ríos, a la flora y la fauna; hay riesgo de que las

comunidades puedan desaparecer. Nosotros no creemos que con esa carretera llegará el desarrollo” (ex Presidente Subcentral TIPNIS).

“Una vez lográndose el camino, por aquí cualquier clase de gente, empresarios, van a entrar. Y la gente ya va a perder la costumbre y toda su vivencia del lugar, incluso se van a cansar de estar de peones de los empresarios, se van a ir a la ciudad, al campo y no, no hay mucha costumbre de vivir (ahí), como vago no más, por ahí se puede decir. Entonces esa es la peor consecuencia de ese camino que se va a hacer” (Dirigente TIM).

Esta negación de la equivalencia entre carretera y desarrollo, se sostiene en la experiencia de otros pueblos indígenas, que durante el periodo neoliberal fueron intervenidos por carreteras que supuestamente les facilitarían la vida, pero que solo la habrían empeorado:

“...para nosotros de algunas cosas será beneficiada la carretera, en otras no, es perjudicial. Yo lo comparo por ejemplo (con) el tramo Trinidad-San Ignacio, San Ignacio-San Borja. San Borja hacia adelante hemos recorrido, las dos marchas han estado (ahí), la VIII y la IX, hemos recorrido y hemos pasado en esas comunidades. En esas comunidades, de años hacen las carreteras que están construidas, y están más pobres que las comunidades de donde yo vivo, no tienen absolutamente nada, la gente no tiene madera para ya hacer su casa, no tiene los pescados de antes, no tiene los animales silvestres que tenían antes, pero pasa la carretera a diez metros de su comunidad” (Ex Corregidor TIPNIS, actual dirigente Subcentral).

Ante lo que definen como una gran amenaza, los pueblos se plantean defender el territorio, señalando que nadie puede entrar sin permiso a su Casa Grande. En este contexto, la demanda hacia el gobierno es respeto:

“Ahora en nuestro territorio tenemos riesgo para que el territorio lo perdamos, nuestra Casa Grande, y hasta ahora ya recién nosotros hemos podido estar, e ir adelante o sea en las entrevistas, así en las luchas, ir a enfrentarlo ¿no?, luchando para nuestro territorio. Porque estamos exigiendo el respeto y que este Presidente que tenemos, que nos pueda respetar, que pueda respetar el territorio. Es nuestra Casa Grande, y estamos nosotros protegiendo que nadie pues entre así, entren de otros lados personas extrañas... nosotros no podemos decir que vengan y que hagan un camino o algo, tienen que pedir pues permiso para que nosotros podamos hablar, bueno dialogar” (Dirigenta Subcentral TIPNIS).

Esta demanda de respeto se sustenta en la lucha histórica emprendida a fines del siglo XX, que abre el ciclo de movilizaciones populares que gestó el proceso destituyente/constituyente, y que a nivel local logró el reconocimiento de las TCO y la titularidad colectiva del parque. El argumento es que no se puede perder aquello que se ganó en la lucha:

“No podemos aceptar nosotros que el parque pueda ser destruido de repente, en un corto tiempo, cuando ha costado casi veinte años para poder consolidar el territorio del TIPNIS, para lograr su titulación, entonces no es justo. Desde las primeras marchas de nuestros padres, por dejar una tierra por herencia a nuestros hijos, hoy que tengamos que retractar en algún momento, y dejar que así no más el gobierno atropelle nuestra Casa Grande. Porque para nosotros, para mí como indígena y como dirigente, los territorios son nuestra Casa Grande” (Presidenta IX Marcha).

El proyecto carretero entonces, no solo es una amenaza potencial al equilibrio ecosistémico del territorio, sino también una vulneración de los derechos indígenas. Es en este punto, donde el tema de la autonomía cobra relevancia, pues más allá del rechazo a la obra, el argumento que convoca orgánicamente a los indígenas es la imposición del proyecto.

“Este gobierno tal vez con las buenas intenciones, pero que también se ha equivocado. No por el hecho que es Presidente de una nación vaya a hacer lo que le dé la gana ¿no? (...) sin tomar en cuenta a los vivientes que viven ¿no?, dentro de cada TCO. Y no toman en cuenta en realidad cuáles son los(problemas) que nos pueden perjudicar, como territorio de todos ¿no?” (Corregidor TIM).

“Donde justo pasa la carretera diseñada por el gobierno es por la zona núcleo, y donde realmente se detectan tres pozos grandes para la explotación mineral de petróleo. Entonces obviamente si el gobierno quisiera expropiar eso, se nos debe de consultar, pero legalmente, sin saltar las instancias. Por lo tanto, es lo que no ha sucedido con nosotros los pueblos indígenas de tierras bajas, donde el gobierno se ha saltado las instancias” (Presidenta IX Marcha).

Dicha imposición, se presenta como expresión de un problema más amplio: la traición del gobierno, especialmente de Evo Morales, a los pueblos indígenas.

“Nosotros no, no lo estamos permitiendo, como lo que nosotros decimos: él hace todas las leyes, pero él mismo lo pisoteó, él mismo viola, y en eso no estamos de acuerdo nosotros, que nos tenga así el Presidente” (Dirigenta TIPNIS).

“Para nosotros todavía es una amarga experiencia, porque realmente en esta época donde realmente se dice que se practica la democracia, donde se dice que Bolivia nunca más sin los pueblos indígenas. Pero nosotros tenemos un análisis y decimos: Tenemos un Presidente discriminador, tenemos un Presidente racista, tenemos un Presidente enemigo de los pueblos indígenas” (Presidenta IX Marcha).

Así, deslegitimando al gobierno los indígenas invalidan los argumentos oficiales a favor de la carretera, pero también se sitúan como oposición política. Desde esta posición, su crítica al proyecto se articula a la denuncia de intereses campesinos sobre su territorio, lo que actualiza el problema histórico de la propiedad de la tierra, que enfrenta a los indígenas con los campesinos, bases que sostienen al gobierno. Para los indígenas, la vulneración de sus derechos autonómicos es funcional al intento de arrebatárles sus tierras:

“Son las conclusiones que nosotros sacamos, porque el gobierno sabe por ejemplo que ya se terminó la repartida de tierra, ya la distribución de tierra tanto para campesino como para indígena ya se venció su etapa. Por lo tanto, si nosotros logramos consolidar espacios territoriales para los pueblos indígenas, bastante es también que nos ha costado, bastante lucha y conflicto. Y eso el gobierno no lo quiere aceptar, no lo quieren aceptar los campesinos, dicen que nosotros tenemos bastante tierra y que van a meter auditoria a nuestros territorios. No nos pueden hacer eso, porque ya nuestros territorios están totalmente titulados” (Dirigenta CIDOB).

En este escenario, la carretera sería el instrumento para ocupar sus tierras, parcelarlas e instalar un modelo de agricultura campesinatecnologizada, el que es rechazado como algo ajeno a su cultura:

“Entonces eso, el gobierno (nos) quiere cambiar, pero no podemos aceptar que a nosotros nos impongan otra cultura que no es la nuestra. Nosotros no, no, no trabajamos con químicos, no trabajamos con maquinaria como el gobierno piensa hacer. Entonces ¿de qué protección a nuestro territorio estaríamos hablando? Estaríamos hablando de repente (de) querer convertirnos en pequeños empresarios o en grandes empresarios” (Presidenta IX Marcha).

Con estos argumentos los indígenas niegan que la obra sea un beneficio para ellos, pues facilitaría la internación de campesinos, especialmente cocaleros y también la explotación de petróleo. De hecho, quienes viven en el territorio, señalan que el trazado ni siquiera resolvería el problema de comunicación de la mayoría de las comunidades:

“¡Pero de qué desarrollo se está hablando! Si no hay comunidades en donde va a pasar la carretera, solamente por el Norte está la comunidad de Santo Domingo, por el lado Sur está San Antonio ¿no? Entonces son las únicas dos comunidades que están cercanas a esa carretera y el 95% de las comunidades están hacia abajo, mucho más lejos ¡Entonces de qué, de qué progreso habla el gobierno!” (Corregidor TIPNIS).

Por otro lado, frente al repertorio desarrollista, los indígenas también señalan que la implementación de servicios, que el gobierno identifica con progreso, no debe superponerse al respeto de las culturas:

“Más allá que el gobierno diga que será el desarrollo del TIPNIS, que más allá que el gobierno diga que será el desarrollo llevándole escuela, posta, es su obligación del Estado boliviano asistir con los servicios básicos. Pero no puede destruir nuestro territorio de esa manera. Entonces, en ese sentido, realmente nosotros quisiéramos tener la protección de nuestros hermanos. Que esa riqueza de la etnia, cultura, tanto del pueblo chiman, del pueblo yurakaré, del pueblo trinitario, se pueda mantener” (Presidenta IX Marcha).

En este contexto, el tema del desarrollo es sumamente complejo, pues aquí se identifican dos posiciones al interior del movimiento indígena de tierras bajas: Una que asume la perspectiva desarrollista, representada por la ampliación de servicios básicos y oportunidades productivas, pero que se las plantea desde el ejercicio de la autonomía:

“Mayormente el gran deseo es tener un territorio bien productivo, para que entonces así mismo nosotros, más que todo, las comunidades ¿no? requieran de todas esas necesidades que ahora hay ¿no? Entonces, a través de la autonomía, consideramos que sí es un fortalecimiento poder gobernarnos nosotros mismos como territorio” (Corregidor TIM).

Esta posición no rechaza en sí la construcción de la carretera, pues se comparte, aunque con matices, el imaginario desarrollista. Pero no la imposición del control externo:

“Por decir el Multiétnico, el TIM, nunca ha dicho ‘no a la carretera’, siempre ha dicho sí, pero que se haga por las vías legales como corresponde, entonces que el gobierno no viole los derechos. Por eso que el TIM salió a la marcha, a la VIII marcha también y defendiendo los derechos ¿no?” (Corregidor del TIM).

La otra posición es radical en su rechazo a la carretera, pues no se plantea la opción de negociar la intervención del territorio, el que considera debiese mantenerse como hasta ahora los pueblos indígenas lo han manejado:

“Nosotros no queremos la carretera, no la necesitamos, nuestra carretera es el río, si necesitamos algo tenemos todingo el río para ir a otros pueblos. Siempre así, esa es la vida nuestra, la Casa Grande es nuestra, tanto hemos sufrido, caminando en esa marcha por la Casa Grande, muertos hemos tenido, enfermitos. Con todingos los niños estuvimos ¡No pueden entrar! Yo tengo para comer, vivir bien. No queremos máquinas, ni petróleo, dicen que por eso es ¡Que respete! ...” (Dirigente TIPNIS).

En esta misma línea interpretativa, se plantea que pese a rechazar la carretera en el TIPNIS, los indígenas no están contra la obra, ni el desarrollo del país, por lo que proponen la búsqueda de otro trazado. El lema ‘Sí a la carretera, pero NO por el TIPNIS’, adoptado como bandera de lucha en el trascurso final de la VIII Marcha, les permitió sensibilizar a

sectores urbanos que adhieren de forma generalizada al enfoque desarrollista promovido desde el gobierno:

“No permitiremos la carretera en el TIPNIS, lo que no quiere decir que nosotros estamos en contra del desarrollo del país, no quiere decir con eso que estamos contra el desarrollo del Departamento del Beni, no quiere decir que estamos en contra de que se unan dos departamentos, más al contrario estamos apoyando esta reconstrucción de este país, pero no queremos esta reconstrucción (sobre) la cosmovisión de cada pueblo, nuestros propios valores de cada pueblo, nuestra propia forma de desarrollo de cada pueblo de lo que se llama el *VivirBien*. Estamos sufriendo permanentemente avasallamiento de los hermanos cocaleros, nosotros no estamos en contra de ellos, que se desarrollen, pero que nos respeten nuestro territorio, nuestra identidad, nuestros valores” (Dirigente TIPNIS).

Respecto a los argumentos de rechazo que presentan los indígenas, es importante señalar la ausencia de referencias sobre IIRSA. Situación que da un giro relevante a inicios del año 2013, cuando en consideración del conflicto por el TIPNIS, la Coordinadora de Organizaciones Indígenas de la Cuenca Amazónica (COICA), que reúne a representantes de Bolivia, Brasil, Perú, Ecuador, Colombia y Venezuela, realizó su encuentro anual en Santa Cruz. En este evento, la COICA posicionó el conflicto del TIPNIS como un problema de la región en su conjunto. Sin embargo, a lo largo del 2013, las referencias a la iniciativa tienden a desvanecerse, sin lograr posicionarse en el discurso de las dirigencias.

Los colonizadores originarios de tierras altas: “La tierra es de quien la trabaja”

El otro sujeto colectivo que protagoniza el conflicto a nivel local, es el colonizador dedicado al cultivo de coca y asociado a la Federación del Trópico de Cochabamba, que está afiliada a la Confederación Sindical de Comunidades Interculturales de Bolivia (CSCIB). Los colonizadores constituyen la principal base de apoyo del gobierno de Evo Morales, su líder desde los noventa. Estos se ubican en el área de Villa Tunari, y desde ahí han bordeado el TIPNIS, avanzando hacia el interior en busca de tierras para cultivo. En el proceso han interactuado con grupos indígenas, que actualmente adoptan el cultivo de coca y la forma sindical. Los cocaleros defienden la construcción de la carretera, argumentando que esta los conectará a los circuitos comerciales y permitirá el desarrollo de los indígenas.

Los cocaleros son agricultores que hacen un uso intensivo de la tierra, de la cual poseen propiedad individual. Llegaron a la zona en sucesivas migraciones, asociadas a las crisis económicas de la minería y agricultura en tierras altas. Mientras los indígenas de tierras bajas atribuyen a la categoría ‘colonizador’ una connotación negativa, equivalente a la de ‘invasor’ del territorio, estos defienden una identidad positiva, sustentada en una historia de sacrificio y lucha por hacer habitable y productiva tierras inhóspitas:

“Esta zona es colonización espontánea, sin apoyo de los gobiernos, aquí han venido a buscar sobrevivencia. Especialmente ha profundizado el Decreto 21060, donde los mineros son relocalizados y el neoliberalismo ha profundizado la pobreza, yo diría, esas crisis económicas, por lo tanto se han venido a Chapare... porque los chapareños eran desnutridos, amarillos, además yo diría infectados, podridos por sarnas, no había apoyo del gobierno, no había caminos... Si hay camino, es gracias a la organización sindical” (cocalero del MAS).

La colonización fue un proceso colectivo, ejecutado por sólidas estructuras sindicales, que sin apoyo del gobierno, emprendieron la travesía de buscar un mejor futuro en donde suponían ‘abundaba la tierra’:

“(Mis tíos) comentaron que debíamos agarrar terreno allá, bastante terreno, por lo menos para sustentar a la familia, entonces algunos compañeros se agruparon, se vinieron como un sindicato y una provincia se juntaron, sabiendo eso entraron a colonizar sobre esa base, porque hablaban: ‘El trópico es libre, hay terreno, podemos formar un sindicato’. Así entraron a colonizar a esta zona y eso se mantiene hasta ahora” (colonizadora).

A través de los sindicatos se organizó la ocupación del espacio. Se impuso una territorialidad agrícola, mediante la construcción comunitaria de *chacos* de cultivo. Según sus argumentos, para conquistar la tierra, ‘abundante’ e ‘inhóspita’, construyeron caminos:

“Porque no había, donde no había economía, no había mucha coca, pero era para comer, con montes altos. Y todavía no estaba *chaqueado*, era muy difícil por esa razón, porque ellos han trabajado comunitariamente entre *aynessobre* esa base, pedazo por pedazo *chaquearon* para cultivar yuca, plátano, y poco a poco plantaban también la hoja de coca. Poco a poco se formaron, porque era muy costoso, era muy difícil, no llegaba ni el camino, ni auto, ni bicicleta, porque a pie andaban ellos, días andaban. Lo primero es camino, porque todo puede llevar, es necesario para consumir, si no tienes el camino no puedes llevar nada, porque es pesado y esa es la cuestión de la vida, era difícil para vivir” (colonizadora).

Para los cocaleros, ‘la tierra es de quien la trabaja’, y ellos habrían trabajado tierras que estaban ‘ociosas’. En esta línea interpretativa, su laboriosidad y sacrificio los diferencia de los indígenas, quienes solo se ‘dedican a sobrevivir’.

“(Los indígenas) en la parte de organización evidentemente tienen otra forma de organización y nosotros otro tipo de organización. Ellos se dedican a sobrevivir y trabajar (el) sustento diario para vivir, mientras que nosotros vivimos siempre pesando algo en la vida, superando(nos) para los hijos y (que) los hijos sean algo. Por otro lado ellos son indígenas que son dueños de la tierra y ellos nacieron en esa tierra. En (el) caso (de) nosotros hemos

migrado el 90% de los diferentes departamentos y 10% son originarios” (cocalero).

Desde su perspectiva desarrollista, los cocaleros demandan la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, como una herramienta fundamental para el progreso del territorio. La carretera consolidaría su desarrollo productivo, diversificándolo más allá de los cacaos, y sería por tanto sinónimo de progreso:

“Para la región más que todo va (a) ser alegría, mediante la carretera va (a) progresar la economía. Quienes producen plátano, papaya, palmito, piña, esos productos van a llevar para que consuman, para que vendan. La economía no alcanza para ellos, cuando compran los productos son caros y no pueden alcanzar” (dirigente cocalero).

Pero la carretera no solo mejoraría su capacidad productiva, sino también la vida de los indígenas, que según su visión, deben desarrollarse:

“Dos objetivos tiene la carretera para nosotros: Uno, controlar los recursos naturales que tenemos, por medio del área verde. Otro, también mejorar la vida de los pueblos indígenas que viven dentro de esa área” (dirigente campesino).

“Ellos (los indígenas) no pueden vivir así, toda la vida sin luz, sin agua, sin alimento. Por lo menos una buena ropa no conocen, ni el zapato no conocen, es preocupante. Por esa razón queremos que sean como nosotros. Mientras que estamos como gobierno, como indígenas tienen que ser desarrollados, también tienen que conocer esta vivencia (dirigenta cocalera).

A diferencia del caso de los indígenas, los cocaleros sí vinculan el tema carretero con la integración sudamericana. En este sentido, señalan que el desarrollo de Bolivia requiere dicha integración:

“Los que apoyan piensan articular y conectar la carretera a nivel de Sudamérica, para exportar. Por ejemplo, (en) Bolivia somos ricos como es en petróleo y gas. Sería -para mí digamos- entre Brasil y Bolivia, de gobierno a gobierno, (pues) el Brasil tiene mucha tecnología” (dirigente campesino).

“Pero los pobres queremos la carretera, nuestros pueblos necesitan carretera, necesitamos integración, estamos en la integración latinoamericana, necesitamos esa diplomacia de nuestros pueblos, esa integración de pueblos” (cocalero del MAS).

Por ese motivo, plantean la carretera como una obra emblemática del gobierno de Evo Morales, un hito para la historia:

“Entonces va (a) ser diferente la estabilidad de (la) economía. Pero mucho más allá, pensando como Bolivia, eso va ser muy diferente, por primera vez vamos (a) tener como Estado boliviano, vamos (a) tener una carretera de integración entre otros países. Eso también se (va a) quedar como una historia, nunca (lo) hemos visto en Bolivia. Se va (a) quedar esa tarea y esa visión, esa historia para las nuevas generaciones, ellos dirán: Gracias al Presidente se hizo la carretera” (cocalera).

Finalmente, cabe destacar que los cocaleros articulan su defensa de la carretera con su demanda de reconocimiento como indígenas. Identidad que los habilita para exigir el desarrollo de lo que consideran su territorio. Así, disputan a los indígenas de tierras bajas la exclusividad de sus derechos de propiedad territorial, ampliando los términos del debate:

“¿Los cocaleros quiénes son? Pues somos indígenas quechwas y aimaras, no somos de Estados Unidos, no somos de otro país, somos aimaras y quechwas, por eso el Chapare es plurinacional. Aquí estamos aimaras, quechwas y de todos los departamentos. Pese a esas diversidades, culturas, aquí se ha aprendido a pensar en nuestra querida Bolivia...Es nuestra cultura, nuestra identidad, somos aimaras y quechwas, nosotros también somos indígenas, solamente tenemos otra estructura, pero bien consolidada con las Seis Federaciones del Trópico, mediante esa estructura hacemos nuestro desarrollo, nuestras luchas” (cocalero del MAS).

Con estos argumentos, los cocaleros defienden su derecho a ocupar y desarrollarse en el territorio, lo que esperan se logre con la carretera, la que también llevaría el progreso y ‘la civilización’ a los indígenas. Es muy interesante la construcción de oposiciones entre indígenas y colonizadores, mientras los primeros acusan a los segundos de ‘invasores’ que reproducen las estrategias de conquista; los segundos los acusan de ‘flojos que no trabajan la tierra’ y ‘egoístas que no piensan en Bolivia’. Aun así, se posicionan como sus redentores, que al defender la carretera también defienden un mejor futuro para los ‘hermanos indígenas’.

Los sujetos plurinacionales: originarios de tierras altas, campesinos, ONG, intelectuales y colectivos urbanos.

Si bien el conflicto parte como un problema entre los indígenas de tierras bajas y el gobierno de Evo Morales, rápidamente este se sitúa a nivel local, confrontando a los indígenas con los cocaleros que bordean el TIPNIS. En este punto, el enfrentamiento asume un carácter orgánico, pues es canalizado a través de la Confederación de Indígenas del Oriente Boliviano (CIDOB) y la Confederación Sindical de Comunidades Interculturales de Bolivia (CSCIB). A través de estas estructuras orgánicas, el conflicto se instala en la agenda pública plurinacional. Efectivamente, estas organizaciones despliegan complejas alianzas que diversifican a los sujetos en conflicto. Por una parte, CIDOB refuerza su alianza con el Consejo Nacional de Ayllus y Marqas del Qullasuyu (CONAMAQ) y por otro, los cocaleros son respaldados por la Confederación Sindical Única de Trabajadores Campesinos de Bolivia (SCUTCB) y la Confederación Nacional de

Mujeres Campesinas de Bolivia: Bartolina Sisa (CNMCB). En torno a estos dos bloques, que a su vez divide el Pacto de Unidad, se articulan otros sujetos colectivos como las ONG, intelectuales asociados a los movimientos sociales y variados colectivos urbanos. Con fines solo explicativos presentaremos sus argumentos como bloque, destacando la construcción de visiones compartidas, pero también los matices cuando corresponda.

El bloque campesino de la CSUTCB y las Bartolinas: “Sin carretera siempre vamos a estar atrasados”.

Este bloque corresponde al heterogéneo grupo de organizaciones campesinas afiliadas a la Confederación Sindical Única de Trabajadores Campesinos de Bolivia (CSUTCB), y su línea femenina, conocida como las Bartolina Sisa. Heterogenia, pues a pesar que su núcleo son los campesinos de tierras altas, también la integran campesinos de los valles y trabajadores agrícolas del Oriente. Asimismo, incluye a comunidades originarias que formalmente se presentan como sindicatos, pero donde se superponen otras estructuras de autoridad. La identidad de este bloque se articula en la forma sindicato, que emerge de la Revolución de 1952 y su Reforma Agraria, la que promovió la identidad campesina en reemplazo de la indígena. Diversas corrientes ideológicas han disputado el control de la CSUTCB, destacándose el katarismo. En la historia reciente, la CSUTCB fue clave en las movilizaciones populares anti-neoliberales y la elección de Evo Morales. De hecho, hoy en día ambas, la CSUTCB y las Bartolina, están articuladas al MAS, el partido de gobierno, a través del cual se proyectan en el sistema de partidos. Es desde esa visión de izquierda nacionalista e indigenista¹¹, que asumen un proyecto de desarrollo productivista, basado en la industrialización del campo y su demanda de redistribución de la tierra.

A partir de esa visión de desarrollo, este bloque apoya la construcción de la carretera, argumentando que esta es fundamental para el futuro agrícola, al posibilitar el acceso campesino a la fértil Amazonia. De este modo, se espera que la carretera ayude a resolver el problema de la falta de tierra:

“... Queremos acabar con (el) latifundio, para eso tenemos que construir esta carretera, de ese modo los aimaras y quechwas tengan sus terrenos en tierras bajas, solo así va (a) haber una revolución agraria, sino van (a) seguir, continuar los patrones del Beni y Pando, y nosotros vamos a ser sirvientes. Entonces la carretera nos va a ayudar a acabar (con) esos privilegios” (asambleísta del MAS)

“... La ventaja va a ser para los aimaras y quechwas, porque hay minifundio en Chapare, hay *surcofundio* en Valle Alto, en el Occidente, por culpa del capitalismo. Por culpa de los gobiernos neoliberales hay calentamiento global. También tienen derecho (a) vivir dignamente en esas regiones, por tanto tienen que tener terrenos en Pando, Beni y en Santa Cruz. En otras palabras, esa carretera va a generar un desarrollo productivo. No solo empresarios pueden sembrar miles de hectáreas y nuestros compañeros

¹¹ Lo uso en el sentido de las políticas Estatales de mediados de la primera mitad del siglo XX.

como peones, como mendigos, no. Eso tiene que acabarse, más bien hay que regular a los empresarios, que produzcan nuestros pueblos indígenas. Nuestros aimaras y quechwas tienen derecho de producir” (Asambleísta del MAS).

Según sus argumentos, además de permitir la redistribución justa de la tierra, la carretera controlaría el poder hacendal de las oligarquías del Oriente que se oponen al Proceso de Cambio y no quieren renunciar a sus antiguos privilegios:

“Si esta carretera se construye ya no hay Media Luna y con esto tenemos que acabar con (el) latifundio. Entonces, ese es el tema. Las oligarquías del Occidente y del Oriente por eso buscan cualquier pretexto para derrotar al gobierno” (Asambleísta del MAS).

El problema por tanto, sería el acceso a la propiedad de la tierra, pues según estas organizaciones, mientras en tierras altas y el valle no hay tierra disponible para los campesinos pobres, en el Oriente los indígenas poseen tierras abundantes y no aprovechadas. Este argumento sigue la misma línea de los coccaleros que bordean el TIPNIS, pero sitúa el problema en una perspectiva mayor, que lo vincula directamente al proyecto de desarrollo país. En este contexto, renunciar a las carreteras, es renunciar al progreso:

“Sin carretera, siempre vamos (a) estar atrasados frente a Europa, estamos atrasados en una generación frente a ellos, con la tecnología, siempre vamos (a) estar atrasados, no será lo mismo, pero vamos a avanzar poco a poco. Para que tenga un pueblo desarrollo, lo primero es carretera, (lo) vemos en Brasil, Argentina, en Europa, en EEUU, ellos tienen carreteras, conexiones entre ambos países, de una ciudad a otra ciudad, para comunicar. Con la carretera hay futuro, sin carretera para mí no hay desarrollo” (Dirigente CSUTCB).

Para este bloque, además, la carretera por el TIPNIS es una obra necesaria para mejorar la integración comercial con otros países:

“Bolivia está pensando cómo articular(se) con los países vecinos para el comercio, porque tenemos que sacar muchas cosas, si no exportamos no hay dinero, si exportamos hay dinero y es para bien de los bolivianos” (Dirigente CSUTCB).

En este escenario, la conexión del tramo carretero con el corredor norte de IIRSA que integra Brasil, Bolivia y Perú, es estratégica, pues dicho corredor facilitaría la salida de los productos bolivianos por las costas del Pacífico, sin pasar por los puertos chilenos. Alternativa que se comprende en función de la disputa histórica por la salida al mar para Bolivia, que actualmente se discute en tribunales internacionales:

“Por lo tanto, (el camino del corredor) es una estrategia para privar exportación e importación por Chile, por eso se buscan otras alternativas por

lo puertos peruanos. En este momento Bolivia se ha convertido en un (...) enclaustrado tributario. Para sacar productos tenemos que pagar impuestos a Chile y también en la importación, casi todo importamos. Lamentablemente, Bolivia todavía es consumista, un país importador, gracias a nosotros Chile vive, aumentamos su crecimiento económico, la misma cantidad que aportamos aquí se aporta a Chile. Frente a eso hay que buscar otros puertos, para eso estamos obligados a unirnos Perú, Brasil y Bolivia” (Asambleísta del MAS).

En este proceso de integración, el bloque campesino reconoce la importancia de Brasil como potencia regional, cuyo apoyo es garantía para el cambio:

“Para este proceso revolucionario latinoamericano, la garantía es Brasil y Argentina, si el Brasil estaría contra los principios de este proceso seguramente no avanzaría, por eso Brasil es un padre en Latinoamérica. Mientras el Brasil permita este proceso, nosotros vamos a seguir avanzando” (Asambleísta del MAS).

Ya definida la carretera como una obra estratégica de integración comercial, a nivel local y regional, el bloque campesino argumenta que en este caso el interés particular debe subordinarse al del Estado boliviano. Pues los recursos naturales son de todos:

“No somos dueños solo una organización, no somos dueños un sindicato, una central o una federación, sino que se es dueño de los recursos naturales como Estado, también quienes componemos los nueve departamentos. Por eso, mediante eso, entra la economía al tesoro nacional del Estado. Creo que es importante esa parte, mantener también los recursos naturales tiene que ser beneficio para todos, eso significaría una hermandad entre los nueve departamentos, entre indígenas y entre campesinos” (Dirigente Bartolina Sisa).

Siguiendo este argumento, el problema sería que quienes se oponen a la obra no piensan en el país, ni en el futuro del pueblo, si no en sus propios intereses, como lo hacen los dirigentes indígenas de CIDOB:

“Algunos dirigentes indígenas se oponen y siempre (se) van a oponer, porque ellos piensan en ellos no más, ellos no piensan para el futuro y no piensan para las futuras generaciones. (La carretera) significaría para ellos mismos el progreso, va por la mayoría del pueblo” (Dirigente Bartolina Sisa).

Efectivamente, el bloque campesino deslegitima a los grupos movilizados en defensa del TIPNIS, señalando que el conflicto fue provocado por personas con intereses desestabilizadores del Proceso de Cambio, a quienes se acusa de engañar y manipular a los ‘hermanos indígenas’ y el pueblo boliviano:

“El conflicto no ha sido de nuestros hermanos indígenas, sino más bien (de) quienes agitaron al conflicto, quienes utilizaron a los hermanos indígenas, a los jóvenes, a las mujeres, a la cabeza de falsos dirigentes que se opusieron a la carretera, ellos han hecho conflicto”(Dirigente CSUTCB).

“Pero las comunidades indígenas en sí, sí lo quieren la carretera y hay necesidad, solo se oponen unos cuantos manejados por la derecha, por ONG del exterior. A nombre de los indígenas ellos mencionan que no quieren la carretera. Están utilizando y están engañando a los indígenas y a las comunidades y al todo boliviano” (Dirigente Bartolina Sisa).

A estos falsos dirigentes, se les atribuye el servir a la derecha y al gobierno norteamericano, y desvirtuar la realidad de los indígenas. En este punto, el argumento campesino se asemeja al del gobierno, al denunciar la pobreza de los indígenas y el interés de dichos dirigentes en mantenerlos como ‘salvajes’. Por el contrario, los campesinos que apoyan la carretera, afirman el deseo de desarrollo de los indígenas y valoran los beneficios que el gobierno les ha dado:

“(Ellos) creen que viven como animales todavía, por eso no piensan que tienen necesidades nuestros hermanos indígenas. Ahora nuestros hermanos indígenas se han civilizado, quieren tener su casa, quieren tener energía eléctrica, quieren vivir, quieren estudiar, eso no entiende la oposición” (Dirigente Bartolina Sisa).

“Ahora con el Proceso de Cambio algunos ya tienen escuelas, ya producen, casi ya no son nómadas, antes andaban por aquí por allá andaban, ahora ya no, ya tienen casas propias, pueblitos propios, entonces ya han cambiado nuestros hermanos indígenas” (Asambleísta del MAS).

Pero no solo los dirigentes serían responsables del conflicto y la manipulación de los indígenas, sino también los analistas y las ONG, que han entregado información errada. Por una parte cuando atribuyen a los indígenas el rechazo a la carretera, que en realidad en su mayoría desean, pues los conecta al desarrollo, y por otro lado, al afirmar que el TIPNIS es un parque virgen, cuando debido a la ausencia de Estado, este ha sido saqueado:

“(El caso de) los analistas, científicos, quienes hablan (...) porque ellos sabían donde el monte virgen no era el monte virgen, más bien se aprovechaban los empresarios. Los transnacionales (...) han sacado los recursos naturales y totalmente se han llevado la plata para unos cuantos. Ahora los medioambientalistas, recién vieron que no se puede construir por medio del TIPNIS porque es monte virgen, eso totalmente estaría falso, por esa razón nosotros decimos: Cuando hay una cosa positiva para el pueblo siempre se oponen, porque son dominados por la plata y por la economía” (Asambleísta del MAS).

En esta misma línea argumental, el rechazo a la carretera por parte de las ONG y los activistas, es señalada como un pretexto para atacar al gobierno y resguardar los

intereses norteamericanos, que a través de la cooperación internacional se adueñan de los parques, impidiendo su uso productivo con la finalidad de mantenerlos como reservas para sus necesidades futuras:

“Los que no quieren carretera, solo quieren buscar pretextos. Lo más grave, Estados Unidos que dice: Todos los parques de Latinoamérica son de Estados Unidos ¿Por qué? Porque coopera para protección mediante las ONG. Por eso no necesitamos a las ONG para que se adueñen (de) nuestros parques nacionales, para que se aprovechen (de) nuestros parques nacionales. Lo más grave, en muchas regiones en nuestro país donde hay recursos naturales, donde hay oro, donde hay petróleo y hay otras muchas cosas, han decretado parques nacionales, seguramente pensando: ‘Posteriormente va a ser de Estados Unidos’, porque todavía tienen esa mentalidad colonial, invasionista” (Asambleísta del MAS).

En términos generales, el bloque campesino reproduce los argumentos centrales usados por el gobierno, entre ellos la carencia de los indígenas, la desacreditación de los dirigentes y la promoción de una visión desarrollista. Sin embargo, a diferencia de la versión oficial, esta sí trata el tema de la integración regional, vinculando el tramo carretero al corredor norte de IIRSA, aun cuando se identifica el corredor, pero no la plataforma IIRSA, iniciativa que es desconocida. Asimismo es importante subrayar que este bloque posee un ‘proyecto país’, que lo hace problematizar el tema carretero más allá del conflicto local entre indígenas y cocaleros del parque. Su proyecto es productivista y requiere una redistribución de la tierra, que pasa por encima de la protección de las reservas naturales y las TCO. En este escenario es donde emerge el conflicto por la transformación de las Tierras Comunitarias de Origen (TCO) en Territorios Indígena Originario Campesinos (TIOC), que se articula con el conflicto por la carretera del TIPNIS, pues esta ha visibilizado la disputa que los indígenas y originarios tienen con los campesinos, poniendo en debate la pertinencia epistemológica y política de la categoría ‘naciones y pueblos indígena originario campesinos’.

El bloque plurinacional en defensa del TIPNIS: “Bolivia debe respetar los derechos indígenas, la *Pachamama* y la Nueva Constitución Política”.

Este bloque integra un amplio abanico de sujetos colectivos, orgánicos y no orgánicos que solidarizaron con los indígenas de tierras bajas y su defensa del parque, hasta asumir el problema como una causa propia. Entre estos sujetos podemos diferenciar, por un lado, al movimiento de naciones originarias de tierras altas, representado por el Consejo Nacional de Ayllus y Marqas del Qullasuyu (CONAMAQ) que se presentó como el principal aliado de CIDOB durante la VIII Marcha, pero que en la IX Marcha se acopló a esta bajo una plataforma única. Y por el otro, a las ONG que desde los noventa asesoran a las organizaciones indígenas, intelectuales vinculados a los movimientos populares y sobre todo colectivos urbanos, entre los que destacan los anarquistas y ecologistas, más un importante grupo de activistas web autoconvocados. Estos grupos se apropiaron de los

discursos en defensa del parque, resaltando aspectos puntuales, sin necesariamente articularse a las estructuras de CIDOB.

En el caso de CONAMAQ, se trata de una organización de carácter reivindicativo que representa a las naciones originarias de tierras altas (andinas), que en los noventa iniciaron un proceso de reconocimiento étnico, que reniega de la identidad campesina y la forma sindical. Su misión es recuperar la territorialidad del ayllu, reconstruyendo el Qullasuyu. El CONAMAQ comparte el argumento central de los indígenas del Oriente, es decir que el tramo carretero amenaza no solo el territorio, sino también su existencia como pueblo. Por eso su apoyo a la causa se fundamenta en la defensa de los derechos indígenas, especialmente el derecho a la consulta previa, libre e informada:

“Estamos apoyando a la CIDOB de nuestros hermanos indígenas, para hacer respetar nuestros derechos. Si es que eso se llegaría a hacer, va a cometer un etnocidio ¿no? porque el abrir la carretera es muerte para los pueblos indígenas, encima viola la Constitución Política del Estado, que establece que cuando existan medidas administrativas o legislativas susceptibles de afectar a (un) pueblo indígena, tiene que haber un proceso de consulta previa, antes” (ex Malku de CONAMAQ)¹².

“Nos hemos unido con los hermanos y hemos estado juntos en apoyo a nuestros hermanos. Aunque el gobierno, como a Tupak Katari, ha querido desmembrar y desunir al movimiento popular”(Mama' talla CONAMAQ)¹³

Para CONAMAQ este no es un apoyo externo ni desinteresado. De hecho, las naciones originarias de tierras altas se asumen como parte del conflicto, pues la vulneración de los derechos de yurakarés, moxeños y chimanes es la vulneración del derecho indígena, por tanto un precedente para futuros conflictos:

“Respaldar la causa de los pueblos de tierras bajas es respaldar a la vida, es respaldar los derechos colectivos, es respaldarnos nosotros mismos” (Dirigente de CONAMAQ).

“Tenemos que apoyar a los hermanos indígenas, porque el TIPNIS es un parque nacional y ellos tienen derecho. Si pasa en el TIPNIS nos pasa a nosotros, también tenemos problemas. La carretera en el TIPNIS abre la puerta a que también entren a nuestros territorios. Defender el TIPNIS es por los derechos de todos los indígenas y originarios de Bolivia” (Dirigenta de CONAMAQ).

En tal sentido, como la amenaza es la misma, también lo es la resistencia. Efectivamente ambas organizaciones articularon una plataforma única de lucha, que sintetiza en la defensa del TIPNIS las reivindicaciones históricas de los pueblos indígenas de tierras bajas y naciones originarias de tierras altas:

¹² Extracto de prensa.

¹³ Extracto de prensa

“Es único los pueblos indígenas de Oriente y de Occidente, (hay) muchas necesidades y por esa razón se ha elaborado una plataforma única CIDOB – CONAMAQ, y eso creo que hemos coincidido desde hace tiempo (...) CIDOB –CONAMAQ va a dar un lineamiento, un proceso de cambio para el país, entonces en ese marco estamos unidos” (Malku CONAMAQ)¹⁴.

“Nosotras hemos sido la voz gritando la vulneración del TIPNIS y los territorios; hemos dicho que con esa carretera bioceánica, se está partiendo el cuerpo del territorio del TIPNIS pero también se está partiendo a otros territorios porque los territorios indígenas son como un cuerpo unido y lo del TIPNIS es un precedente” (Mama de CONAMAQ)¹⁵.

La inclusión de CONAMAQ en la defensa del TIPNIS, desarmó el argumento inicial del gobierno, que definía el problema de la carretera como un conflicto entre indígenas de tierras bajas y originarios de tierras altas, asimilable geográficamente al que enfrentó al gobierno con la Media Luna del Oriente; y lo redefinió como un conflicto de los indígenas y originarios con los campesinos; contraponiendo así dos lógicas de gestión territorial y propiedad de la tierra.

Asimismo, visibilizó la diferencia entre los originarios de CONAMAQ y los de la CSUTCB, tema sumamente complejo, pues ambos comparten una identidad étnica, que sin embargo se actualiza con proyectos políticos antagónicos: la reconstrucción del ayllu y la agricultura tradicional, y la reforma agraria con fines productivistas, respectivamente. Igual que en el caso de CIDOB, CONAMAQ no ha incluido el tema IIRSA en su defensa del parque, pues su perspectiva de la integración se focaliza en la alianza con CIDOB y los movimientos indígenas regionales asociados a la Confederación Andina de Organizaciones Indígenas (CAOI).

Por otra parte, lo que hemos llamado el bloque plurinacional por la defensa del TIPNIS, incluye también a ONG y reconocidos intelectuales, que de diversas maneras se vinculan a los movimientos sociales y que, por lo mismo, han tenido un rol importante en el proceso destituyente/constituyente. De estos grupos emergieron las sistematizaciones relativas al conflicto, los sustentos teóricos y técnicos del rechazo a la obra, y también las estrategias iniciales de socialización hacia otros actores. En el caso de las ONG, se destaca el trabajo de CEJIS, CEDIB, FOBOMADE, Fundación Tierray CEADDESC, que acompañaron las movilizaciones y/odifundieron los argumentos a favor de los indígenas. El apoyo de estas instituciones se sustenta en una fuerte crítica a las políticas gubernamentales debido a su lejanía de los mandatos constitucionales:

“... El gobierno ya no está cumpliendo la Constitución, eso habría que entender, lo del TIPNIS significa la violación de todo el bloque constitucional de derechos en Bolivia, derechos de primera, segunda, tercera y cuarta generación, eso significa. Y quienes pelearon por ese bloque de

¹⁴ Extracto de prensa.

¹⁵ Extracto de prensa.

derechos, porque estaban los *suyus* dentro: CONAMAQ tierras altas, CIDOB tierras bajas. Entonces el TIPNIS obviamente está en ese (contexto)” (investigador CEADESC).

Es desde estas instituciones donde con mayor claridad se ha vinculado el conflicto por el TIPNIS con IIRSA. Efectivamente aquí se denuncia el proyecto carretero como una obra funcional a las transnacionales, donde Bolivia solo cumpliría un rol de tránsito:

“...Lo que buscaba el gobierno con la construcción de la carretera, (es que) había un objetivo al que apuntar, y ese objetivo era no vincular precisamente dos departamentos si no vincular el corredor bioceánico con otros fines, absolutamente de beneficio de las transnacionales, como ellos mismos lo decían. Entonces Bolivia ni siquiera se va a beneficiar, vamos a ser como un país en tránsito nada más” (profesional de CEJIS).

En esta línea interpretativa, se plantea que además de los coccaleros, el beneficiado directo de la carretera sería Brasil, pues esta le facilitaría su ocupación de la Amazonia y el tránsito hacia las costas del Pacífico:

“Desde Acre empieza a surgir una franja de agroindustria (...). Solo (en) la parte de Rondonia (...) tienes una agroindustria establecida (que) es más grande que todo el Departamento de La Paz (...) entonces eso tiene que salir al mar, entonces, los brasileros lo han dicho, no lo estoy diciendo yo, ellos han hecho cálculos, como están muy cerca de la frontera con Bolivia, actualmente tienen que ir hasta el océano Atlántico (...) para llegar al mercado del Asia Pacífico ¿ya?, entonces es una vuelta enorme, entonces para ellos salir por Bolivia es un ahorro de 30 mil millas marinas ¡Imagínate lo que significa en costos! Entonces como eso está en la frontera con Bolivia, obvio, ahí entiendes el camino del TIPNIS” (investigador de CEDIB).

Esta relación de la carretera del TIPNIS con las necesidades brasileras, habilita una nueva crítica al gobierno: su subordinación a la expansión del Brasil, en desmedro de las necesidades de Bolivia:

“Como la carretera, casi todo lo que quiere hacer el gobierno le sirve a Brasil, no mucho para nosotros. Yo creo que han negociado con el Brasil compromisos muy fuertes y de mucho dinero para hacer todas esas obras que son necesarias para la expansión brasiler... hay una expansión brasiler sobre la tierra en Bolivia. Por lo menos la mitad de la zona agrícola la controlan los brasileros en el Oriente. Eso se ha ido dando paulatinamente” (Investigador UMSA).

Con estos argumentos, las ONG y los intelectuales que apoyan la defensa del TIPNIS desacreditan el carácter revolucionario del gobierno MASista, y denuncian su traición al Proceso Constituyente, y su carácter anti-indígena:

“El conflicto ha servido para revelar varias cosas. Primero, cuál es el proyecto económico del gobierno, que consiste en, básicamente en construcción de carreteras, represas y concesiones mineras y de hidrocarburos que han empezado hace ya desde un año (...) y lo que ha hecho es revelar una veta anti-indígena bien fuerte en el gobierno, por lo tanto, ha hecho cambiar la imagen del gobierno en lo interno, todavía lo externo parece que tiende a predominar todavía lo contrario, pero lo interno ha quedado evidente que se trata de un gobierno anti-indígena, porque explícitamente han articulado un discurso de ese tipo” (Investigador UMSA).

De este modo, las ONG y los intelectuales, han problematizado el conflicto del TIPNIS desde los cuestionamientos al gobierno MASista. No obstante, cabe subrayar que la continua desacreditación por parte del gobierno, que los acusa de responder a intereses imperialistas, ha desgastado su credibilidad pública. Un efecto de esta estrategia, es el desplazamiento del tema IIRSA de la agenda mediática, lo que facilitó el apoyo a la VIII Marcha indígena de amplios sectores disidentes del gobierno, pero que comparten su imaginario desarrollista.

Siguiendo con los sujetos plurinacionales que se hacen parte del conflicto, tenemos el amplio espectro de colectivos e individuos autoconvocados, principalmente urbanos. Pese a su diversidad, es posible establecer algunos rasgos comunes: se trata de sujetos muy politizados, interiorizados de la coyuntura nacional y participantes directos y/o herederos de la memoria popular de las luchas anti-neoliberales. Estos no responden a convocatorias orgánicas tradicionales, ni expresan identidades étnicas o sociales convencionales. En ellos confluyen una serie de discursos de carácter local y global, que se expresan en argumentos de defensa de los Derechos Humanos, la *Pachamama*/o la autonomía frente al Estado. Estos sujetos asumen protagonismo tras el bloqueo de la VIII Marcha en Yucumu, hecho que originó la represión de Chaparina. Su solidaridad con la defensa del parque, se hace en nombre del ‘pueblo boliviano’, pues asumen que el problema no es solo de los indígenas:

“El tema del TIPNIS ya no es solo de los compañeros que habitan el parque, es de todo Bolivia, porque tiene que ver con medioambiente, tiene que ver con un criterio de desarrollo que tiene que ser diferente” (activista La Paz).

“La situación es muy preocupante, la construcción de la carretera es la destrucción del Amazonas, es matricidio, es el etnocidio, es el ecocidio...todas las especies que ahí viven y los pueblos que tienen derecho al Buen Vivir, ese es su Buen Vivir...la carretera destruirá el TIPNIS. Hay que acompañar a los compas del TIPNIS, son un ejemplo de lucha por sus derechos, como bolivianos ‘todos somos TIPNIS’, no todos, el Evo no, creo” (activista Cochabamba).

Inicialmente, estos grupos son motivados por el tema ecológico, que enfatiza el carácter de Área Protegida del parque. De hecho, la defensa del TIPNIS y los ‘hermanos indígenas’ se legitima en nombre de la biodiversidad y el futuro del planeta. Sin embargo, en el transcurso de las movilizaciones emergen otros colectivos, que si bien incorporan la temática ambiental, se focalizan en la crítica hacia el Estado como forma represiva de organización social, a pesar de sus matices, estos grupos comparten una perspectiva anarquista. En sus argumentos, la defensa del TIPNIS es la de un mundo libertario, en armonía y sin Estado:

“Apoyamos sí, esta es una lucha de los indígenas por su autonomía, no de los partidos. A nosotros personalmente no nos gustan los partidos políticos ni el gobierno. Se dice que es Estado Plurinacional, pero es Estado y Evo es el Estado, el MAS lo coopta todo, es un Estado totalitario. Los indígenas del TIPNIS están en otra, construyendo otra cosa, luchando por otra cosa, son un ejemplo de sociedad libertaria” (activista Cochabamba).

“El TIPNIS ha mostrado ...la levadura humana que los pueblos indígenas le pueden aportar a Bolivia, su visión civilizatoria... otra forma de ver el mundo y habitarlo...desde su sencillez, nobleza, afecto y amor, han iluminado la posibilidad de...construir junto con ellos, aprendiendo de ellos, una sociedad no capitalista, no estatal, no clasista” (extracto revista Combate).

Cabe destacar, que estos sujetos colectivos autoconvocados por la coyuntura, articularon sus propias perspectivas políticas a las demandas indígenas, sin sumarse a sus estructuras de movilización, es decir, mantuvieron su autonomía. Aun así son sujetos claves en la difusión de mensajes y apoyo logístico a los indígenas y originarios movilizadas. Su masividad se explica en parte por el uso de las redes sociales. En efecto, la autoconvocatoria se sostuvo en una ‘movida web’ que interpeló a los cyberactivistas, tema a retomar más adelante. Por ahora basta señalar que los repertorios interpretativos de los diferentes sujetos en conflicto circularon masivamente a través de la web y los celulares, lo que facilitó su apropiación por grupos tradicionalmente ajenos a las convocatorias orgánicas de asambleas indígenas, confederaciones y sindicatos.

Las redes indígenas regionales: “El TIPNIS, otro potencial etnocidio”.

En este bloque consideramos a las redes de pueblos indígenas amazónicos y andinos, que en los últimos años han sido claves en el posicionamiento internacional de las reivindicaciones indígenas. Efectivamente, la filiación de CIDOB a la Confederación de Organizaciones Indígenas de la Cuenca Amazónica (COICA) y de CONAMAQ a la Confederación Andina de Organizaciones Indígenas (CAOI), facilitó la rápida internacionalización de la defensa del TIPNIS. Ambas instancias, vienen desarrollando una compleja articulación política que se sustenta en la defensa de una territorialidad ancestral, que trasciende las soberanías estatales. En nombre de esta territorialidad, rechazan la carretera del TIPNIS, argumentando que esta podría desencadenar un etnocidio:

“... La destrucción del TIPNIS como territorio indígena y área protegida tendría como consecuencia el desplazamiento y extinción de los pueblos indígenas que viven dentro de dicho territorio; y (...) se constituiría como antecedente por parte del actual y posteriores gobiernos para vulnerar los derechos de pueblos indígenas asentados en otros territorios y áreas protegidas de Bolivia, y un mal ejemplo para los demás países amazónicos” (COICA, 2013)¹⁶.

Así, la COICA regionaliza el conflicto y lo presenta como una prueba del modelo extractivista, que se impone a través de la expansión de infraestructuras, asociadas directa o indirectamente a la IIRSA. De hecho, en su último encuentro, COICA consideró la lucha del TIPNIS un ejemplo de la resistencia indígena, y por eso convocó a:

“Organizar cada año, en dos fechas significativas para el movimiento indígena, actividades conjuntas y simultáneas, en las 9 organizaciones indígenas miembros de COICA, referidas a las demandas señaladas anteriormente sobre el IIRSA, BNDES, Megaproyectos, y defensa de derechos territoriales y colectivos de los pueblos indígenas amazónicos. Estas fechas son el 5 de Junio (“Baguazo”) conmemorando la resistencia indígena amazónica en el Perú contra la privatización de sus territorios; y el 25 de Septiembre recordando la lucha Indígena del TIPNIS en Bolivia y la represión de Chaparina” (COICA 2013).

De esta manera, COICA respalda la defensa del parque, pero también articula la lucha de los indígenas bolivianos con las de otros pueblos sudamericanos amenazados por las obras IIRSA. En este contexto, COICA rechaza tajantemente los fundamentos, objetivos y consecuencias de dicha plataforma:

“Consideramos a la Iniciativa de Integración Regional Sudamericana IIRSA, como la imposición política y financiera de las grandes empresas transnacionales, dentro y fuera del Brasil, en la región, orientada a crear una economía de negocios hacia afuera, desplazando a los países de su soberanía económica y política, destruyendo los ecosistemas Amazónicos, Andinos, Mata atlántica, Orinoquia, Chaco, Pantanal, Cerrado; y con el sometimiento y dependencia a los pueblos indígenas en todos sus aspectos económicos, políticos, sociales, culturales y ambientales” (COICA, 2013)

¹⁶ Los extractos de este ítem, fueron tomados del comunicado oficial del encuentro, pues este se realizó después de mi trabajo en terreno.

Tal como se observa, los representantes de COICA, a diferencia de las dirigencias de la Subcentral TIPNIS y CIDOB, explicitan su rechazo a IIRSA y al rol de Brasil en el diseño de la integración regional, complejizando así los términos del debate.

Para cerrar este ítem, es importante destacar la gran diversidad de sujetos en conflicto. De hecho el problema local de unas millas de carretera en medio del parque, al canalizarse orgánicamente se instaló como un debate plurinacional, que a lo largo del proceso de movilización de los indígenas que se oponen a la carretera, logró trascender el ámbito meramente orgánico y convocar la atención de un pueblo boliviano diverso, con sensibilidad ecológica y política. Por eso el tema de la territorialidad es complejo, pues quienes tienen la experiencia territorial directa son los grupos locales. Ahí se visualiza con claridad la disputa por la imposición de un determinado orden, pero ya en el nivel plurinacional solo los actores orgánicos cuentan con repertorios interpretativos que promueven o critican los proyectos de territorialización del TIPNIS, pues el resto de sujetos auto-convocados, argumenta su solidaridad con los indígenas en la defensa, muchas veces abstracta, de los Derechos Humanos y la conservación de la Tierra, sin considerar la territorialidad del Estado, y tampoco la de Sudamérica. Eso explica, en parte, que la masividad del apoyo no haya logrado instalar un debate transversal sobre el modelo de desarrollo ni la orientación de la integración regional.

ESTRATEGIAS DE APOYO, ADAPTACIÓN, RESISTENCIA Y/O SUBVERSIÓN FRENTE AL PROYECTO CARRETERO.

Como primer punto, se debe subrayar que el proyecto del tramo II de la carretera Villa Tunari- San Ignacio de Moxos, es un proyecto aún no ejecutado, debido al rechazo de los indígenas de tierras bajas, originarios de tierras altas, y otros sujetos colectivos solidarios con la causa. En este sentido, la configuración de la relación Estado/ mercado/ sociedad civil, ha promovido un rol activo y protagónico de los sujetos orgánicos y no orgánicos, que operan desde esta última esfera.

El conflicto del TIPNIS ha canalizado otros conflictos latentes en la sociedad boliviana post-constituyente que, en términos generales problematizan los límites de la plurinacionalidad del Estado, la democracia participativa y comunitaria, y el *Suma Qamaña*. De manera más específica, este conflicto visibiliza las contradicciones entre el respeto a la *Pachamama* y los derechos indígenas, y la continuidad de un modelo de desarrollo centrado en la agricultura industrializada y el extractivismo rentista, que perpetúan las lógicas de acumulación capitalista.

En este contexto, los sujetos a favor y en contra de la construcción del tramo carretero, han desplegado una serie de estrategias para promover sus posiciones. La principal característica de estas estrategias es su apropiación del espacio público plurinacional. Por el lado de quienes rechazan la obra en nombre de la defensa del TIPNIS, la estrategia ha sido vincular el problema directamente con la memoria de las luchas

pasadas y los debates políticos post-constituyentes que se centran en el cumplimiento de los mandatos constitucionales, y socializarlo masivamente. El gobierno por su parte, ha respondido primero con la negación y/o minimización del conflicto, luego con la represión de los disidentes y finalmente con la movilización de los recursos institucionales que le permitan gestionarlo, desarticulando la oposición. Mientras, el bloque campesino que apoya la obra, ha reforzado su vínculo con el gobierno en defensa del Proceso de Cambio. Estas estrategias están asociadas a una serie de dinámicas, que varían a lo largo del tiempo. En este ítem, optamos por presentarlas secuencialmente, pues las formas de enfrentar el proyecto carretero se van configurando en el mismo despliegue del conflicto.

La activación orgánica del movimiento indígena de tierras bajas: El primer paso de la resistencia.

“Siguiendo la historia, nosotros somos parte de CIDOB, la organización matriz de los indígenas. Los del TIPNIS llamamos a CIDOB, son los mismos problemas, somos parte, desde ahí vemos qué hacer. Esa es nuestra forma, así como en las grandes marchas de los noventa” (dirigente de Subcentral TIPNIS)

Como antes se señaló, el movimiento indígena de tierras bajas se sustenta en una sólida estructura organizacional que vincula, a través de la CIDOB, a las Subcentrales de los diferentes territorios. Los moxeños, yuracarés y chimanes de la Subcentral TIPNIS, recurrieron a estas estructuras para movilizarse y resistir, exigiendo la anulación de la carretera. Así, la resistencia contra el proyecto, se ha sustentado en una organización formal preexistente que, apelando a su trayectoria histórica, diseminó la convocatoria y definió las formas de movilización y resistencia. Siguiendo los ‘usos y costumbres’, la convocatoria contempló complejos procesos de negociación. El objetivo de esa negociación fue levantar un pliego petitorio, que al sumar las demandas de pueblos particulares, sumara también compromisos que cohesionaran la defensa del parque. En este punto, es importante recalcar que la activación del movimiento indígena de tierras bajas no depende de individuos que se reconozcan en sus demandas, sino de sujetos comunitarios que se adhieren de manera orgánica y colectiva.

La convocatoria realizada por la Subcentral TIPNIS y CIDOB, se enmarcó en una perspectiva ecoterritorial que integró la preocupación global por la conservación de los ecosistemas y la reivindicación de derechos territoriales, asociados a la autodeterminación indígena. En este sentido, el principal argumento fue que la carretera, al atravesar el TIPNIS, alteraría, de manera irreversible, los equilibrios ecológicos, poniendo en riesgo el derecho al *Suma Qamaña* de los indígenas e incluso su propia vida. Desde esta perspectiva ecoterritorial, los indígenas actualizaron, pero con importantes cambios, los repertorios interpretativos del ciclo de movilizaciones anti-neoliberales. Ciertamente, la defensa del TIPNIS se planteó como un paso más en la larga lucha contra la colonización y el despojo de los bienes comunes.

Sin embargo, la organización no se centró solo en el movimiento indígena, sino también en un intenso proceso de socialización de la problemática y articulación de alianzas, cuyo antecedente previo fue la presentación, el año 2010, del problema en la Mesa 18 del Encuentro de Tiquipaya. Desde ahí, las dirigencias de la Subcentral TIPNIS salieron del territorio, realizando charlas en las universidades, conversatorios con la sociedad civil, reuniones con ONG y entrevistas en medios alternativos. Paralelamente se negociaba la alianza con CONAMAQ, que sería clave en el proceso de resistencia. Esta estrategia apeló a las estructuras políticas no estatales, que desde la sociedad civil habían configurado el ciclo destituyente/constituyente.

La VIII Marcha Indígena por el Territorio y la Dignidad: La apropiación del espacio público plurinacional.

“Mire en eso he participado, he ido, he caminado, hemos salido de Trinidad, hemos ido juntos, (...) caminando juntos y con las hermanas de allá de tierras altas... Nosotros lo que queríamos era ir a buscar (...) el respeto de nuestro territorio, para Vivir Bien en nuestra Casa Grande, y así hemos hecho” (Dirigenta TIPNIS)

Los indígenas del Oriente recurrieron a la marcha hacia La Paz como principal estrategia de resistencia a la carretera. Marcha que duró 65 días. Desde 1990, este tipo de protesta funciona como medio de comunicación de las demandas, demostración de unidad y fuerza, y marca de identidad. La misma historia del movimiento indígena de tierras bajas, como actor diferenciado de la política boliviana, se entrelaza a la historia de sus marchas. Más que un evento de protesta, la marcha indígena se presenta como una acción política compleja y amplia. En efecto, lo que se denominó ‘marcha’, correspondió a un conjunto de acciones en continuo desplazamiento territorial, que tensionaban cotidianidades diversas, y se recomponían en la caminata del cuerpo colectivo. Entre esas acciones, resaltamos:

- **Rituales interculturales:** A diferencia de marchas anteriores, CONAMAQ no salió al encuentro de los indígenas en la entrada del Departamento de La Paz, sino que se trasladó a Trinidad (Beni). Ahí, la salida de la *VIIIMarcha* fue precedida por ofrendas a la *Pachamama*, que sellaron la alianza entre originarios e indígenas. Los ritos se repitieron en cada hito del camino, como la llegada a la Cumbre de Pongo. Su carácter intercultural cumplió un rol estratégico, al negar la versión gubernamental que definía el conflicto como una disputa entre tierras bajas y altas. Estos rituales tuvieron gran impacto simbólico, porque reconstruían la ‘unidad’ de Bolivia, sin renunciar a su diferencia.
- **Recibimientos y encuentros ciudadanos:** Durante los 65 días de caminata, los indígenas hicieron escalas para acampar y abastecerse. Las escalas se transformaron en encuentros políticos, cuando las organizaciones locales, tras decidir en sus asambleas el apoyo a la causa, organizaban coloridos actos de bienvenida, que incluían discursos, música, conversatorios y actividades recreativas, que en conjunto

amplificaban los mensajes de protesta. Asimismo, la recepción incluía sesión de espacios para el campamento, entrega de alimentos y ropa, y preparación de material informativo. En algunos casos, la bienvenida fue asumida por colectivos populares, y en otros por las autoridades municipales opositoras o críticas del gobierno.

- Conferencias de prensa y comunicados: Con el pasar de las semanas, la travesía de los marchistas se volvió tema de interés plurinacional. Las dirigencias de CIDOB mantuvieron la atención pública con sucesivas conferencias de prensa, que difundían las actividades de la *VIII Marcha* y sus opiniones sobre la coyuntura política. Simultáneamente, se emitían comunicados y reproducían notas y entrevistas radiales. Su incursión en estos medios fue básica, pero efectiva. En torno a las conferencias de prensa, se tejió una red de medios independientes que, en tono épico, narró la crónica de los marchistas. La incorporación de estos medios en la cotidianidad de la marcha contrarrestó las versiones oficiales.

En la marcha indígena convergieron memoria y territorio. Efectivamente, la caminata de Oriente a Occidente, de la periferia al centro del poder político, territorializó un conflicto histórico. La caminata misma puede reconocerse como un lento (y firme) proceso de apropiación del espacio plurinacional, históricamente ajeno. Igual que en las procesiones, el ‘sacrificio’ de los marchistas construyó una ruta del olvido a la inclusión, donde su vulnerabilidad ante el frío, la lluvia, el cansancio, el hambre y la altura, los legitimó para reclamar un lugar en el espacio público. Su sacrificio, físico y emocional, despertó la caridad de algunos grupos sociales, pero también la solidaridad, la empatía y/o la admiración de otros. La suma, muchas veces inconexa, de estas reacciones, fortaleció al movimiento indígena de tierras bajas. De hecho, en el imaginario popular los ‘indígenas olvidados de la Amazonia’, ‘los más salvajes y puros’, se transformaron en la ‘reserva moral de Bolivia’. A medida que avanzaba la marcha, sus estratégicas muestras de vulnerabilidad los fortalecían, mientras debilitaban al gobierno.

La construcción discursiva de la resistencia: Un nuevo juego de identidades y diferencias.

“Somos indígenas de tierras bajas, de la selva, nosotros no tenemos *whipala*, pregúntele a los originarios (porque) esa es su bandera, nosotros no somos andinos, somos amazónicos, tenemos una bandera, la bandera con la flor de *patujú*...” (Dirigente TIPNIS)¹⁷.

Como antes se ha explicado, en la argumentación de los indígenas el proyecto carretero era un síntoma, el más evidente y grave, de un problema mayor: la traición del MAS y el gobierno de Evo Morales a las naciones y pueblos indígenas originarios. Traición que observaban en la imposición del extractivismo como apuesta de desarrollo y la atención privilegiada a las demandas de los cocaleros por sobre el respeto a sus derechos colectivos.

¹⁷ Extracto de prensa.

Esta interpretación del problema desplazó los antagonismos sociales, pues los indígenas definieron como nuevos adversarios a los mismos grupos con que antes compartieron la lucha: las bases campesinas y cocaleras del MAS. En ese momento, para diferenciarse de ellos, desplegaron una serie de recursos, por ejemplo:

- La difusión de un discurso con perspectiva ecoterritorial: Este se oponía a la perspectiva socioproductiva de cocaleros y campesinos MASistas, con la cual coexistió, se retroalimentó y muchas veces se confundió durante el ciclo anti-neoliberal. En esta línea, los mensajes del movimiento indígena enfatizaron que la defensa del territorio, la Casa Grande, que realizaban en nombre de sus derechos colectivos y la *Pachamama*, no era equivalente a la demanda de recuperación de los recursos naturales estratégicos, cuya explotación, según el oficialismo, aseguraría la soberanía boliviana. Más aún, estas perspectivas serían antagónicas, pues el extractivismo es imprescindible para la segunda, pero incompatible con la primera.
- La construcción de una simbología propia: Fenómeno que se sintetiza en el reemplazo de las *whipalas* por banderas blancas con la flor de *patujú*. Probablemente, su negación al uso de las *whiplas* tuvo dos funciones; marcar la diferencia cultural con los originarios de tierras altas y oponerse al MAS, que había adoptado este símbolo como bandera partidista. Como alternativa, el *patujú* sobre un fondo blanco, simbolizó su ‘respeto a la naturaleza’, valor que presentaron como estructurante de su identidad cultural y proyecto político. El uso del *patujú*, que durante la marcha y otros eventos también se llevó en poleras y pancartas, sintetiza un complejo proceso de ‘naturalización’ de los indígenas de tierras bajas, que se definieron a sí mismos como ‘Guardianes de la Casa Grande’.
- La articulación de sus demandas particulares con los discursos multilaterales sobre Derechos Indígenas: Los indígenas movilizados apelaron al orden jurídico supranacional, especialmente al Convenio 169 de la OIT y la Declaración de la ONU, para reivindicar derechos colectivos diferenciados, basados en el reconocimiento étnico y no en su condición de clase social. Así, se desmarcaron del ‘mundo popular y plebeyo’ que los asimilaba a campesinos, mineros, asalariados pobres y, por supuesto, cocaleros. Ello no negó la explotación que viven como indígenas, pero la consideró un aspecto más de sus vivencias como pueblo colonizado. Desde esta posición se distanciaron de los cocaleros que, aun siendo ‘plebeyos’, son también ‘colonizadores’.

La articulación de todos estos recursos en su estrategia de rechazo a la carretera por el TIPNIS, implicó continuidades y rupturas con los repertorios interpretativos de las movilizaciones anti-neoliberales. No se generó una transformación radical de dichos repertorios, sino más bien desplazamientos en los antagonismos y reformulaciones en los mensajes legitimadores de la demanda. De cierta forma, la protección del TIPNIS -la ‘Casa Grande’ y la ‘Tierra sin mal’ de ‘los hermanos indígenas’ de tierras bajas- se legitimó como una lucha por hacer efectivos los derechos ‘ganados con sangre’.

La movida web: El soporte comunicacional de la resistencia a la carretera por el TIPNIS.

“El *facebook*, la cuenta de *twiter*, sobre todo los *msm* de los celulares fueron claves para convocar la movilización por el TIPNIS. Páginas de activistas que informaban, gente que sabe usar la web; pero también activistas de calle, que empezaron a usar las herramientas, pero haciendo uso muy rudimentario. Por ejemplo, si pasaba algo, los dirigentes por *msm* avisaban o pedían les cargaran los celulares...”
(Activista La Paz).

La masiva convocatoria en rechazo a la carretera por el TIPNIS, se explica en gran medida por el uso político del internet y los celulares. Efectivamente, *facebook*, *twiter* y los *msm*, cumplieron un papel estratégico en la construcción de redes sociales que vincularon las demandas de los indígenas de tierras bajas con sectores urbanos orgánicos y no orgánicos, que desde distintas visiones se adhirieron a la causa. Internet se transformó, entonces, en una eficaz arma de lucha.

Aquí, se pueden distinguir dos fenómenos interrelacionados; por un lado, el trabajo de colectivos críticos del sistema, algunos muy profesionalizados, que usaron sus plataformas web para difundir información y análisis del conflicto, considerando incluso el tema IIRSA. Y por otro, el uso popular de *facebook* y *twiter*, que masificó los mensajes de apoyo. En el primer caso, se destaca la labor de ‘Territorios en Resistencia’, ‘Chaski Clandestino’ y ‘Los Amigos del TIPNIS’, que facilitaron la articulación de los tradicionales ‘activistas de calle’ con los emergentes ‘activistas web’, además de mantener canales de comunicación directa con la dirigencia de las marchas y las comunidades del parque.

En el caso de *twiter*, su uso aún incipiente en las redes bolivianas, paradójicamente ejerció un gran poder de comunicación, al llamar la atención de los medios de prensa y televisión, que amplificaron a nivel plurinacional los mensajes y debates. De este modo, un evento puntual, como el *trendytopic* con el mensaje ‘#salvemos el TIPNIS’, se convertía en noticia nacional. Los celulares, en tanto, permitieron comunicaciones rápidas, y también la documentación de momentos claves como la represión policiaca en Chaparina, que fue grabada en celulares y transmitida casi simultáneamente al resto del país. Evidentemente, el impacto de las imágenes potenció el apoyo a la causa indígena.

Cabe destacar, que en estas redes tendió a predominar la construcción de imágenes muchas veces simplificadas del conflicto y sus protagonistas: Los cocaleros, se presentaron como ‘colonizadores’, categoría usada para referirse a los migrantes de tierras altas, pero que adquirió un carácter negativo asociada a la invasión y el despojo. Así, los cocaleros fueron acusados de ‘avasallar’ el territorio por su afán de acumulación capitalista, reeditando lógicas colonizadoras que se remontan a la conquista española, a lo que se sumó el cuestionamiento a la legalidad de sus actividades. Mientras, los indígenas victimizados,

fueron exaltados por su vínculo natural con la *Pachamama*, y puestos como ejemplo de una vida armónica, alternativa al capitalismo.

Los bloqueos: la estrategia de los cocaleros para apoyar el proyecto carretero.

“Nosotros no les vamos a dejar pasar a los hermanos del TIPNIS, así tomen otras medidas, cerraremos en su totalidad si no existe diálogo con el gobierno” (Dirigente cocalero)¹⁸.

“Ellos que quieren venir aquí, estudiantes, mineros, partidos políticos, no se atrevan, porque sí o sí vamos a reventarlos” (Dirigente cocalero)¹⁹.

Frente al despliegue de la VIII Marcha Indígena, los cocaleros cerraron filas en torno a la defensa de la carretera, movilizandolos para contra restar lo que definieron como una amenaza al Proceso de Cambio. Su principal estrategia fue bloquear a los marchistas para obligarlos a dialogar con el gobierno. El bloqueo es una práctica tradicional de subversión al orden político, que los cocaleros asumieron en la década del noventa y que en este nuevo contexto, fue usada para frenar la marcha antes de su arribo a La Paz.

Si bien, los bloqueos fueron constantes desde el inicio de la movilización indígena, condicionando de alguna manera la ruta de los marchistas, fue en la localidad de Yucumu, donde el bloqueo cocalero desestabilizó a los indígenas. Efectivamente, los cocaleros cercaron a los marchistas, impidiendo no solo su tránsito, sino también el ingreso de víveres y moviéndose a su campamento. De esta manera, intentaron controlar la llegada de activistas, estudiantes, políticos y especialmente ONG, que pretendían reforzar la marcha.

El bloqueo de Yucumu, polarizó el conflicto. La tensión fue en aumento, y el gobierno envió fuerzas policiales para prevenir un posible enfrentamiento entre cocaleros e indígenas. En este contexto, los medios de comunicación estatales difundieron declaraciones y entrevistas a dirigentes cocaleros, quienes denunciaban con tono de amenaza, el rol protagónico de ONGs y políticos de oposición en la mantención económica de la marcha; mientras se posicionaban como los defensores del Proceso de Cambio. Los bloqueos cocaleros, por una parte desgastaron material y emocionalmente a los indígenas y originarios moviéndose, pero por otra reforzaron el imaginario popular que los descalifica como colonos avasalladores.

La Vigilia de las Mama Ta'llas: Otra forma para visibilizar la resistencia.

“Nosotras instalamos la vigilia para apoyar directamente a los hermanos marchistas. Lo hicimos indignadas por el bloqueo de los

¹⁸ Extraído de periódico El Tiempo (19 Septiembre de 2011). No se obtuvo entrevista con quienes reconocieran haber estado en los bloqueos.

¹⁹ Extracto de entrevista televisiva.

colonos en Yucumu y el cerco de los policías (...) decidimos que era el momento de no dejar que nos aislaran en la lucha y entonces decidimos hacer la vigilia...” (Mama de CONAMAQ)²⁰.

Otra estrategia de resistencia fueron las vigiliias, destacándose la Vigilia de las Mama Ta’llas²¹ de CONAMAQ. Las vigiliias son eventos masivos donde un grupo de personas se instala indefinidamente en un espacio público en espera de que sus demandas sean escuchadas. En este caso, el 19 de septiembre, cuando los marchistas no podían salir de Yucumo, las Mama Ta’lla de CONAMAQ convocaron a una gran vigilia nacional en la Plaza San Francisco (La Paz), para exigir el fin del cerco y sumar solidaridades con la defensa del TIPNIS. Cerca de 30 carpas formaron un campamento que funcionó como centro de operaciones.

En torno a este, se realizaron ciclos de charlas y foros, con la participación de expertos, presentación de videos sobre el TIPNIS, entrega de volantes, confección de afiches, y actos artístico-culturales. Junto al campamento se instaló un escenario y puestos de información. Desde ahí, se establecieron redes de apoyo con otras organizaciones y, más adelante, se coordinó la recepción de los marchistas. Esta vigilia se extendió por 34 días. Siguiendo el ejemplo de las Mama Ta’llas, también se realizaron vigiliias en las plazas de Cochabamba, Santa Cruz, Trinidad, Sucre y Camiri.

A diferencia de las marchas, la vigilia ‘ocupa’ un espacio que tradicionalmente tiene otra función y lo re-significa, alterando las dinámicas cotidianas. Esta ‘ocupación’ de la plaza como eje de interacción urbana, convocó a una ciudadanía diversa que difícilmente podía abstraerse de la situación vivida en un lugar tan remoto como Yucumu, pero que se sentía cercano gracias a las actividades de la Mama Ta’llas. La Vigilia de la Plaza San Francisco reforzó el protagonismo de CONAMAQ, y sobre todo la alianza entre CIDOB y CONAMAQ. También posicionó públicamente el rechazo de los indígenas y originarios al curso asumido por el Proceso de Cambio.

La estrategia de contención gubernamental: De la deslegitimación de la marcha a la represión policial.

“Algunos dirigentes están sacrificando a señoras y niños con otro interés político, ya no es tema carretera, ya no es tema de parque, ya es interés político de desgastar al Presidente, de molestar al Presidente, de mostrar que indígenas se enfrentan a indígenas” (Álvaro García Linera)²²

Ante el avance de la marcha indígena, la estrategia del gobierno fue minimizar el rechazo a la carretera y deslegitimar las dirigencias, acusándolas de intereses golpistas

²⁰ Extracto de prensa.

²¹ chacha-warmi

²² Extracto de prensa

promovidos por Estados Unidos, o bien haciendo públicas confusas situaciones judiciales. Paralelamente, el gobierno mantuvo la invitación al diálogo. De hecho sucesivas delegaciones ministeriales intentaron negociar el conflicto, aunque se negó el diálogo directo con el Presidente Morales. En esta coyuntura, fue muy relevante el rol de los medios oficiales de comunicación: BoliviaTV, Radio Patria Nueva y el periódico El Cambio, que posicionaron los argumentos oficiales; así como la producción editorial de la Vicepresidencia, que elaboró y difundió los sustentos teóricos y políticos que avalan la construcción de la carretera.

Pero el bloqueo de Yucumu cambió el escenario, y también la estrategia gubernamental. Argumentando la necesidad de prevenir un enfrentamiento entre indígenas y colonizadores, el gobierno movilizó sus capacidades de contención armada. En efecto, el gobierno envió un contingente policial, que en lugar de aplacar la polarización, la reforzó. Los indígenas se sintieron acorralados por los cocaleros y los policías. Para destrabar la situación exigieron la presencia del Canciller Choquehuanca, que en un confuso incidente fue obligado por las mujeres a caminar hasta romper el cerco cocalero. Acción que fue difundida internacionalmente como el ‘secuestro del canciller’. Al día siguiente, la policía intervino violentamente la marcha, atacando el campamento que tenían en Chaparínay tomando por la fuerza a los indígenas para trasladarlos al aeropuerto de Rurenabaque, y de ahí regresarlos al TIPNIS.

El uso de la fuerza como estrategia de contención de los manifestantes, fue un rotundo fracaso, pues las imágenes de la violencia de Estado sobre familias indígenas cercadas, despertó la indignación generalizada del pueblo boliviano. A las pocas horas, la población de San Borja impidió el paso de las flotas, y un grupo de tacanas rescató a los marchistas encerrados en el aeropuerto. Ciertamente, la movilización de fuerzas armadas, fue una desafortunada decisión gubernamental, que aún no logra ser explicada.

Paradójicamente, esta intervención fortaleció la legitimidad de la movilización indígena. El gobierno debilitado por la condena popular y la crisis del gabinete, se ve obligado a recibir a los marchistas y aceptar su demanda, aunque expresando su desacuerdo. De este encuentro emerge la Ley 180 que declara la Intangibilidad del TIPNIS. Con esta acción el gobierno se compromete a anular el proyecto carretero y proteger el parque.

La marcha del Consejo Indígena del Sur y la Ley de Consulta del TIPNIS

“Aquí estamos las cuatro lenguas, mojeño trinitario, mojeño ignaciano, yuracaré y chimán, con un solo objetivo: conseguir la anulación de la ley corta (...) Hay niños resfriados porque no es nuestro ambiente. Nos vemos obligados de seguir adelante porque nuestros dirigentes nos han traicionado (...) porque nos han puesto una soga al cuello para que los

grupos indígenas no pudiéramos hacer ninguna labor dentro del Parque IsiboroSécure” (Dirigente CONISUR)²³.

La victoria de los indígenas y el bloque plurinacional en rechazo a la carretera por el TIPNIS, fue solo aparente. Como ya se ha explicado, el gobierno decretó la protección del parque, pero al mismo tiempo abrió una fuerte polémica por los significados y alcances de la Ley de Intangibilidad. Polémica que puede ser considerada en sí misma una contraofensiva gubernamental. De hecho, el Vicepresidente, responsabilizó a la dirigencia indígena y las ONG por los efectos de la Ley 180, ya que mientras los grupos movilizados concebían la intangibilidad como la prohibición del extractivismo, ejercido por actores ajenos a las comunidades; el gobierno la definía como la prohibición de toda actividad extractiva (pesca, producción de chocolate, emprendimientos madereros, incluso la agricultura); lo que en la práctica pone en riesgo la reproducción material de los indígenas.

Dicha polémica abrió nuevamente el conflicto, generando las condiciones para la movilización de los indígenas del CONISUR, que marcharon desde el TIPNIS exigiendo la anulación de la Ley de Intangibilidad. Como antes se ha explicado, el CONISUR es una organización afín al gobierno, que integra a indígenas del TIPNIS que han asumido el cultivo de coca, la propiedad parcelada de la tierra, la orgánica sindical y el proyecto agrocéntrico de los coccaleros.

Esta contramarcha, utilizando los mismos recursos simbólicos que la anterior, apeló a la solidaridad del pueblo boliviano, pero para reivindicar su derecho al desarrollo, el que consideraban vulnerado por la Ley 180. A diferencia de la VIII Marcha, la marcha del CONISUR contó con el apoyo del bloque campesino plurinacional y los medios de comunicación oficiales. Sin embargo, su cercanía al gobierno, generó el rechazo de los paceños.

La exposición pública de indígenas del TIPNIS que demandaban la carretera, permitió al gobierno re-definir el conflicto como una disputa interna por la representatividad legítima de los indígenas del parque; y posicionarse como mediador del conflicto. La estrategia entonces fue convocar a una consulta para decidir el futuro del proyecto carretero. Mediante la Ley 222, el gobierno asumió la consulta que tiempo antes había negado; inhabilitando las denuncias de autoritarismo y posicionándose como garante de la democracia y los derechos indígenas. Efectivamente, la contraofensiva gubernamental modificó estratégicamente los términos del debate, apropiándose de los recursos simbólicos y las formas de movilización de sus opositores, y desplegándolas en la dirección contraria.

La IX Marcha indígena originaria por la Vida, el territorio, la dignidad y los derechos indígenas.

“Sí, marchamos(otra vez) hasta que se llegó a la ciudad de La Paz, para que se respete la Ley 180. Se llegó con dificultades y todo, y en la

²³ Extracto de prensa.

ciudad de La Paz por ejemplo, llegamos y ahí nos persiguieron con gases, nos recibieron con agua, con esa bomba que estrenaba el gobierno para gasificar a la gente, para eso (la) había comprado, y no nos permitió y no nos oyó nunca. Y nos hemos vuelto sin dialogar con nadie, donde de ahí decidimos que nosotros vamos a hacer resistencia dentro del territorio” (Ex corregidor TIPNIS).

Nuevamente se realizó una Marcha hacia La Paz para demandar, esta vez la derogación de la Ley 222 de Consulta y el cumplimiento de la Ley 180 de Intangibilidad. Esta marcha duró 62 días, pero en condiciones climáticas más extremas que la VIII Marcha. El recorrido contempló recibimientos, conferencias de prensa, conversatorios, rituales interculturales, etc., los que no lograron concitar el interés público de su predecesora. Paralelamente, se realizaron vigiliadas en La Paz, Santa Cruz y Cochabamba. No hubo eventos novedosos sino más bien una constante reedición de los anteriores. Por otro lado, los cibereventos, que habían sido claves en el éxito de la VIII Marcha, minimizaron su impacto, al reducirse el número de ciberactivistas.

Probablemente, en este momento de la defensa del TIPNIS, la poca efectividad de las acciones y la incapacidad de los indígenas y originarios para encontrar otras formas de expresión, se deba a la desconfianza suscitada en la ciudadanía por la cercanía de partidos y organizaciones ‘antipopulares’, que se mostraban públicamente como adherentes y/o protectores de la marcha. La yuxtaposición de mensajes y proyectos políticos, que antes había logrado niveles estratégicos de articulación, se mostró amenazante para sujetos colectivos que habían luchado por la descolonización en el ciclo de movilizaciones anti-neoliberales, y para los individuos que apostaban por la autonomía de un pensamiento construido abajo, pero a la izquierda. En este contexto, los indígenas fueron perdiendo su status como ‘reserva moral de la patria’, y se les hizo cada vez más difícil sostener su imagen de vulnerabilidad.

Por estos motivos, la marcha en La Paz se fue debilitando. La contraofensiva gubernamental fue muy eficiente al instalar dudas sobre la legitimidad de los intereses movilizadores y la idoneidad de dirigentes y organizaciones de apoyo, todo eso sin atacar a los indígenas como tales, a quienes se definía como ‘hermanos engañados y manipulados’. El presidente no recibió a la IX Marcha, pero invitó a los indígenas opositores a resolver ahí sus problemas con CONISUR. En esta coyuntura, la admiración dio paso a la compasión de los paceños, y la estadía fue perdiendo sentido. Entre tanto, el gobierno alentó la formación de una CIDOB paralela, que apoyó, en nombre del *SumaqQamaña*, la construcción de la carretera, ‘para que los indígenas salgan de la miseria’. Entonces la IX Marcha decidió volver al Oriente para recuperar las oficinas de CIDOB y organizar la resistencia a las brigadas de consulta en su propio territorio. Con el regreso de los indígenas a tierras bajas se inicia otra etapa, mucho menos visible, de la resistencia.

La consulta indígena en el TIPNIS: El cambio de estrategia gubernamental.

“Lo que nosotros hemos dicho es que se haga la consulta y que si los compañeros deciden carretera, pues que haya, y si no, pues es decisión de ellos, pero que se haga la consulta” (Álvaro García Linera)²⁴.

Asumiendo un giro radical en su estrategia para defender la construcción del tramo carretero en el TIPNIS, el gobierno organizó un proceso de consulta, que abordó tres temas: la carretera, la intangibilidad y la necesidad de proyectos de desarrollo. Para eso se decretó la Ley 222 y se organizaron brigadas con la misión de internarse en el parque y consultar a las comunidades, respetando sus ‘usos y costumbres’. La idea era concretar los lineamientos de la consulta previa, libre, informada y de buena fe, que estipula el Convenio 169 de la OIT, y la nueva Constitución Política del Estado.

Al reconocer como un error la omisión de este proceso, el gobierno inhabilitó una de las principales críticas de la oposición a la carretera; si bien no logró convencer a los disidentes que denunciaron su ex temporalidad, por lo menos generó un espacio de disputa que relativizó el rechazo de los sectores urbanos. Cabe destacar que la demanda por la consulta estaba incluida en el pliego petitorio de la VIII Marcha Indígena, por lo que el rechazo de los indígenas se tornó confuso para la opinión pública plurinacional. Paradójicamente, el gobierno defendió el derecho a la consulta como un logro del Estado Plurinacional, y acusó a los indígenas disidentes por atentar contra este principio democrático.

El gobierno enfrentó la consulta como una elección política, desplegando una campaña a favor de la carretera y contra la intangibilidad, por eso la consulta en el TIPNIS puede comprenderse como una estrategia de legitimación de la acción gubernamental. La que se complementó con una cruzada contra la pobreza en el TIPNIS, que canalizó recursos públicos para la compra de motores fuera de borda, proyectos productivos, de educación y salud. Asimismo, fuera del territorio se denunciaba el rol colonizador de las ONGs, argumentando que estas, amparadas en discursos ecologistas y humanitarios, utilizaban a los indígenas para fortalecer la oposición al Proceso de Cambio.

Luego de varios meses de campaña gubernamental, y resistencia indígena, se anunció públicamente que el 84% de las comunidades aceptan la carretera, con la condición que esta no dañe los ecosistemas del parque, para eso se plantea una carretera ecológica que se podría construir bajo tierra o en el aire. Estos resultados minimizaron la resistencia indígena y desacreditaron la representatividad de las VIII y IX Marcha, pero también abrieron una nueva polémica por la pertinencia, transparencia y credibilidad del proceso.

Para cerrar esta exposición del caso boliviano, es importante resaltar algunos aspectos, que pueden ayudar a la comprensión del conflicto:

²⁴ Extracto de prensa.

- El conflicto por el tramo II de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, no puede desvincularse de la territorialidad proyectada por la plataforma IIRSA. Efectivamente, nuestro análisis asume que, como parte del diseño de la Red Vial Fundamental, la carretera por el TIPNIS es funcional a los corredores bioceánicos que conectan Brasil con las costas del Pacífico. En tal sentido, el camino facilita la expansión del modelo extractivista, y también la imposición de la territorialidad estatal sobre los territorios indígenas.

- En el TIPNIS se superponen una serie de proyectos territoriales en disputa: Por un lado, está el proyecto desarrollista del gobierno y el agrocéntrico de los cocalleros, y por otro, el proyecto de la autonomía indígena. Sin embargo, esta disputa 'in situ', se complejiza con aquella que a nivel plurinacional, enfrenta a la territorialidad estatal con la de los movimientos ecologistas, anarquistas e indígenas-originarios. La competencia entre estas territorialidades, tiende a invisibilizar la fuerza de la territorialidad IIRSA, que impone límites al post-neoliberalismo boliviano.

- El Estado Plurinacional es un proyecto aún no acabado; y el gobierno de Evo Morales no es el Estado, aunque en el actual contexto tiendan a mimetizarse. Por eso es tan complejo hablar de una territorialidad hegemónica, pues la fuerza del proyecto gubernamental es relativizada por los preceptos del mismo Estado. Por eso todos los sujetos en conflicto, hablan a nombre o en defensa del Estado Plurinacional, pues este se asume -idealmente- como proyección de la voluntad del pueblo. De cierta manera, se piensa al Estado imbricado en la sociedad civil.

- De lo anterior, se deriva un predominio (siempre relativo) de la esfera de la sociedad civil, en relación a las esferas del Estado y el mercado. El que se visualizó en las primeras etapas del conflicto por el TIPNIS, pues es la sociedad civil -que en Bolivia tiene un carácter corporativo y orgánico- la que tomó el control del conflicto. Aunque luego, el cambio de estrategia gubernamental ha dado un giro al conflicto.

VILLA TUNARI



TIERRAS BAJAS



CAPÍTULO 4

IIRSA en Chile: el conflicto latente por el Túnel Binacional de Agua Negra.

En este capítulo abordamos el conflicto -aun latente- por el Túnel de Agua Negra en el sector cordillerano del Valle de Elqui, como ejemplo para analizar la conflictividad ecoterritorial generada por IIRSA en Chile. Para empezar es importante subrayar que los puertos chilenos cumplen un rol estratégico en el diseño territorial de IIRSA, en tanto puerta de salida al Océano Pacífico. Por eso, 5 Ejes de Integración y Desarrollo (EID) atraviesan este país: Andino del Sur, Capricornio, Interoceánico Central, MERCOSUR-Chile, y Del Sur. Sin embargo, la iniciativa IIRSA es prácticamente invisible, no existe bibliografía especializada, ni documentación de las obras o los conflictos que estas pudiesen generar. Aun así, IIRSA cumple un rol central en la implementación de pasos fronterizos, la ampliación de puertos, aeropuertos y redes viales.

Lo relevante de este caso, es que la territorialidad de IIRSA coincide con el neoliberalismo imperante en Chile. De hecho, la estrategia de regionalización según orientaciones productivas, que promueven los Ejes de Integración y Desarrollo (EID), es similar al proceso de regionalización aplicado por la dictadura pinochetista en la década del setenta. En ese periodo, las reformas estructurales liberalizaron la economía y, paralelamente, reorganizaron el territorio en función de las necesidades del comercio

exterior. Cuatro décadas después, los efectos ecológicos y sociales del modelo son impactantes, pero también lo es la capacidad de gestión de conflictos de las instituciones estatales. Un ejemplo claro, es el del Túnel de Agua Negra, que pertenece a la Cartera de Proyectos Prioritarios de Integración, pero que comunicacionalmente se ha desvinculado de la plataforma IIRSA, presentándose como un anhelo histórico, que está por concretarse gracias al trabajo conjunto de la Región de Coquimbo (Chile) y la Provincia de San Juan (Argentina). Si bien este proyecto suscita una serie de aprehensiones en la población del Valle de Elqui, estas no se traducen en un enfrentamiento público, por eso hablamos de conflicto latente.

Para abordar dicho conflicto, primero se caracterizará el orden social chileno, atendiendo, por un lado, los procesos políticos de la historia reciente, y por otro, el marco constitucional que sustenta el modelo. Tras una breve reseña del proyecto, se presentaran los sujetos en conflicto, sus territorialidades y repertorios interpretativos, para finalizar con la descripción de las estrategias que estos movilizan para apoyar o rechazar la obra.

CHILE: LA CONFIGURACIÓN DE LA RELACIÓN ESTADO, MERCADO Y SOCIEDAD CIVIL EN UNA SOCIEDAD MERCADOCÉNTRICA

En Chile, la actual configuración de la relación entre las esferas del Estado, el mercado y la sociedad civil, emerge de las políticas de desarrollo neoliberal impuestas por la dictadura militar de Augusto Pinochet (1973-1990), y consolidadas por los gobiernos de la Concertación de partidos por la democracia (1990-2010). En este periodo, Chile asume una matriz mercado-céntrica de sociedad (Cavarozzi en Gómez y Escalante, 2009), en la cual “Se considera al conjunto de la sociedad como mercado, donde el principio de la acción colectiva organizada es sistemáticamente rechazado y donde el Estado pierde su carácter de referente de la demanda social, eliminando su papel regulador” (Portilla; 2008:9). El Estado, por ende, deja de regular los mercados y son estos los que pasan a regular las relaciones sociales.

La dictadura militar refundó el Estado chileno (Goicovinc, 2011), transformando profundamente las estructuras de poder bajo una intensa represión política orientada a construir sus propios dispositivos de reproducción y legitimación. Lo que se impone es un Estado neoliberal que desplaza las funciones sociales del Estado desarrollista, asumiendo los nuevos roles de garante y facilitador del funcionamiento de los mercados, eso quiere decir que el Estado no desaparece, más bien muta; como señala Lechner “Una estrategia destinada explícitamente a imponer una economía capitalista de mercado, desmantelando al Estado, solo tiene éxito cuando se apoya sobre una fuerte intervención estatal” (Lechner en López 2009). El ajuste estructural se articuló y potenció con el despliegue de la violencia institucionalizada en sus dimensiones física y simbólica, lo que reitera la centralidad mantenida por el Estado. La ciudadanía fue de ese modo disciplinada y subordinada a un nuevo orden y un nuevo proyecto de sociedad: la sociedad neoliberal (Gómez, 2011).

Para llevar a cabo el proyecto se tomaron una serie de medidas fundacionales, siguiendo los lineamientos de la propuesta del ‘Ladrillo’, que fue adoptada como base del modelo económico. Entre estas medidas, resaltamos: (a) La apertura de mercados con grandes estímulos para la inversión extranjera; (b) La privatización de recursos y servicios que habían sido responsabilidad del Estado; (c) La definición de orientaciones productivas regionales; y (d) El desarrollo de una Contrareforma agraria. Los cambios se consolidaron con la Constitución de 1980. Esta constitución, se organiza en torno a dos núcleos discursivos: por un lado, el resguardo de la propiedad privada como fundamento de la libertad política, y por otro, la doctrina de la seguridad nacional.

Se debe destacar que este ejercicio de dominación que desmanteló el orden previo se extendió después en complejas estrategias para lograr la hegemonía. Aun cuando los pilares de la hegemonía neoliberal se construyen en la dictadura, esta no surge desde el vacío sino que anclándose en prácticas y relaciones de dominación/subordinación rastreables, por lo menos, hasta la Colonia. De todos modos, la reformulación los proyectos de vida según el modelo neoliberal fue un proceso complejo que se funda en dictadura pero se consolida en democracia.

Efectivamente, los gobiernos concertacionistas dan continuidad al modelo inaugurado por Pinochet. Situación que ilustra, claramente, la reforma constitucional, aplicada por Ricardo Lagos el año 2005, pues si esta elimina formalmente algunos de los ‘enclaves autoritarios’ heredados del régimen anterior, conserva sus núcleos discursivos. En este sentido, el actual modelo societal chileno se sustenta en una Constitución ilegítima, que se estructura en torno al resguardo de la propiedad privada (Art.24) y la doctrina de seguridad nacional, que ahora se expresa en el Consejo de Seguridad Nacional (Art. 106, 107). Cabe destacar que el carácter neoliberal de la Constitución chilena, supone un menoscabo del sistema de derechos. Por ejemplo, no reconoce derechos colectivos, ni la existencia de pueblos/naciones indígenas. Podría plantearse que más que un ordenamiento social, lo que la constitución impone son normativas que contienen la participación social, pues el pueblo o sociedad civil, es desprovisto de roles activos en el plano político.

En este contexto, los gobiernos concertacionistas, principalmente el de Eduardo Frei, fortaleció la hegemonía neoliberal con la firma de Tratados de Libre Comercio que buscan una mayor integración productiva en los mercados globales. La gran diferencia con el régimen anterior es la incorporación del principio de equidad como nuevo eje discursivo de la acción estatal. Fenómeno que tendrá su punto más alto en el gobierno de Michel Bachelet.

Efectivamente, en torno al principio de equidad se despliegan políticas públicas orientadas a compensar los desequilibrios asociados al modelo económico, sin cuestionar sus bases ideológicas. Los gobiernos democráticos chilenos han actuado perfeccionando el desarrollo exportador y ejecutando políticas sociales focalizadas para la superación de la pobreza que tiende a concentrarse en aquellos grupos excluidos del control de sus recursos naturales y del acceso a servicios que anteriormente entregaba el Estado.

Estas políticas apelan a la inclusión social pero desde la lógica mercantil; es decir, el compromiso del Estado con los pobres es buscar estrategias para integrarlos al mercado, y lo cumple subsidiando al mismo mercado a través de mecanismos de fomento productivo. La paradoja del modelo chileno, es que los altos indicadores macroeconómicos, que posicionan al país como un referente para América Latina, no se conciben con los niveles de desigualdad social.

Sin embargo, a pesar de la enorme desigualdad, no se puede negar la aceptación relativa -unas veces acrítica y otras resignada- que amplios sectores sociales, incluidos los más precarizados, manifiestan hacia el modelo económico chileno. En este punto, la problemática que estamos analizando se complejiza, pues si bien la gestión neoliberal emerge en un escenario de violencia dictatorial, esta se sustenta luego en la internalización de los valores neoliberales como fórmula de vida. Sin duda este es un tema central que se vincula directamente con las estrategias de construcción de la hegemonía y, en especial, con el surgimiento de una sociedad civil disciplinada a los intereses de mercado.

Tal como antes señalamos, más allá de la represión inicial, la consolidación del neoliberalismo ha sido un proceso intenso donde se han instalado sutiles, pero efectivos mecanismos de control que permean toda la sociedad chilena. Durante cuarenta años, los vínculos sociales se han re-creado en torno a una fórmula neoliberal, cuyos postulados centrales son: (a) La defensa de la propiedad privada como fundamento de la libertad política; (b) La defensa del mercado como asignador eficiente de los recursos económicos; (c) La acreditación del individuo atomizado como sujeto de la acción social y las políticas públicas, y (d) El reconocimiento del mercado como lugar de ejercicio y realización de la ciudadanía. A partir de ahí, se configuran una serie de mecanismos que sustentan a la sociedad neoliberal, entre ellos:

a) El estímulo a la competitividad como valor estructurante de las relaciones sociales. El término competitividad posee dos acepciones; una es capacidad para ejecutar una tarea y la otra rivalidad para lograr un fin. En Chile, ambas se integran en la imagen de un sujeto individual que desarrolla sus potencialidades para lograr el éxito en los mercados, superando a los demás. Las políticas de fomento productivo y las de compensación social han definido a este sujeto como su interlocutor y objeto de cambio.

En un sentido distinto pero complementario, la institucionalidad pública fomenta el emprendimiento impulsando la eficiencia e innovación. Competencias que se conciben como una forma peculiar de propiedad privada individual que puede y debe ser rentabilizada. La apuesta estatal, entonces, es seleccionar emprendedores que posean estas características para incorporarlos al mercado a través de los clúster productivos; de esa manera se capitaliza la competitividad de los individuos y por extensión la de los territorios. Simultáneamente, el emprendimiento se posiciona como un atributo clave en la configuración de subjetividades atomizadas funcionales a la matriz mercado-céntrica.

b) La formación y legitimación de una asociatividad neoliberal, regulada por las instituciones públicas y dependiente del mercado. Los sentidos asociativos tradicionales, han sido desplazados por una asociatividad de carácter neoliberal, planteada como un

agregado de sujetos que buscan incrementar sus ganancias individuales. Este tipo de asociatividad es inherente al mercado, pues surge de la necesidad de sumar esfuerzos para alcanzar la competitividad que no se ha logrado individualmente. Mediante instrumentos públicos, el Estado invita a la sociedad civil a organizarse adoptando la racionalidad empresarial. Como respuesta, se han multiplicado las organizaciones normadas institucionalmente, ampliando el rango de clientes en competencia por los fondos públicos. Con el estímulo de las políticas neoliberales los lazos asociativos, se nos muestran coyunturales, precarios y dependientes de las presiones del mercado; ámbito donde los sujetos se individualizan y vinculan a partir del consumo.

c) La promoción de una lógica subsidiaria que media las relaciones entre el Estado y la sociedad civil. Siguiendo la doctrina de “Superación de la pobreza” el Estado neoliberal chileno subsidia modalidades de inclusión parciales, flexibles y funcionales, dirigidas a grupos precarizados que no logran ser competentes en los mercados. Este foco sobre la pobreza define a los sujetos en base a sus carencias, omitiendo las relaciones de desigualdad en que ellos se insertan. En este sentido, el Estado moviliza recursos destinados a mitigar necesidades puntuales. Es así como en Chile se ha institucionalizado un sistema público de bonificaciones.

e) La dicotomía público/privado como esquema de relaciones entre Estado y sociedad. La gobernabilidad y, específicamente, los vínculos entre el Estado y la sociedad civil chilena se sostienen en la distinción tajante de dos ámbitos de acción: lo público y lo privado. En dicho esquema el Estado, como referente del bien común, se posiciona como defensor de los intereses públicos, mientras al resto de actores se atribuyen intereses privados. Este orden dicotómico cumple varias funciones, por ejemplo: (a) Niega a organizaciones civiles la representación de intereses de bien público, más allá de los sectoriales; (b) Homogeniza lo diverso y desigual, al aglutinar en la categoría ‘privado’ tipos tan diferentes como una minera transnacional y centro de padres; (c) Invisibiliza las asimetrías de poder entre aquello que se ha definido como privado; y (d) Minimiza los discursos alternativos y disidentes que no se sienten representados por el Estado.

d) El predominio de la tecnocracia sobre la sociedad civil organizada. En busca de la eficiencia, el Estado neoliberal chileno ha sustituido el debate político por un aparato tecnocrático como fuente de las decisiones públicas. Esta tecnocracia ha despolitizado amplios campos de la acción social. De hecho, los problemas de la pobreza y la vulnerabilidad, son definidos como asuntos técnicos que deben ser resueltos por especialistas comprometidos con el crecimiento económico, bien superior que guía la toma de decisiones. La tecnocracia ha erosionado dinámicas de reflexión y decisión, imponiendo sus conocimientos y criterios sobre los saberes y experiencias locales. Como resultado, la sociedad civil organizada se transforma en un mero objeto de intervención que, eventualmente, es convocada para legitimar -con su participación presencial- agendas y proyectos elaborados por la tecnocracia estatal.

Lo relevante es cómo la articulación de estos mecanismos de regulación social sostiene la hegemonía neoliberal, instalando un sentido de comodidad del que emergen subjetividades pasivas, cuyos proyectos vitales se construyen en relación al consumo,

fuerza de sus esperanzas y también sus grandes frustraciones, las subjetividades se construyen entonces desde las carencias y los esfuerzos de superación, mientras las reivindicaciones de derechos quedan fuera de sus demandas al Estado.

Sin embargo, al finalizar la primera década del siglo XX, emerge un intenso ciclo de movilizaciones sociales, que demandan una mejor inserción en el modelo. El ciclo se abre con las movilizaciones estudiantiles en el gobierno de Bachelet, pero continúan con las movilizaciones asociadas a conflictos ecoterritoriales. A diferencia de los gobiernos concertacionistas, que lograron contener la protesta social, el de Sebastián Piñera fue desbordado por las movilizaciones. En esta coyuntura toma forma la demanda de una nueva constitución política. Entonces, los desgastados partidos de la concertación, negocian un nuevo pacto político: La Nueva Mayoría, que se articula en torno al liderazgo de Michel Bachelet, e incluye al partido comunista. En las elecciones de fines del 2013, Michel Bachelet nuevamente logra la presidencia, con el compromiso de ejecutar cambios, aunque está por verse si cumple las promesas de campaña, y si estas responden a las expectativas ciudadanas. Se debe subrayar que uno de los temas claves para el futuro gobierno, será el ecológico, pues la profundización del modelo extractivista, ha sido uno de los detonantes del descontento social. En este escenario es donde se proyecta la construcción del Túnel de Agua Negra, en una sociedad neoliberal, que de manera incipiente posiciona sus demandas en el espacio público, con la intención no de cambiar el modelo, sino de garantizar una mejor inserción en él.

EL VALLE DE ELQUI Y EL CONFLICTO LATENTE POR EL TÚNEL DE AGUA NEGRA.

El Valle de Elqui es un territorio del norte semiárido de Chile, que administrativamente pertenece a la Región de Coquimbo. Este territorio se nutre de las aguas del río del mismo nombre, que nace en la alta cordillera, donde se alimenta de la acumulación de nieve. La cuenca del Elqui se caracteriza por su semiaridez, que se traduce en extensos periodos de escasez hídrica.

En el valle de Elqui, coexisten diferentes territorialidades. Por una parte están los agricultores y crianceros tradicionales. Los crianceros son productores de queso de cabra, carne y guano. Estos hacen uso extensivo del territorio bajo un sistema de trashumancia estacional que se desarrolla en terrenos de las Comunidades Agrícolas, sistemas tradicionales de propiedad colectiva de la tierra que operan como organizaciones de gestión territorial. En estos territorios, la ausencia de cursos superficiales y estables de agua da lugar a una economía doméstica orientada, con pocas excepciones, a la subsistencia. En tal sentido, las labores de crianjería se complementan, estacionalmente, con la pequeña agricultura, la pirquinería y la contratación de la población en faenas mineras o agroindustriales.

Por otra parte, están los pequeños y medianos agricultores, que se ubican en las zonas bajo riego. Estos se han adaptado a los periodos de escasez hídrica, desarrollando un

sistema de almacenamiento y canalización de aguas, que cuenta con 2 embalses: La Laguna y Puclaro. Los pequeños y medianos agricultores coexisten tensamente con las agroindustrias que llegaron a la zona desde la década del ochenta.

Las actividades agrícolas y ganaderas se desarrollan bajo un modelo de gestión neoliberal del territorio, que fue instalado en la década del setenta y consolidado con la Constitución Política de 1980. Periodo que inicia el proceso de privatizaciones y liberalización económica que, luego, es fortalecido con los tratados de libre comercio de los años noventa en adelante. En este modelo, cabe destacar la privatización del agua como fenómeno configurador de las actuales dinámicas territoriales. Actualmente, la gestión neoliberal del territorio se sintetiza en el paradigma “Chile, Potencia Agroalimentaria”, que estimula la inversión privada, el desarrollo agroindustrial y el encadenamiento de los pequeños y medianos productores a las grandes empresas exportadoras, con el fin de potenciar su competitividad. El valle también es uno de los atractivos turísticos más importantes de la región de Coquimbo, y un centro espiritual para grupos alternativos que se han radicado en la zona, con estilos de vida alternativos a la modernidad occidental.

Tradicionalmente, los pasos cordilleranos del Elqui han permitido el tránsito entre Chile y Argentina. El más importante es el paso de Agua Negra, que comunica la Región de Coquimbo con la Provincia argentina de San Juan. El territorio elquino forma parte del Eje de Integración y Desarrollo (EID) MERCOSUR-Chile. De ahí el interés de IIRSA por usar este paso para facilitar los flujos comerciales de este corredor. En este contexto, se propone la construcción de un túnel que reduzca los tiempos de transportes, agilizando los desplazamientos entre Chile y Argentina, y de ahí al resto del corredor. La obra forma parte de la cartera de Proyectos Prioritarios de Integración. La construcción del túnel implica un aumento radical del transporte pesado con destino al puerto de Coquimbo, lo que supone un nuevo ordenamiento territorial (red de caminos, ampliación del puerto, etc.).

A pesar que la obra es presentada como un pilar para el desarrollo de la Región de Coquimbo, esta genera cuestionamientos y/o rechazo en los grupos que habitan el Valle, principalmente porque el túnel estimularía un mayor flujo de transporte pesado por la Ruta 41 que cruza el valle hasta el puerto de Coquimbo, que se consolidaría como puerta de salida a los mercados del Asia Pacífico. Para las comunidades más cercanas, la obra significa una amenaza a los equilibrios hídricos, la contaminación y la precarización de las actividades tradicionales.

Cabe destacar que el túnel se presenta como una obra binacional, que materializa los acuerdos del Tratado de Maipú. En este contexto, el año 2009, se constituyó la Entidad Binacional Túnel de Agua Negra (EBITAN) cuyo objetivo es gestionar el proyecto. Actualmente, el proyecto se encuentra en etapa de pre-factibilidad. El año 2013, EBITAN convocó a las empresas interesadas en ejecutar la obra a la manifestación de interés, y 23 empresas y/o consorcios, respondieron a los requerimientos y están a la espera del llamado a licitación. Paralelamente la cartera de proyectos IIRSA contempla la mejora de la Ruta 41, y también se realizan obras de ampliación en el Puerto de Coquimbo, las que son gestionadas a nivel local.

No obstante estos avances en la concreción de la obra, la población elquina no cuenta con información oficial, ni se la ha convocado al proceso de participación ciudadana. De hecho, el proyecto, pese a tener ya el diseño de los túneles y en marcha la estrategia de financiamiento, no ha ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

La desinformación e imposición de la obra, ha generado malestar en algunos sectores, pero por motivos diferentes, pues algunos rechazan el corredor bioceánico, y otros solo la inclusión de la Ruta 41 como parte del corredor. Sin embargo, el rechazo a la obra no da lugar a un conflicto abierto, solo manifestaciones esporádicas de descontento. Mientras, la institucionalidad pública niega cualquier indicio de conflicto, y desconoce que esta obra sea parte de IIRSA. La versión oficial defiende el túnel como un pilar de la integración binacional, enfatizando su rol estratégico para el turismo en las costas chilenas. Aun así, definimos la situación en torno al proyecto Túnel de Agua Negra, como un conflicto latente.

LOS SUJETOS EN CONFLICTO, SUS TERRITORIALIDADES Y REPERTORIOS INTERPRETATIVOS:

Desde fines de 2009, los anuncios de materialización del túnel binacional de Agua Negra, vienen gestando una serie de posiciones a favor y en contra de la obra, que dan lugar a una situación de conflicto latente. La conflictividad está ahí, pero no se ha expresado en una confrontación política abierta. Si bien ya se han realizado acciones colectivas de rechazo, los sujetos en conflicto y sus argumentos se encuentran en un incipiente proceso de articulación, que potencialmente puede irrumpir el espacio público o bien reducirse al nivel de un malestar acotado y privado. En este escenario, cabe subrayar que el problema no se ha instalado en el debate nacional. A diferencia del caso boliviano, aquí no identificamos sujetos colectivos con sólidas estructuras orgánicas que canalicen el apoyo o descontento, sino una ciudadanía fragmentada, que suma y resta sujetos individualizados. Por eso no es posible hablar de ‘bloques’ en disputa, pues las posiciones son dispersas y aisladas. Entre las más visibles, identificamos:

Los organismos públicos: “Vamos a la conquista de nuevos mercados”.

En este grupo consideramos el Gobierno Regional de Coquimbo, los Consejeros Regionales, y también la Entidad Binacional Túnel de Agua Negra (EBITAN), cuyo consejo cuenta con representantes de las Repúblicas de Chile y Argentina. En relación a la materialización del Túnel de Agua Negra, es importante destacar que la Región ha seguido la línea de trabajo definida en el Tratado de Maipú, pese al reacomodo de las fuerzas políticas en la administración de Sebastián Piñera. Situación que se explica por el consenso que el modelo neoliberal suscita en la clase dirigente chilena. Efectivamente, la visión predominante en las autoridades regionales es la que promueve la construcción del túnel como una obra estratégica para la integración comercial, cuya ejecución potenciará la competitividad en los mercados mundiales:

“Estas regiones que lo tienen todo, que tienen un potencial enorme, van a tener a partir de ahora una infraestructura que les va a permitir ¡Las ligas mayores! ¡Ir a pelear ahí, en los mayores mercados del mundo! como aquí se ha dicho, y pelear además de manera exitosa. (Esto) representa el movimiento colectivo de muchos que creen en el progreso, que creen además que los países tienen que unirse, trabajar unidos en el futuro para conquistar nuevos mercados” (Ex Intendente de Coquimbo).

De esta manera, los organismos públicos despliegan un repertorio desarrollista, que se articula en torno a los principios liberales de la competitividad y el emprendimiento, pues el mundo es un mercado, y el mercado un campo de lucha. La tarea entonces es conquistar dichos mercados, y el túnel como parte del Corredor Bioceánico, sería una herramienta para lograrlo. Siguiendo esta lógica, la construcción en sí misma se nos presenta como una gloriosa epopeya:

“Esto es como la época de la película de *cowboy*, cuando los norteamericanos estaban construyendo las carreteras y las líneas férreas entre la Costa Este y la Costa Oeste que fue un gran impulso y un gran motivo de desarrollo en Estados Unidos principalmente, y esto de unir el Atlántico con el Pacífico en América del Sur, en los distintos paralelos ¿cierto?, tiene que ver con eso, tiene que ver con dar soluciones de infraestructura para que exista la posibilidad de hacer los emprendimientos internacionales” (Consejero Regional).

En este repertorio desarrollista, el afán de conquista -en su doble dimensión, territorial y comercial- se legitima apelando al referente histórico: Estados Unidos. Aquí, el argumento oficial es claro: Si el desarrollo de este país fue impulsado por la ‘Conquista del Oeste’, cabe esperar que nuestra región repita la historia. Pero no solo esta experiencia avala la construcción del túnel, también lo hace la del Canal de Panamá:

“Recuerdo a Adolfo Zaldívar. La verdad es que él decía, y yo coincido, esta obra va a ser igual que el Canal de Panamá 100 años atrás, o no sé cuántos años tiene. Porque va a unir también el Atlántico con el Pacífico, con la diferencia que los que estamos sobre esta obra vamos a tener la posibilidad de desarrollarnos, vamos a tener la posibilidad de crecer, vamos a tener la posibilidad de hablar con otra gente. Más oportunidades para que vivan mejor, para que tengan mejores salarios y posibilidades de realizaciones. Y esto sin duda que es soberanía” (Gobernador de San Juan/EBITAN).

Así, la asociación infraestructura-desarrollo, opera como núcleo articulador de la promoción del túnel de Agua Negra, que convertirá a Coquimbo en el Canal de Panamá del Siglo XXI. Según las autoridades regionales, eso debiese transformar la Región de

Coquimbo en una plataforma de servicios de exportación, aprovechando las ventajas que otorgan los TLC:

“Nosotros aspiramos a ser una plataforma de servicios y una plataforma de conectividad y (...) digamos también eventualmente una plataforma de complementariedad económica productiva (...) Existe en este minuto el interés y la indagatoria de gente de la Argentina que tiene mucha capacidad de producción, sin embargo como Argentina no está enfocado al comercio internacional, no está enfocado a la exportación y Chile sí, hay mucha gente explorando la posibilidad de traer productos argentinos a Chile y aquí en Chile hacerle la transformación y la agregación de valor mínima que exige la ley ¿cierto? para poder sacarla a los TLC como producto con agregación de valor en Chile” (Consejero Regional).

Pero estas expectativas de las autoridades regionales, entran en conflicto con las del Gobierno central, el que es cuestionado por concentrar la toma de decisiones. Aquí la defensa del túnel, articula el repertorio desarrollista con uno regionalista, que cuestiona la visión territorial impuesta desde Santiago. En este escenario, poner en marcha la ejecución del túnel es valorado como un triunfo de las regiones:

“Es más que un túnel, es cercanía, es confianza, es integración, es hermandad, que ha surgido desde acá, desde las regiones. Hemos sido capaces de descentralizar las decisiones en torno a la obra, dando el ejemplo al resto del país de cómo deben hacer las cosas” (Intendente de Coquimbo).

En esta línea interpretativa, el proyecto focaliza el conflicto estructural entre Santiago y las Regiones. Lo que da lugar a una retórica defensiva donde el nosotros (la región) se opone a un Gobierno central, incapaz de entender la necesidad del túnel que complementa, y no compete con la ruta Santiago-Buenos Aires:

“Yo siempre lo he visto como una política centralista, ellos nunca han valorado en poner la opción de Coquimbo como la complementariedad necesaria del sistema Santiago-Valparaíso, de Valparaíso-Santiago-Buenos Aires. Es un eje muy centralizante de Santiago a Argentina. Y al final la IIRSA, todo el mundo entiende que van a ver muchos pasos, es una pelea chica y sin mucho *glamour*” (Consejero Regional).

“Este túnel, este paso y este túnel nunca han tenido el apoyo del MOP (Ministerio de Obras Públicas) en Santiago, nunca, y de hecho hasta hace poco el MOP siempre está en una actitud de dilatar y trabar el paso del túnel” (Consejero Regional).

Frente a este conflicto, lo que se demanda es apoyo. Demanda que de partida desacredita cualquier rechazo que desde la Región se haga al proyecto. Así, se inhabilita la

crítica local por eventuales impactos ecológicos, argumentando que esta favorecería al adversario, Santiago:

“Nosotros hoy día lo único que necesitamos son apoyos para construir el túnel y (no) tratar de ‘poner la carreta adelante de los bueyes’. En el sentido de decir: ‘Tú dame firmado, muéstrame el proyecto y ahí yo te apoyo el túnel?Es absurdo eso, digamos. Eso es un apoyo para Santiago, para que no hagan el túnel. Nuestra pelea de hoy, la pelea de la región, como yo la entiendo hoy, es lograr el túnel y la de mañana será la de mitigar los impactos” (Consejero Regional).

Sin embargo, el llamado a formar un frente regional ante el conflicto ‘Coquimbo v/s Santiago’, no logra desplazar los cuestionamientos locales a los efectos territoriales del túnel, particularmente por el aumento de tránsito en la Ruta 41 que atraviesa el Valle de Elqui hasta la conurbación Serena-Coquimbo. Ante estos hechos, los defensores del túnel reconocen que el Valle ya no será el mismo, pero también que el cambio es inevitable:

“Todo tiene pro y contra. Todo tiene sus tiempos, hay tiempos para hacer las cosas. El impacto si no es por A, va a ser por B, pero obviamente el Valle del Elqui no se conservará como un lugar idílico, no intervenido por el hombre. No existe eso” (Consejero Regional).

Ya normalizada la posibilidad de cambios asociados al túnel, se minimiza y desacredita a los opositores locales, atribuyéndoles la defensa de una vida ‘bucólica’, que los lleva a imponer sus intereses particulares sobre el bien común:

“Hay un grupo, sobre todo en Vicuña que ha hecho oposición al proyecto (...) Ellos están en una situación que encuentran bastante buena en este minuto. Están cerquita de la ciudad, pero no tan cerca. Tienen toda esa cosa idílica, tienen todo eso, un bonito clima, bonito paraje, muy poco intervenido por el hombre, pero el futuro nuestro no es ese” (Consejero Regional).

“Ahora, si se tratara de una votación, que no se trata de eso. Pero no, yo creo que el Corredor Bioceánico tiene efecto de mayor valor para la comunidad. Todas las cosas deben ser respetuosas de las minorías o de los afectados, pero eso no significa que no se deba atender el interés general” (Consejero Regional).

La propuesta de esta ‘minoría’ es levantar una ruta por La Higuera, que conecte el túnel con el puerto de Coquimbo, evitando el tránsito por el Valle de Elqui. Desde la posición de las autoridades regionales, discutir esta alternativa es inútil, pues no se ajusta a la institucionalidad chilena:

“¿Cuál es la crítica de ellos? Que ellos quieren ver hoy el proyecto de la carretera que baja de La Higuera, y que no va abajar por Vicuña. Eso no existe y no va a existir hasta como el 2030, cuando haya un flujo importante de camiones (...) La metodología del sistema de inversión de Chile no te permite dejar por escrito: ‘Ya, vamos a hacer el túnel, pero no se preocupen muchachos, yo les voy a dejar firmado que después vamos a hacer un camino que baje por La Higuera’... Todo eso es una conversa que no conduce a nada” (Consejero Regional)

“Tú para hacer el proyecto (camino alternativo) y poder evaluarlo, túteni’ que decir: -Ya, aquí pasan 1.000 camiones o pasan 100 camiones. Hoy día ¿Cuántos camiones pasan? - 0 camiones. Hasta ahí te llegó tu proyecto (...) Yo pienso: ‘Oye, pero el Océano Pacífico y la soya y el puerto’. -Ya, pero ¡Muéstramelo ahora! -Es que dicen que el año 2040.- ¡Estamos en 2013!” (Consejero Regional).

Más allá de desestimar la oposición al aumento del tráfico de la Ruta 41, las autoridades regionales también niegan potenciales impactos ecológicos en la cuenca:

“Consejero: El túnel no tiene ningún impacto sobre el río ni sobre las aguas existentes, ni el túnel ni el camino son usuarios de agua, no es tema digamos.

Entrevistadora: ¿Hay un impacto en la cordillera...en el sentido de las aguas nival?

Consejero: No, cero, cero impacto ¿Qué es lo que se hace, digamos, cuando cae nieve en los caminos de cordillera? La nieve se saca pal’ lado, hay máquinas para sacar la nieve (...) no hay destrucción de nieve”.

Con estos argumentos se inhabilita la oposición de grupos ecologistas y sobre todo la de productores locales, agricultores y crianceros, que dependen de las fuentes hídricas. Sin embargo, como se verá más adelante, esta versión es cuestionada por dichos productores, que identifican impactos colaterales asociados directamente a la provisión de agua.

Como puede observarse, las autoridades de Gobierno Regional posicionan un repertorio desarrollista, que promueve la construcción del túnel. Desde esta perspectiva, la defensa de la obra se sustenta en un proyecto territorial donde la ‘conquista’ de nuevos mercados, requiere antes la versión local de la ‘conquista del Oeste’, sin cuestionar las implicancias políticas y éticas de dicha gesta. En este escenario, los promotores de la obra reconocen la tensión con el Gobierno Nacional, al que atribuyen obstaculizar el proyecto, y por extensión, el progreso de la Región de Coquimbo. Paralelamente, identifican un cierto descontento a nivel local, el que es minimizado y descalificado como expresión de una ‘minoría’, que debe finalmente subordinarse al interés general, que es potenciar la integración comercial en función del crecimiento económico.

La SEREMIA de Medio Ambiente: “No existe el proyecto del túnel, solo es política ficción”.

En una dirección diferente a la promoción del túnel, la Secretaria Regional de Medio Ambiente (SEREMIA) niega la existencia misma del proyecto y, por ende, la situación de conflicto. Si bien esta es una visión particular, es sumamente relevante debido al rol central de la SEREMIA en la aprobación y fiscalización de las obras. Efectivamente, esta SEREMIA representa al Ministerio de Medio Ambiente, que tiene a su cargo el desarrollo y aplicación de los instrumentos de gestión ambiental en materia normativa, protección de los recursos naturales y control de la contaminación. Cabe destacar que su negación de la obra se basa en un argumento meramente técnico: el proyecto no ha ingresado al Sistema de Impacto Ambiental, y mientras eso no ocurra, no tiene sentido debatir sus implicancias:

“(El túnel) no ha ingresado ni al Servicio de Impacto Ambiental, o sea ni tú lo conoces ni yo lo conozco, ni el CORE lo conoce, ni nadie lo conoce. Recién se conoce cuando entra al Sistema de Impacto Ambiental, entonces, por eso te digo, estamos conversando proyectos que en realidad están en el aire...que no existen” (SEREMI Coquimbo)

Negativa que se extiende al caso de la Ruta 41²⁵, cuyo mejoramiento se presenta como una acción rutinaria, desvinculada del Corredor Bioceánico y, por tanto, de la plataforma de proyectos IIRSA:

“Tú dices un conflicto latente y yo no he visto ningún conflicto. De hecho acá, por ejemplo, la pavimentación de la Ruta Internacional 41, el caso de Chile, eso es mejoramiento común y corriente de la Ruta 41, como la 43 de Vallenar, pero eso no tiene que ver con el túnel de Agua Negra... Entonces, este mejoramiento es un mejoramiento netamente con los mismos niveles o superior al tránsito común y corriente, y no tiene nada que ver con el Corredor Bioceánico de Brasil-Argentina-Chile” (SEREMI Coquimbo).

De esta forma, la SEREMIA elabora un repertorio tecnocratizador, que anula por sí mismo el debate político sobre el túnel, a la vez que deslegitima otras fuentes oficiales de información, como se observa en el siguiente diálogo:

“Entrevistadora: Dentro de la presentación que se hizo en Lima, en este momento la presidencia protempore de los proyectos IIRSA-COSIPLAN, se presenta la ubicación del paso Agua Negra y se presenta toda el área de influencia y dentro del área de influencia...
SEREMI: ¡Eso es falso, eso es falso!... ¡Tú no quieres entender, eso no existe! (...) Esto todavía no está hecho, entonces tú cómo vas a poder

²⁵ Ruta directa entre el paso de Agua Negra y el Puerto de Coquimbo, cuyas obras de mejoramiento están incluidas en la cartera de proyectos IIRSA-COSIPLAN (accesible en la web oficial: www.iirsa.org).

especular o vas a hacer estimaciones futuras de algo que ni siquiera está hecho”.

En este contexto, resulta paradójico que mientras se declara la inexistencia del proyecto, se reconoce la existencia de EBITAN. Instancia que, sin embargo, es presentada como ajena a IIRSA:

“¡Pero si esto (el túnel) es EBITAN no es IIRSA! Es EBITAN, es una firma internacional entre la Presidenta Kirchner y el Presidente Piñera, en el trabajo del Corredor Bioceánico...Es el EBITAN que toma las decisiones” (SEREMI Coquimbo).

Las refutaciones y/o el desconocimiento respecto a IIRSA que evidencia esta SEREMIA, se explica -en parte- por la parcelación de competencias y el apego a procedimientos técnicos que caracterizan a los organismos públicos chilenos. En este contexto, la interpretación tecnocrática del problema, permite a los funcionarios presentarse como sujetos neutrales y objetivos, habilitados para descalificar las preocupaciones que suscita el proyecto del túnel, pues en términos formales, este no existe:

“Para mi visión es super irresponsable. Y esa es la palabra: irresponsable, opinar de algo que no existe, porque entonces tú estás diciendo que puede ser que genere impacto, pero no, porque no existe... Ahora estamos haciendo casi política ficción. Eso es lo que estamos haciendo, lo que hemos conversando es casi pura política ficción” (SEREMI Coquimbo).

Esta rotunda negación del proyecto del túnel y el conflicto asociado, se articula y potencia con la legitimación y defensa del carácter democrático del orden institucional chileno, que se ejemplificaría claramente en los procedimientos de la Evaluación Ambiental de proyectos:

“Chile es uno de los países que tiene mejores tasas de democratización ambiental en el mundo. De hecho, tú puedes ver los proyectos en internet, o sea todas las personas que se sientan bien involucradas, es decir, todos los chilenos, todo el mundo, puede ver cómo se están evaluando todos los proyectos, cuáles son las preguntas que hacen los servicios, cuáles son las respuestas de ellos, del propio titular. Y las personas pueden llamar a participación ciudadana siempre y cuando se cumpla con estas dos cosas: que se generen externalidades negativas y positivas del proyecto para la sociedad” (SEREMIA Coquimbo).

Consecuentemente, si el proyecto del túnel de Agua Negra y sus obras asociadas realmente existieran, es decir si se formalizaran; la eficiencia, transparencia y profundidad democrática de esta institucionalidad, garantizaría su sustentabilidad y la mitigación de los daños colaterales. Pero como ya se ha señalado, eso aún no ocurre.

Esta interpretación de la institucionalidad chilena como ejemplo de eficiencia y democratización, contrasta con la de aquellos grupos que se oponen a la construcción del túnel. Efectivamente, la otra lectura de la parcelación de funciones es la descoordinación institucional, y la de la rigurosidad procedimental, la burocratización. En esta misma dirección, los procedimientos dan cuenta de una perspectiva cortoplacista de la planificación, que enfatiza la mitigación sobre la prevención, y de una participación regulada, circunscrita a la etapa de implementación del proyecto, no a su definición. En términos generales, las contradicciones entre la SEREMIA de Medio Ambiente y los otros organismos de Gobierno Regional, podría dar cuenta de visiones en competencia o bien de una estrategia de comunicación que al negar la obra en las instancias técnicas, inhabilita el conflicto.

Las comunidades Krishna y otros grupos alternativos: “El túnel provocará una catástrofe”.

El rechazo más rotundo al Corredor Bioceánico, proviene de grupos y comunidades que localmente se conocen como *hippis*. Los primeros llegaron en los años ochenta, al difundirse la idea del cambio del eje energético de la Tierra desde el Himalaya hasta el Elqui, lo que define al valle como un lugar privilegiado para vivir la ‘Nueva Era’. Desde entonces, diversos grupos se han asentado en el valle con estilos de vida alternativos a la modernidad occidental, adscritos o influenciados por culturas orientales; sus relaciones con los lugareños transitan entre la desconfianza y la integración. En los últimos años, se destaca la presencia de Krishnas, que se definen como ecologistas, animalistas y pacifistas, y se insertan en redes globales de activismo social como la ‘Revolución de la Cuchara’ y el ‘Pacto Mundial Consciente’. Estos viven en un EcoTrully en el pueblo de Diaguitas, pero en contacto con centros urbanos. Los Krishnas poseen un fuerte sentido de organización, que los posiciona como un sujeto comunitario, que cuenta además con simpatizantes ocasionales. Su propuesta de vida se basa en un uso ‘amigable’ de los ecosistemas. Para ellos el territorio es una fuente de espiritualidad:

“El Valle del Elqui, es un valle que se caracteriza por su espiritualidad, su misticismo, por sus lugares maravillosos, por sus ríos, por sus pueblitos ancestrales, por su cultura, en donde vivieron asentamientos diaguitas” (Krishna Eco-Trully).

Su vínculo con el territorio se sustenta en una visión holística, que vincula lo local con los procesos globales y cósmicos de regeneración de la vida:

“Claro, hay un equilibrio armónico energético de la naturaleza. Por ejemplo, todo lo que acontece aquí va a repercutir en otros planetas, también en otros niveles, en otras dimensiones. Porque todo es un solo rango, el universo, el planeta. Entonces la cosa como digiéranos ‘no anda al lote’ como se dice en buen chileno. La cosa tiene su distribución, su organización... un orden cósmico, un sincronismo universal de energías

superiores, por eso también vamos a ver muchas catástrofes, vamos a ver a la Madre Naturaleza que también se va a enojar” (Ckishna, La Serena).

Esta visión holística los habilita para rechazar el túnel de Agua Negra, pues suponen que la obra desencadenará una catástrofe territorial y cósmica, al intervenir la cordillera donde nacen las fuentes hídricas:

“Entonces todo este valle, que baja desde la Cordillera de los Andes, transversalmente, llegando hasta el Océano Pacífico, va a sufrir una gran catástrofe...Y también lo que es la problemática ecológica de la destrucción de los glaciares donde va a pasar el túnel, o está pasando el túnel, que tiene una incidencia muy importante en lo que es el mantenimiento de las aguas del río durante el año”(Eco Trully).

A diferencia de otros sujetos en conflicto, la visión de estos grupos trasciende el problema coyuntural, pues interpretan el túnel como una manifestación de la expansión de corporaciones multinacionales que devastan la Tierra, por eso su rechazo a la lógica mercantil que guía el Corredor Bioceánico. En este sentido, enfatizan el rol que asumirá el puerto de Coquimbo como salida para recursos saqueados a otros territorios:

“(En Coquimbo) se van a mover grandes capitales, el tráfico portuario, donde llega todo lo que es explotado en nuestros países hermanos, que necesitan de sus bosques. El planeta necesita el Amazona, y todo esto es para destruir, sacar por este lado, es como una mafia gubernamental, política... Van a sacar la riqueza natural de los bosques, del Amazonas, de los ríos, lo que van a destruir las mineras, los monocultivos transgénicos de la soya, la empresa de ganadería” (Krishna EcoTrully).

De ahí la dimensión de ‘catástrofe’ que atribuyen a la obra, pues más allá del ruido de los camiones y la contaminación del valle, lo que está en juego es la desposesión de unos en función de la riqueza de otros. Según este argumento, el túnel, y en general el Corredor Bioceánico, es funcional a la acumulación de las multinacionales:

“(Es) autodestrucción cada camión que pasa. Esos camiones y esa energía no va para alimentar a los niños de África, eso es para llenar las arcas de las multinacionales, de las corporaciones de los ricos más ricos del mundo, y el mundo siempre va a seguir pasando hambre” (Krishna, EcoTrully).

A partir de esta interpretación del problema, los Krishna y otros grupos asociados establecen una diferencia radical con los lugareños que apoyan la obra, quienes son presentados como un ‘poco dormidos e ignorantes’. A la vez que descalifican el repertorio desarrollista, exponiendo su afán civilizador, que solo reproduce la exclusión:

“Hay mucha gente también un poco dormida, poco ignorante, pensando que viene la civilización, que viene el hombre blanco, que viene más trabajo, que viene más dinero y eso es un gran engaño y ustedes conocen la estadística... económica de estos pueblos y el grado de exclusión que producen estos proyectos. Como en todo lugar siempre somos menos, somos pocos, pero el amor es más grande” (Krishna La Serena).

No obstante su seguridad en la definición y los alcances del problema, y su rol activo en las incipientes movilizaciones de rechazo a la obra, estas comunidades y sus simpatizantes se muestran desesperanzados ante el futuro:

“(Esto va a ser) como siempre ha sido ¿no? Uno aprende a vivir con la enfermedad ¿no? Aprende a vivir con la problemática, a acostumbrarse. Pero que no se diga que no se hizo algo ¿no? Prácticamente son luchas, dijéramos, imposibles ¿no? Luchar con un monstruo tan gigante: el materialismo, el consumismo, la explotación que abarca todo de frente, todos los aspectos de nuestra vida. Se ve bastante oscuro, sobre todo un lugar como el Valle del Elqui, que es considerado mundialmente un lugar de energías espirituales, un centro espiritual” (Maestro EcoTrully).

Esta desesperanza se explica en función de la definición del contrincante, que no son precisamente las corporaciones multinacionales a quienes acusan de saqueo, sino el materialismo y consumismo de la propia gente que es afectada por las obras, y que está ‘dormida’ y ‘engañada’. Por eso los ecofestivales, donde la campaña de alerta ante el Corredor Bioceánico se articula a las de escasez hídrica, contaminación minera y maltrato animal. El problema es que su imagen pública genera tanto apoyo como rechazo, el que se hace extensivo a los temas que abordan. Es decir, su legitimación como grupo ‘minoritario’ y sobre todo ‘alternativo’ es proporcional a la legitimidad de su denuncia. Paradójicamente, sus incursiones en el espacio público, refuerzan su aislamiento.

Los diaguitas: “La cordillera es nuestra tierra sagrada”

A nivel local, quienes también rechazan la construcción del Túnel de Agua Negra son algunos grupos que se autoidentifican como diaguitas. Los diaguitas son un pueblo originario reconocido por la Ley Indígena chilena el año 2006, tras haberse decretado su desaparición a inicios de la invasión española. Estos no poseen estructuras políticas propias, lengua ni tradiciones diferenciadas, y no se les reconocen derechos territoriales. Actualmente, en la Región de Coquimbo, se vive un complejo proceso de etnificación diaguita, que se concentra en las urbes y es gestionado desde el Estado. En el valle de Elqui, las dinámicas sociales de estos nuevos diaguitas, no se distinguen del resto de pobladores: algunos viven en Vicuña y otros en localidades rurales, donde desarrollan actividades agrícolas y crianceras. Cabe subrayar que no existen comunidades diaguitas, sino grupos dispersos que reivindican un legado cultural prehispánico. En este escenario, su auto-reconocimiento se sustenta en un sentirse indio, en la re-creación de una memoria transmitida generacionalmente y en un vínculo especial con la Tierra:

“Nosotros nos sentimos diaguitas, yo me sé india, diaguita es un nombre, pero yo recuerdo de niña que acá se hablaba de que éramos indios, mi tía abuela era india recuerdo, y no necesito yo que el Estado me reconozca, yo sé lo que soy. A mí me cambió la vida decir que soy india, es difícil hablar de esto... Vivimos en la ciudad, en este valle donde están nuestros lugares sagrados, y no nos reconocen este territorio, pero somos diaguitas” (diaguita elquina).

Los diaguitas del siglo XXI, han articulado un repertorio interpretativo sacralizante de la naturaleza. Este reivindica una territorialidad primordial, que trasciende el Elqui y se configura en las rutas de la cordillera:

“La gente de antes recorría la cordillera... Hay un desplazamiento transversal por los cordones transversales que tiene la cordillera, y que conectan directamente el valle del Elqui con el de Huasco, en las partes ancestrales”

“La cordillera tiene muchas rutas, nuestra gente las hacía, las usaba, recorrían de valle en valle. Los diaguitas tenían ahí, tenemos ahí nuestros lugares de rituales” (diaguita elquino).

Usando como argumento esta territorialidad primigenia, estos grupos demandan el derecho a conectarse con lo que consideran su territorio. El problema, es que este ha sido privatizado:

“Nosotros queremos tener acceso al río, queremos tener acceso a los lugares sagrados. Hoy, por ejemplo, acá en el valle del Elqui, en Cochihuaz, en Alcohuaz, todo está privatizado y nosotros queremos llegar a nuestras tierras, que son los petroglifos, no sé... y resulta que para eso tenemos que pedir permiso. Y si el dueño del fundo no nos quiere dar permiso, no nos da no más permiso” (diaguita elquina).

Problema que trasciende el caso puntual, pues según sus argumentos, es Chile como país el que está privatizado:

“Entonces uno empieza a decir: ‘En este país, pero qué estoy defendiendo’. O sea igual uno es chileno, lo que si es que en Chile está ya casi todo vendido. Es como si yo estuviera acá en mi casa y les digo: ‘Pasen a mi casa’, pero si el comedor lo tengo fiado, yo ya no puedo venir a almorzar. Entonces ¡Cuál es mi pertenencia, si esta ya no es mi casa! Y así dicen que Chile es mi patria ¡Qué patria! O sea, los que defienden el sentido de nación y de patria ¡Oye, de qué me estás hablando! Si está todo vendido” (diaguita elquina).

Con estos planteamientos, este grupo deslegitima el Estado, al que, además, acusan de negarles el acceso al Fondo de Tierra y Agua, destinado a los pueblos indígenas. Lo que se contradice con su condición de tercera fuerza indígena del país:

“(Hace tiempo) queríamos postular a este subsidio (de Tierras y Aguas), nos dijeron que no venía para la Región de Coquimbo, porque supuestamente acá no existían indígenas, no había población indígena. Y hoy día ¡Somos la 3° fuerza! según esta estadística que se hizo del Censo, que también está cuestionada. Pero dentro de los resultados de este Censo ¡Nosotros somos la 3° tercera fuerza indígena del país que creció, o sea la 3° fuerza del país!”(diaguitaelquina).

Estos diaguitas, entonces, se presentan como víctimas de la privatización del valle y la discriminación del Estado. Sin embargo, también se posicionan como defensores de la cordillera sagrada, en la que focalizan sus demandas territoriales. De hecho, en sus relatos, esta condensa lo sacro, aquello que suponen no les puede ser arrebatado. Por eso rechazan el Túnel de Agua Negra:

“(Sobre el túnel) hay una especie como de desconfianza de parte de un grupo de personas, digamos, que nos sentimos indígenas, nos sentimos diaguitas, sin tener la propiedad, sin tener el asentamiento digamos, como lo tienen en el Valle del Huasco. Tenemos una desconfianza porque justamente nuestra lucha va por la recuperación de tierras que son sagradas, tierras que han sido territorios ancestrales (...) Y hay una conexión, que aunque uno no lo quiera reconocer, no sé cómo darle la explicación a esa cosa, pero a mí me complica más cuando vamos a partir un cerro ¿Me entiende? Porque para mí la Tierra es sagrada, para mí los cerros son guardianes, para nosotros los cerros son guardianes, son protectores” (diaguita elquino).

En esta línea interpretativa, su rechazo al túnel se sostiene en la defensa del territorio ancestral y el legado de los antepasados, a quienes se atribuye una relación subjetivada con la Tierra, la que se asume como una Madre que cuida y a quien se respeta:

“Cuando mi tía abuela nos enseñaba a sacar la tierra, ella me decía así: La Tierra, la Tierra es tu madre, la Tierra es tu madre y tú tienes que, cuando la saques, tienes que pedir permiso, porque también se enoja. Tú no la puedes destruir, y si tú le vas a pedir permiso tiene que ser no porque tú vas a ser egoísta” (diaguita elquina).

Enseñanza que entra en contradicción con un proyecto territorial mercantilizado, que solo beneficiaría a los empresarios, en desmedro de una población desinformada que no piensa los impactos de la obra:

“En realidad los beneficiados (del túnel) son las grandes empresas, porque incluso las autoridades lo ven como una expansión de desarrollo turístico y trabajo (...) yo creo que los mueve eso, más que pensar en los efectos contrarios, laterales ¿Quién se va a preocupar a quién le hacen daño rompiendo la Tierra? (...) Mucha gente no tiene ni idea que incluso va a tener un efecto súper grande, en realidad nosotros no tenemos idea de la riqueza aquí en el valle y lo que van a perder ... Yo sé que acá en Vicuña, en el valle ¿Quién se va a beneficiar, si habrá más contaminación? Será una señora que tenga alguna hostel o algo” (diaguita elquina).

Es importante subrayar que en su defensa de la cordillera, estos grupos invocan los derechos indígenas reconocidos en la jurisprudencia multilateral, que garantiza el resguardo de territorios sagrados. Derechos que el proyecto del túnel, no estaría respetando:

“Toda ley, todo convenio (dice que en) cualquier acción que sale (...) de los Estados, debiera ir incluido el respeto y la no edificación, la no explotación sobre territorios sagrados, que tengan significado para los pueblos, aunque (...) existan solo en la memoria de ellos” (diaguita elquina).

“En todo esto, hay algo que nos desagrada, que nos produce cierto escozor: el pensar que nos están atropellando, no nos han respetado, no han visto el Convenio 169, no nos han consultado” (diaguita elquina).

Esta vulneración a sus derechos indígenas, se expresa en la falta de información sobre la obra del túnel. Problema que hacen extensivo al resto de la población elquina que se encontraría desinformada y expuesta:

“Lo que pasa es que yo creo que esto se va a hacer de manera subrepticia, como otras veces se ha hecho, de forma oculta sin que nadie ¿no? se dé cuenta, como pasa en otros proyectos, en otros megaproyectos...” (diaguitaelquina).

Ante la falta de información oficial y el aumento de rumores en torno al proyecto de Agua Negra, los diaguitas están gestando un incipiente espacio de debate, y proponiendo acciones públicas. La más importante es la de una marcha silenciosa hacia la cordillera, la que significan como una apropiación simbólica de dicho territorio:

“Algunos nos estamos tratando de organizar para hacer una marcha. Primero queríamos hacer una marcha hacia nuestros lugares sagrados. Queremos hacer eso y estamos pensando hacerlo así como una caravana, pero hacia nuestro lugar sagrado... Es como una protesta silenciosa, como una manifestación silenciosa, pero significativa” (diaguita elquina).

Esta marcha no considera participación externa. Al parecer, más que influir en el futuro de la obra, lo que se espera es gestar sentidos de cohesión y pertenencia, que construyan la hoy inexistente ‘comunidad diaguita’.

“Queremos asentarnos po’, o sea simbólicamente tomarnos el lugar, el territorio, de forma simbólica... y cuando estemos en la tierra hacer una especie de evento, pero un evento ancestral que tenga contenido de los rituales, para pedirle... y tratar de que nos acompañen y vean la belleza que se van a perder... Pero lo que he aprendido, es que entre menos se diga, entre menos se hable, mejor” (diaguita elquino).

Como se desprende de los relatos, los nuevos diaguitas elquinos han sacralizado la Cordillera de Los Andes, lugar en el que focalizan sus demandas territoriales. En su caso, la reivindicación de su diferencia étnica/cultural, apela a una territorialidad ancestral, que no sería viable en un valle ya privatizado. Entonces, la apropiación simbólica de la cordillera, condensa un proyecto territorial que revaloriza y sobre todo actualiza el legado indígena; pero este es tensionado por la construcción del Túnel de Agua Negra. En esta coyuntura, la defensa de la cordillera hoy amenazada, opera como eje articulador de un proyecto de comunidad. Consecuentemente, su rechazo al túnel los sitúa en un conflicto eco-territorial, en el cual se pone en juego su propia identidad.

Los nuevos elquinos: “Debemos conservar el valle, no pueden destruir esta belleza”

Este grupo corresponde a sujetos urbanos, generalmente con recursos económicos y/o profesionales, que han comprado parcelas de agrado, sin fines productivos, y establecido ahí residencias temporales, que les permiten transitar entre las dinámicas urbanas y rurales. En contraste con los grupos alternativos a la modernidad occidental, estos nuevos elquinos no reniegan del sistema, pero cuestionan la mercantilización y los efectos colaterales de la industrialización. Su vínculo con las comunidades tradicionales es difícil, porque sus planes de vida configuran una territorialidad individualizada, desconectada de las territorialidades preexistentes. Este grupo rechaza el aumento del tráfico vehicular en la Ruta 41, que se supone provocará la apertura del túnel de Agua Negra. Para expresar su descontento, algunos han formado una pequeña agrupación llamada Los Amigos del Valle, que ha convocado a informarse y discutir el impacto de la obra.

Los nuevos elquinos comparten un repertorio conservacionista que define el territorio como un paisaje, asociado a la tranquilidad y el equilibrio. Para ellos el Valle de Elqui es un bello refugio que compensa los aspectos negativos de la modernidad:

“Tú hablas del Valle del Elqui y tú en tu mente tienes una idea de cómo es ¿cierto? Este es un lugar místico, este es un lugar bellísimo desde el punto de vista arquitectónico natural ¿cierto? bellísimo, tiene una mística. Reconocido porque es un lugar huaso, también de gente típica como la ciudad de Diaguita, que es una ciudad típica” (Amigos del Valle).

Desde su perspectiva, vivir en el valle es una opción asociada a un proyecto de realización personal y/o familiar, una estrategia para mejorar su calidad de vida, y lograr la felicidad:

“Yo me traje a mis cabros chicos de Antofagasta pa’ acá, para que no estuvieran metidos en colegios de mercado, y hoy día creo que somos bastante más felices que en una ciudad normal, una ciudad urbana. Yo todavía no he comprado acá, nosotros aún estamos en el proceso de compra, y quiero pasar el resto de mi vida acá” (Amigos del Valle).

Proyecto de vida, que en esta línea interpretativa, resulta incompatible con el uso industrial de la Ruta 41, pues este vulneraría su derecho a la tranquilidad:

“(El valle) se va a ver afectado, impactado fuertemente por la industrialización de las carreteras que nos mueven a todos, que nos unen a todos” (Amigos del Valle).

“Imagínate, es una cantidad enorme de camiones que van a pasar, se habla de 1 camión cada 4 minutos; levantando polvo, metiendo ruido, uno tras otro, y también se habla de un puerto seco, donde estacionaran los camiones. Ahora pasan unos pocos vehículos, se está tranquilo, por eso uno decidió vivir acá” (Amigos del Valle).

De ahí su rechazo al aumento de tráfico en la Ruta 41. Rechazo que no se extiende al Túnel de Agua Negra ni al Corredor Bioceánico:

“Nuestro tema es el problema de la carretera, sabemos que Chile tiene que desarrollarse, que es importante el comercio, pero que pase por otro lado. Por ahí por La Higuera, por esos lugares, hacer un camino alternativo que dé la vuelta, salga del túnel y dé la vuelta, sin dañar este valle” (Amigos del Valle).

Como aquí se observa, estos individuos defienden el paisaje elquino, pero no cuestionan la lógica desarrollista que promueve los corredores bioceánicos. Sin embargo, minimizan los beneficios que Chile lograra con el corredor, situación que contrastan con la de Brasil y Argentina. Argumento que los habilita para proponer una alternativa: Negociar con estos países la construcción de otro camino:

“(La obra es para) ayudar a la minería del otro lado de Argentina. Si esos son los beneficiados: Los países (de) Argentina y Brasil, los vecinos son beneficiados, ellos financian la carretera. Que esa sea la alternativa (el camino por La Higuera) y que esa sea la pedida de Chile, como lo decía endenante: ¿Qué le pedimos a cambio, si estamos ganando en la Tasa

Interna Bruta un 6 %? Ya po' negociemos, pero negociemos, no digamos a todo que sí" (Amigos del Valle).

Ya instalada la demanda de una vía alternativa, estos individuos cuestionan el rol que, en la gestión del proyecto, ha cumplido la institucionalidad chilena, a la que responsabilizan por la desinformación sobre los impactos. Hecho que consideran una falta de respeto a los ciudadanos:

"Entonces, está la desinformación, el tema es la desinformación, y eso yo lo reclame a la Intendencia: 'Oye si ustedes quieren hacer esta cuestión, a lo menos, oye, infórmele al votante, huevón, un poco de respeto al ciudadano votante común y corriente'" (Amigos del Valle).

Siguiendo esta argumentación, la desinformación no sería producto del error o la falta de eficiencia, sino del interés por evitar el rechazo ciudadano:

"Yo creo que es ventajoso para ellos no difundirlo demasiado. A medida que van ampliando la carretera, la gente va teniendo pega, como de costumbre la gente va poniendo cemento en la carretera, poniendo las barandas ¡Y chuta! Con el paso del tiempo se van dando cuenta que el valle no es lo mismo, que los camioneros tienen la embarrada" (Amigos del Valle).

Para contra restar este problema y canalizar el descontento, nacen Los Amigos del Valle. Agrupación que se nos presenta como una iniciativa individual, que articula una pequeña red de relaciones amistosas y familiares:

"Los Amigos del Valle, o sea son mi círculo de amistades, es mi amigo el que está acá y me puso unas *lucas* para ayudarme en esta cuestión ¿cachay?, bueno mi señora que me apoya en esto y el grupo cercano y ahí se acoplan más" (Amigos del Valle).

"Ahí un amigo dijo: Oye yo pago la página web y la cuestión, y tiramos algo pa' arriba. Porque él vive a la orilla de la carretera, más abajo, por el kilómetro 14, por ahí él está viviendo. Al lado de la carretera se sabe que ¡Chuta, le pueden estropear! Hoy día disfruta de un paisaje espectacular, tranquilidad, de todo, y se ve afectado directamente po'. Así que él quiere participar" (Amigos del Valle).

Los Amigos del Valle se definen como un movimiento ciudadano, y desde ahí establecen un complejo juego de oposiciones con otros grupos críticos a la obra. En este sentido, para diferenciarse de los krishnas, subrayan la focalización de su denuncia y demanda:

“Ellos se mueven con varias cosas más, digamos, está la Revolución de la Cuchara, el tema del agua. Todos los temas que sean como ecológicos los toman como de ellos, pero pa’ mí este es un tema puntual, lo que se llama Movimiento Amigos del Valle del Elqui, bajo el slogan ‘*Salvemos el Valle del Elqui del paso Bioceánico*’, ese es el foco” (Amigos del Valle).

A partir de esta diferencia, Los Amigos del Valle evalúan la visión holística de los krishnas como un problema, que interfiere con el carácter ciudadano de su demanda:

“El problema de los krishna (es que) como son muy alternativos ¿cierto? proponen sus causas po’, y lo que yo les pedía que ojala no fueran vestidos como krishna, porque este es un movimiento ciudadano, para que la gente no se confunda y crea que esta es una vola’ de los krishna” (Amigos del Valle).

De esta manera, su aceptación de los krishnas como parte del movimiento, depende de que estos dejen de serlo públicamente. Pero no solo con estos grupos establecen diferencias, también con los elquinos tradicionales, a quienes atribuyen despreocupación y pasividad frente al tema:

“(De la gente de acá) nunca he escuchado nada por parte de ellos, que un agricultor esté preocupado, porque la gente no cree que vaya a suceder po’ (...) Es que yo creo que la mayoría de la gente, mucha gente, cree que es pal’ futuro lejano (...) Yo trabajo como jefe en una empresa y me veo afectado, entonces mi carácter, mi forma de interpretar la vida, va a ser distinta al viejo que vive acá” (Amigos del Valle).

Despreocupación que se explican por la necesidad de la gente, y su esperanza en que la obra les ayude a salir de la pobreza:

“Chile fue un país pobre, pongámosle del ‘80 para atrás, la pobreza era por todo el país, esto era aún más pobre porque es un lugar apartado de la ciudad. Entonces, la gente desde esos tiempos están siempre buscando cómo evitar la pobreza, ven en esto una oportunidad grandiosa de que esto nos va a consolidar, si tenemos una carretera industrial (...) entonces es bueno porque afianza nuestras posibilidades que siempre hemos tenido o buscado de no ser pobre. Entonces, lo ven como una oportunidad. Creo yo que no es una oportunidad o si lo es, es una oportunidad fugaz” (Los Amigos del Valle).

Consecuentemente, en un escenario donde las autoridades toman decisiones sin considerar a la ciudadanía, y el común de la gente no muestra preocupación por el tema, Los Amigos del Valle se proponen la tarea de informar sobre los impactos de la industrialización de la Ruta 41, pero el grupo es pequeño y sus capacidades de acción limitada:

“Yo me imaginaba poner en la entrada de Vicuña, donde está el Puente Fiscal ¿cierto? cuando vienen lo vehículo pa’ arriba, ahí poner un puesto que este todo el verano con ‘No al Corredor Bioceánico por este lugar’. Y entregando información, pero para eso se requiere de *luquita* ¿cachay? Y se requiere, a lo mejor más que *lucas*, gente que quiera estar el fin de semana en eso, que quiera estar en la semana. Y eso no es fácil de encontrar, porque hay que pagar” (Los Amigos del Valle).

Así, sin capacidad de acción orgánica, sus iniciativas se reducen a sus posibilidades individuales de inversión, en tiempo y dinero. Efectivamente, Los Amigos del Valle no tienen mayor poder de convocatoria, lo que podría deberse a la tensión entre su visión del territorio y la de sus potenciales aliados. Su crítica al Corredor Bioceánico es una crítica acotada que responde a la defensa de proyectos particulares. Los Amigos del Valle no dejan de ser una suma de individualidades que coyunturalmente se han reunido para expresar públicamente su rechazo a la intervención territorial, pero no constituyen un sujeto comunitario ni orgánico. Como ellos mismos señalan, son un grupo de amigos que moviliza recursos particulares para proteger intereses también particulares. En este sentido, por un lado, su situación de nuevos elquinos los sitúa en un campo de disputas por la legitimidad de sus propuestas, y por otro, su falta de organicidad limita el impacto de sus acciones.

Los elquinos nacidos y criados en el valle: “Tememos por nuestra fuente de producción”.

Menos visible que la oposición de Los Amigos del Valle y los krishnas, ha sido la de los elquinos ‘nacidos y criados’ en el valle. Aun cuando este grupo no rechaza activamente la obra, ve en esta un serio riesgo a sus fuentes productivas. Efectivamente, se trata de productores cuya territorialidad emerge de complejos procesos históricos de adaptación a los ciclos hídricos. Desde los años ochenta, la neoliberación del campo chileno, especialmente la privatización del agua, ha transformado sus relaciones y dinámicas territoriales, enfatizando su vulnerabilidad a las fluctuaciones del mercado global y la escasez hídrica. Pese a cuestionar la obra, su interpretación del problema no da lugar a una oposición abierta, sino a la demanda de medidas de mitigación y compensación de daños.

En primer lugar, tenemos a los crianceros de cabras; animal del que extraen carne, leche y cuero. Estos productores se desplazan estacionalmente por diferentes nichos ecológicos, siguiendo los ciclos y rutas del agua, lo que da lugar a una territorialidad en movimiento, que tiene como eje la veranada cordillerana:

“Acá (valle) en verano no hay comida para los animales (...) porque acá nosotros en el tiempo cuando bajamos de la cordillera, acá hay unas viñas, algún lugar es pastito, por ahí huertos chicos; los talamos. Pero ya se nos llega noviembre y nosotros estamos pensando en la cordillera (...)

Uno va arriba a la cordillera tranquilo, allá nadie molesta, nadie pelea con nadie” (Criancera).

“También hay crianceros que están puro por los cerros. Claro ellos viven su vida, venden sus quesos y llegan con su comida para su casa, y viven de sus animales. Entonces toda esta gente está en la cordillera” (Criancera).

La cordillera, por tanto, es para los crianceros su fuente productiva. El lugar que provee alimento, donde se negocia y da sentido a la vida:

“Yo en la cordillera me levanto a las 7:00, salgo o vamos a buscar las cabras al cerro, o las cabras bajan solas. Le sacamos la leche, llega el comprador de queso, o pasan los turista y nosotros le vendemos el queso, después pasa el tiempo y bajamos a la ciudad y llevamos la alimentación pa’ los niños” (Criancera).

A partir de esta visión productiva del territorio, los crianceros que hacen uso directo de las estancias aledañas a Agua Negra, rechazan el túnel. Su argumento es que la salida de vehículos por la Ruta 41, cortará su espacio de pastoreo, impidiendo la movilidad de los animales:

“Hace pocos años empezaron con que el túnel, que el paso de Agua Negra, que le vamos a cerrar. Entonces nosotros empezamos a preocuparnos, porque a nosotros nos afecta mucho el túnel. (...) Es el problema que nosotros tenemos los animales que no van muy lejos y bajan igual a la orilla de la carretera (...) igual los animalitos andan por fuera ¡Si van a pasar camiones, no sé cuántos cada media hora! Para nosotros va a ser terrible” (Criancera).

Por eso evalúan el proyecto como una amenaza a su subsistencia, y en términos más generales, a la reproducción histórica de la criancería:

“Si no nos dejan pasar a la cordillera, vamos a tener que, todos vamos a tener que eliminar a los animales, y ¿De qué vamos a vivir? (...) Con esto a nosotros nos cortan las manos (...) si a nosotros nos dicen no, porque ya la cordillera va a ser nada más que de turismo ¿Quién nos va a pagar? ¿Quién nos va a dar la alimentación que la cabra a nosotros nos da para poder alimentarnos?” (Criancera).

De este modo, los crianceros se posicionan como víctimas del túnel, mientras denuncian la mala fe de las autoridades, quienes los habrían engañado sobre los beneficios y alcances reales de la obra:

“Decían no, si el túnel lo van a hacer porque viene más turismo y ustedes van a tener más acceso a vender cosas, y van a querer tratar de vender, hacer por ejemplo pan amasado, churrasca, a nosotros nos decían. Pero después nos cuentan el cuento que vienen los camiones ¡Que son camiones, no son autos!” (Criancera)

“Siempre están como engañando a la gente, yo encuentro (...) La engañan, le dicen: ‘No, si vamos a ser esto’ y al final no es así, después salen con que no fue. Bueno, uno se va enterando que es una vía, que ya van a pasar muchos camiones, cada 5 minutos, cada 10 minutos. Entonces ya no es turismo, porque esos caballeros no van a pasar a comprar, ello van a pasar de largo” (Criancera).

Con estos planteamientos, los crianceros deslegitiman la versión institucional que valida el túnel en función del desarrollo turístico. Paralelamente, proponen una solución para salvar sus ganados:

“Nos tendrían que hacer una pasarela pa’ pasar a pie po’ (...) cuando nosotros queramos bajar a la ciudad de Vicuña o venir a nuestras casa (...) o darnos ellos mismos espacios para pastar, eso es lo que como crianceros hemos conversado” (Criancera).

Propuesta que presentan como una demanda. Si esta no se cumple, los crianceros amenazan con defender su espacio, no respetando las barreras:

“Que nos dejen libre a nosotros en la cordillera y tranquilos, nada más que eso, porque si a nosotros nos ponen barreras, nosotros sí o sí aunque vayamos presos, vamos (a) hacer lo que sea, la vamos a echar abajo ¿Porque cómo vamos a pasar? Vamos a tener que echarla abajo no más y en eso vamos a tener problemas, vamos a tener que ir a la justicia y va a ser malo” (Criancera).

Pero el desplazamiento de los animales no es el único problema que los crianceros asocian con el proyecto de Agua Negra. También pronostican la eventual contaminación de la cuenca:

“Esos (camiones) traen un polvillo, porque ellos traen un mineral muy fino ¡Ay se me ha olvidado el nombre! Pero es muy fino, aunque venga encarpado igual va a levantar polvo. Las casas que están cerca¿Cómo van a quedar? Porque imagínese que se entre un polvillo. El polvillo va a caer al agua, la gente va a beber de esa agua, se le va a caer a los estanques, porque al pasar se va a ir vaciando a toda la ciudad. El agua va a ser oscura en vez de ser clara, así como la tenemos ahora...esa agua se va a contaminar (...) al ir cayendo polvillo al río” (Criancera).

En esta línea interpretativa, la magnitud de la amenaza los habilita para promover la defensa de su territorio. Defensa que legitiman como una responsabilidad y un legado para las futuras generaciones:

“Dicen que en 20 años (estará listo el túnel). Bueno, uno saca cuenta. Por eso que le digo, uno no va a estar y van a luchar los niños. Ya no va a ver este ganado, yo creo que no va a estar tampoco o se va a desaparecer. Ya no van a ir a la cordillera, van a ir otros y esos otros van a ir luchando y van a decir: ‘Por qué cuando hicieron esta carretera no pusieron un atajo, no los mandaron por otro lado’ (...) Los que van a subir a la cordillera no van a saber defenderse po’, nosotros tenemos que dejar defendidas las cosas ahora” (Criancera).

Sin embargo, su llamado a la defensa territorial no alberga grandes expectativas, porque se reconoce desde ya, la comodidad y pasividad de los elquinos:

“El problema es que de acá, muchos van a tener que decir sí, porque no es todo el valle que dice no. Hay que oponerse no sé, poner barrera, carteles en la carretera, hacer como tomas en la carretera, que no pasen por acá (...) Yo lo que veo, es que la gente de acá no son personas para estar sin comer, estar pasando frío ahí arriba, no po’ (...) Ojalá no sea así, pero yo como conozco del valle alguna gente, (sé que la gente) es como muy pasiva” (Criancera).

Por otra parte, tenemos a los agricultores tradicionales, medianos y pequeños, que coexisten tensamente con la agroindustria. Estos han focalizado su producción en monocultivos, orientados a los mercados internacionales:

“Nosotros somos pequeños y medianos agricultores acá en el valle, claro que también hay exportadoras que son los grandes exportadores, pero bueno ellos son como nuestros socios, nuestros aliados hoy en día. Pero la agricultura hoy en día a estado, tú sabes que por el dolar ha estado muy complicado y hemos tratado de sobrevivir (...) Nosotros lo que producimos es uva de exportación, uva de mesa que se llama, uva pisquera y uva vinera, son nuestro fuerte hoy en día, ya se han perdido los huertos” (Agricultor).

Sistema productivo que se sostiene gracias a la canalización y almacenamiento del agua para riego:

“El problema del valle es la sequía, la falta de agua, para eso están los canales de regadío, que administramos en conjunto los regantes. Tenemos 2 embalses: La Laguna cerca de la cordillera y El Puclaro, así nos aseguramos el riego” (Agricultora).

Para estos agricultores, es el acceso a las fuentes de riego lo que configura el territorio. De ahí la importancia del agua, y su preocupación por los efectos que sobre este recurso tendrá el Corredor Bioceánico:

“¿Qué va a pasar con este paso Bioceánico que tanto se ha hablado? Porque nuestra carretera está al lado de nuestras fuentes fluviales ¿me entiende? Porque el agua comienza en la cordillera, donde empieza el camino, y ahí donde comienza va a comenzar el tránsito de todos estos vehículos (...) El agua es vida, es de todos el agua (...) Tú sabes que estos ríos de nosotros son ríos de glaciares, y nosotros por lo menos como persona de acá de Vicuña, nacido y criado, nunca hemos tenido, nunca nos han presentado un estudio de impacto ambiental, un estudio de impacto glacial, nada” (Agricultor).

A la preocupación por la contaminación del agua y el daño a los glaciares, se suma el temor a la propagación de plagas agrícolas, desde el otro lado de la cordillera:

“Para nosotros la cordillera es una barrera natural, es como un desinfectante, así en otras palabras, porque aquí estamos (...) libre de fiebre aftosa, de la mosca de la fruta, de todo, porque esos insectos, los bichos, no pueden volar para acá (...) ¿Qué va a pasar si las autoridades argentinas no toman las mismas medidas que toman acá en Chile? (...) La fruta para nosotros tiene una fecha de cosecha, si nos pasa un insecto (...)¿Cómo paramos eso? La naturaleza continúa su proceso, y nosotros no podemos decirle a la parra: ‘Oye para, no sigas madurando porque tenemos problemas’” (Agricultor).

El Corredor Bioceánico, por tanto, supone solo amenazas y ningún beneficio para los productores locales. En este sentido, los agricultores desconfían de la versión oficial que presenta el túnel como una herramienta para el turismo. Su interpretación es que la obra favorece los negocios (agrícolas y mineros) de Argentina:

“No creo que vayan a hacer algo tan grande por turismo, por muchas *lucas* que dé el turismo no creo que un Estado extranjero vaya a invertir en algo así. Argentina está muy metido en el cuento... a diferencia de nosotros, para ellos debe ser muy buen negocio, no sé si para nosotros tanto” (Agricultor).

“Se ha hablado que van pasar un camión cada 4, cada 12 minutos. Entonces, turistas no creo que pasen na’ porque no tenemos preparado ni siquiera una buena infraestructura...Porque siempre se ha hablado que esto es para traer la soya (...) Siempre se nos ha dicho que este paso es un paso Bioceánico para que ocupen el Pacífico y traigan fruta, traigan hortalizas, traigan de todo por acá” (Agricultor).

Sin embargo, estas críticas no se traducen en un rechazo a la lógica desarrollista que promueve la integración comercial, sino al paso por el Valle de Elqui. En este sentido, su propuesta coincide con la de Amigos del Valle: Construir un camino por La Higuera:

“No es que esté en contra. Yo soy de la idea de que esta cosa hay que hacerla con más información, por otro camino, para que el valle siga siendo tal como es (...) A lo mejor por esos pueblos que están muertos, porque La Higuera es un pueblo muerto. Caer por allá, para que pesque más vida (...) Yo creo que darle vida a otra ciudad, caer allá en Juan Soldado (...) y ahí hacer un puerto gigante, entre La Serena y La Higuera, una cosa así. Salir por los cerros” (Agricultor).

Según su argumentación, ni esta propuesta ni sus aprehensiones han sido discutidas con las autoridades, pues no se han generado espacios de participación efectiva:

“Nunca hemos sido informados, nunca hemos dado a entender nuestros pro y nuestros contra ¿me entiendes? Solamente hemos ido a escuchar los beneficios que ellos creen que nos va a traer el paso de Agua Negra... Ese es el problema” (Agricultor).

La denuncia por la falta de espacios de participación, se articula con aquella que subraya la desinformación sobre la obra; cuyo resultado sería el desinterés de la población respecto al tema:

“El problema del paso de Agua Negra, es que se ha politizado y aparte aquí la gente todavía no toma conciencia de lo que es el paso, porque todo el mundo lo ve que está muy lejano, porque la información no ha sido la más fluida. Entonces la gente cuando tenga el drama encima recién va a pensar por qué(...) Nosotros nos vamos a dar cuenta cuando ya ‘tengamos la sogá al cuello’, como se dice en buen chileno” (Agricultor).

De esta manera, los agricultores explican y justifican la pasividad de los elquinos frente a lo que definen como una amenaza para el valle. Pasividad que se refuerza por el protagonismo, que en el rechazo del Corredor Bioceánico, asumen los krishnas:

“Estos *hippie*, estos que andan por ahí, son los que más molestan, y de repente aquí lo que pasa, es que te lo digo al tiro, te lo explico: Aquí nosotros no queremos mucho a esa gente, entonces estos activistas son los que más andan, aquí a la gente no lo gusta eso. Si toma las riendas otra persona, ahí va a cambiar la cosa. O sea está muy asociado con la lucha de ello, o sea la gente ve lo del túnel y cree que es un tema de ellos, porque son como estos activista que no le gusta nada po’. Entonces, para la gente esa es la sensación que tiene con estos niños, que son estos *HareKrishna*, y todo esto como secta que tienen, son lo que andan como molestando” (Agricultor).

En efecto, los elquinos ‘nacidos y criados’ en el valle descalifican a los krishnas, por eso rechazan sus convocatorias contra el Corredor Bioceánico. Paralelamente, se atribuyen la legitimidad y la fuerza para movilizarse en defensa del valle:

“Pero la gente va a salir a la calle, yo creo que va a ver gente, porque nosotros como organización, a lo mejor como agricultores, somos muy desorganizado, somos a lo mejor muy poco asociativo, pero cuando nos duele algo nos organizamos y nos ponemos a hacer” (Agricultor).

En síntesis, los elquinos ‘nacidos y criados’ en el Elqui cuestionan la intervención territorial, que suponen conlleva el Corredor Bioceánico; pero no la lógica de integración económica que la sustenta. En su caso, llama la atención la configuración de una visión productivista del territorio, que no logra expresarse en un discurso reivindicativo, por el contrario su posición frente a los eventuales impactos, es demandar la mitigación de daños, y en el mejor de los escenarios, la construcción de una vía alternativa, que traslada el problema fuera de su territorio.

ESTRATEGIAS DE APOYO, ADAPTACIÓN, RESISTENCIA Y/O SUBVERSIÓN FRENTE AL PROYECTO TÚNEL DE AGUA NEGRA.

A diferencia del tramo II de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos (Bolivia) que está oficialmente paralizado como resultado de la resistencia indígena; el proyecto del Túnel de Agua Negra es una iniciativa en marcha, así como sus obras asociadas en la Ruta 41 y el Puerto de Coquimbo. En efecto, la tensión provocada por los posibles impactos de este tramo del Corredor MERCOSUR-Chile, no se ha canalizado en un conflicto público, sino solo en manifestaciones aisladas de descontento.

En este escenario, se deben considerar cuatro condicionantes: Primero, en el Valle de Elqui no existe una tradición de movilizaciones populares, ni estructuras orgánicas con capacidad de diseñar estrategias y coordinar acciones colectivas. Segundo, la institucionalidad chilena cuenta con mecanismos consolidados que garantizan la viabilidad de los proyectos, canalizando el descontento con estrategias de adaptación y mitigación de daños. Tercero, la materialización del proyecto Túnel de Agua Negra, está formalmente en sus etapas iniciales, la población esta desinformada sobre la obra y las dimensiones del Corredor MERCOSUR-Chile. Cuarto, el túnel se presenta como una obra desconectada del mejoramiento de la Ruta 41 y la ampliación del puerto, con todas las implicancias que esto tiene en obras menores que reorganizan el territorio urbano y rural de la región de Coquimbo.

Debido a lo anterior, no se identifican estrategias de resistencia por parte de los sectores críticos al proyecto. Si bien del rechazo a la obra emergen una serie de propuestas, como bloqueos en la Ruta 41, puestos informativos en la entrada de Vicuña, marchas hacia

la cordillera y tomas simbólicas del territorio; lo único concreto son actividades esporádicas que intentan visibilizar el problema. Caso diferente es el de las estrategias de apoyo puestas en marcha con antelación, por las mismas instancias promotoras de la obra, que hasta la fecha han evitado que el proyecto se transforme en tema de debate público.

Considerando lo anterior, es necesario aclarar que a continuación lo que se presentan son estrategias de visibilización de las críticas a la obra, y estrategias de apoyo/legitimación, generadas desde las instancias oficiales. La diferencia con el caso boliviano, es que aquí no hay un proceso que encadene secuencialmente las estrategias a favor y en contra del proyecto. Es decir, no hay un conflicto público en desarrollo, sino posiciones conflictuadas que incipientemente incursionan en el espacio público, con actividades aisladas y mensajes poco elaborados, sin capacidad de posicionar un conflicto, que se mantiene en estado latente.

EBITAN: La estrategia que sustenta el proyecto Túnel de Agua Negra.

“El proyecto Túnel Agua Negra, sobre todo da una señal de que Chile y Argentina son más hermanos que nunca, y que desde hace 70 años que estamos trabajando y esforzándonos para lograr estos frutos que tanto hemos esperado” (Intendente de Coquimbo).

“www.ebitan.org, será la vitrina para que Chile, Argentina y el mundo conozcan sobre el proyecto Túnel Agua Negra, para informarlos sobre este sitio, sus alcances, y detalles”

Desde las instancias oficiales, la principal estrategia de apoyo al túnel es la constitución de la Entidad Binacional Túnel de Agua Negra (EBITAN), que siguiendo los lineamientos del Tratado de Maipú, asume la gestión del proyecto. EBITAN desvincula, en términos comunicacionales, el túnel de Agua Negra de la plataforma IIRSA.²⁶ Efectivamente, la definición del proyecto como una iniciativa focalizada, producto del interés de la Región de Coquimbo y la Provincia de San Juan, desplaza la atención del diseño territorial que materializará el corredor MERCOSUR-Chile. Así, la existencia misma de EBITAN inhabilita las críticas a IIRSA, pues dicha plataforma queda fuera del campo discursivo del proyecto. Consecuentemente, el apoyo a la obra se sustenta en sutiles y eficientes mecanismos desmovilizadores, que frenan el descontento social antes que se exprese públicamente.

En este sentido, la estrategia se centra en la gestión comunicacional, que por un lado controla la información, y por otro, produce un contexto discursivo favorable a la obra. Para eso EBITAN opera una estrategia comunicacional, que legitima el proyecto, mediante los siguientes mecanismos:

²⁶ Se debe aclarar que en Argentina la función económica del corredor es notoriamente más publicitada que en Chile.

- La promoción de un imaginario territorial, que enfatiza el carácter desértico, inhóspito y no habitado del área de influencia directa del proyecto: Este imaginario se observa en la serie de videos que publicitan el túnel (accesibles en la web oficial de EBITAN); y también en las maquetas del proyecto que actualmente se exhiben en el *hall* del Gobierno Regional de Coquimbo y el aeropuerto de La Serena. En relación a los videos, cabe destacar que su trama se organiza en torno a la dicotomía ‘desierto andino/metrópoli asiática’, rápidamente asimilable a la de ‘naturaleza/cultura’, y ‘atraso/desarrollo’. Así, los videos naturalizan la necesidad del túnel, como el instrumento que conectará ambos mundos, al derribar la cordillera. Las maquetas, siguiendo esta misma narrativa visual, omiten los poblados a ambos lados de los Andes, distorsionan la geografía, minimizando el río Elqui y prescindiendo de la nieve cordillerana; y se olvidan de la fauna y las actividades productivas (ver fotografías anexas). Dado el carácter oficial de estas maquetas, es difícil atribuir estas omisiones a simples errores de producción.
- La asimilación del proyecto Túnel de Agua Negra, a la demanda histórica de mejoramiento del paso entre Argentina y Chile: Parte de la campaña legitimadora del túnel ha sido la recopilación y difusión de fotografías, relatos y documentos de prensa que dan testimonio de los usos tradicionales del paso. Aquí cabe subrayar que la función de ambas iniciativas no es equiparable, pues el sentido de la mejora del paso era facilitar la comunicación entre Chile y Argentina, en una época donde el tránsito cordillerano era parte constitutiva de las dinámicas territoriales; lo que es diferente al sentido de un corredor bioceánico, que conecta mercados globalizados. Sin considerar esto, EBITAN presenta el túnel como la concreción final de un proyecto histórico, anhelado desde siempre por los pobladores del valle.
- La promoción de la obra como una hazaña del emprendimiento conjunto entre la Región de Coquimbo y la Provincia de San Juan, que reconoce y potencia los sentimientos de hermandad entre ambos pueblos: Así, el proyecto adquiere un sentido valórico, que resalta la solidaridad y la complementariedad de regiones relativamente menores, en relación a las ciudades capitales donde se concentran el poder político. Este mensaje apela a la identidad local, tomando los nombres de dos grandes poetas: Gabriela Mistral (Chile) y xx (Argentina) para designar las rutas que se encontraran en el túnel. A lo que se suma el uso retórico de imágenes históricas, como el ‘Abrazo de Maipú’, que sintetizan un pasado compartido, que sirve de soporte simbólico para la proyección de un futuro común.

La página web de EBITAN, inaugurada en julio de 2013, ha sido clave en la difusión de estos mensajes legitimadores de la obra. En ella, además, se da cuenta de la trayectoria del proyecto, se documentan los acuerdos y se facilita el acceso a información técnica a las empresas con interés en la licitación del túnel. De hecho, esta web gestionó el llamado a manifestaciones de interés, que terminó con 23 empresas/consorcios inscritos para la licitación. No obstante, esta página no ha sido difundida en espacios ciudadanos más amplios. De hecho, las comunidades elquinas directamente expuestas al impacto del

corredor, difícilmente tienen acceso a la web como medio de comunicación. Por otro lado, EBITAN facilita el desarrollo del proyecto, al operar como una instancia descentralizada, con capacidades de coordinación institucional entre Chile y Argentina. Lo que se supone acelerará la ejecución del túnel Agua Negra.

La parcelación de competencias y la regulación de la participación: La estrategia tecnocrática de las instituciones chilenas.

“Se evalúan los impactos ambientales, en materia de recursos naturales (...) y en materia de impacto en la calidad de vida (...) y después se ve cuáles son las medidas reales de compensación y mitigación estipuladas por la ley”(SEREMI Medio Ambiente).

Como ya se ha mencionado, en Chile las instituciones poseen eficaces mecanismos que garantizan la ejecución de proyectos de infraestructura, controlando eventuales rechazos ciudadanos. Aun cuando estos mecanismos sobrepasan nuestro caso de análisis, consideramos apropiado el presentarlos como una estrategia de apoyo a la materialización del túnel, pues estos limitan las posibilidades que tienen los sujetos disidentes para desplegar estrategias de resistencia a la obra. En esta dirección identificamos los siguientes procedimientos:

- La parcelación de competencias institucionales: el orden institucional chileno se caracteriza por la parcelación de funciones y competencias que dificultan una visión integral de los proyectos. Respecto al Túnel de Agua Negra, esta parcelación opera en dos niveles, por una parte están las instancias nacionales y regionales, que pueden tener visiones opuestas, y por otra, las sectoriales, con escasa comunicación interna. De esta manera, el proyecto pasa por la SEREMIA de Obras Públicas, que opera sin conexión con la SEREMIAS de Economía y Medio Ambiente; y estas no necesariamente se articulan a los Municipios de Vicuña y Coquimbo. El proyecto mismo se parcela, y la ciudadanía no sabe qué institución es responsable por la ejecución de la obra, ni ante quienes debe expresar su rechazo. Situación que en este caso se torna más compleja, pues no hay pronunciamientos del gobierno central, respecto a la existencia de la obra.
- La delimitación del proceso de participación ciudadana a la etapa de ejecución del proyecto: Aun cuando se contempla un proceso de participación ciudadana, este tiene por finalidad afinar aspectos técnicos, orientados a la adaptación y mitigación de daños, bajo la lógica de la compensación. De ahí que las observaciones de la ciudadanía, no pongan en duda la ejecución de la obra. En efecto, la ciudadanía está excluida de las etapas de definición y diseño de un proyecto. En el caso del Túnel de Agua Negra, ya existen estudios por el lado argentino, una entidad binacional responsable de la gestión de la obra, un diseño que contempla dos túneles interconectados, 23 empresas inscritas para la licitación, una estrategia de financiamiento en marcha, una serie de productos

audiovisuales de diseminación, etc., pero en la Región de Coquimbo todavía no existen espacios de participación, ni debate respecto a la obra²⁷.

Cabe subrayar el estricto apego a los procedimientos que caracteriza a las instituciones chilenas, lo que en términos formales avala la idoneidad del modelo. El problema es que esa formalidad procedimental, opera como estrategia reguladora de la participación, que limita las opciones de rechazo efectivo a un proyecto. Pues la ejecución o no de una obra responde al criterio de expertos, no a la voluntad de las personas.

Los ecofestivales Krishnas: Un estrategia para visibilizar el problema del Corredor Bioceánico.

“Participamos tratando de convocar a la ciudadanía a través del arte, la música o del canto, a través de la alimentación saludable, a través de la interacción; invitando a la gente a informarse, principalmente a que se informe de la problemática (...) fue una actividad maravillosa, muchos artistas, muchos ambientalistas” (krishna de Diaguitas).

Como ya se ha señalado, la oposición más clara al túnel de Agua Negra proviene de los krishnas, que desde una visión espiritual y holística del territorio, definen la obra como un atentado a la Tierra. Por eso han sido los primeros en movilizarse públicamente contra el proyecto. Más que estrategias de resistencia, los krishnas se han focalizado en la visibilización del problema del túnel, y de manera más general, en los impactos del Corredor Bioceánico. A partir de su posicionamiento como ecologistas, animalistas y pacifistas, han difundido el caso en redes amplias de activismo social, como el ‘Pacto Mundial Consciente’ y la ‘Revolución de la Cuchara’; y en otras incipientes como la ‘Red Ambiental del Norte’ y ‘El Movimiento Socioambiental del Huasco’.

Hasta el momento su estrategia pública ha sido incluir el tema en los ecofestivales realizados en la Plaza de Vicuña, núcleo urbano del Valle de Elqui. Los ecofestivales son jornadas informativas, donde diferentes organizaciones, comunidades y agrupaciones alternativas, exponen su trabajo, siguiendo la dinámica de una feria. Estos eventos se caracterizan por la diversidad de temas, la venta de productos artesanales, comida y medicina alternativa, el desarrollo de actividades recreativas para niños y niñas, y la presentación de números artísticos con mensajes ecologistas.

Estas jornadas se realizan previa autorización del municipio, duran un día, y enfatizan un tono festivo, que con alegría interpela a la sociedad elquina. Su intención es

²⁷En sintonía con la delimitación del proceso de participación ciudadana, los espacios donde está debiese hacerse efectiva, asumen el carácter de talleres donde expertos informan de las obras a un público que avala con su asistencia la legitimidad del proceso. En el proyecto del túnel esta situación no se ha dado, pues aún no se convoca a la participación.

convocar a la reflexión sobre el maltrato animal, la escasez hídrica, los agroquímicos, la contaminación minera, la mala alimentación, etc. Es en estos espacios donde los Krishnas han difundido información sobre el proyecto. De hecho, el ecofestival realizado en septiembre de 2013, uso el lema ‘Salvemos el Valle del Corredor Bioceánico’, aunque este no se destacó entre la diversidad de temas y actividades.

Este intento de apropiación del espacio público, ha sido poco efectivo en términos comunicacionales. Situación que se explica por los siguientes factores: (a) el formato feria se inserta en una sociedad mercantilizada, que consume productos y trivializa los mensajes, por eso estos eventos refuerzan el compromiso de los activistas, pero no el interés de la población general, (b) para la población ajena al movimiento krishnas, los ecofestivales se presentan como actividades aisladas y con sentidos difusos, y (c) el protagonismo público de los krishnas, incomoda a sectores tradicionales del valle, que desacreditan el rol informativo de los ecofestivales, y el activismo ecologista. Consecuentemente, los ecofestivales no logran posicionar un debate amplio respecto al túnel de Agua Negra, ni a las implicancias del Corredor Bioceánico.

La campaña de Los Amigos del Valle: Una resistencia aislada al uso de Ruta 41 como parte del Corredor Bioceánico.

“Cuando me convencí de que esto era una estupidez, pensé: ¡Tenemos que hacer algo, vamos y compremos poleras! (...) con mi señora y mis hijos hicimos un tremendo cartel ‘Salvemos el Valle del Corredor Bioceánico’. Estuvimos hasta como las 3:00 de la mañana haciendo el cartel y nos paramos en la plaza (...) y haciendo este show para empezar a hablar con la gente, y la gente miraba: ‘Qué onda estos bichos raros’. Y muchos se acercaron: ‘Oye por qué estoy en contra el Corredor Bioceánico?’” (Amigos del Valle).

Con la misma intención de visibilizar la obra, y abrir el debate sobre sus potenciales impactos, Los Amigos del Valle han realizado algunas actividades, convocando la participación de la población elquina. Pero con énfasis y dinámicas distintas a las utilizadas por los krishnas. Efectivamente, Los Amigos del Valle han promovido su rechazo a la incorporación de la Ruta 41 en el Corredor Bioceánico, con una estrategia de intervención pública que articula las siguientes actividades:

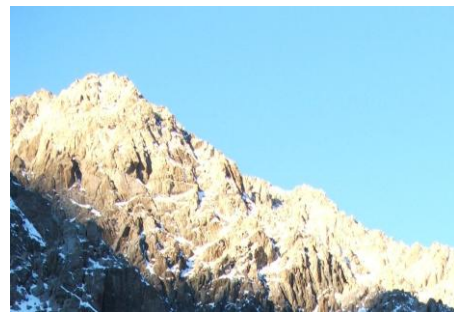
- La organización de reuniones informativas, donde se ha socializado la situación del túnel. En este contexto, se ha solicitado la presencia de autoridades locales y regionales asociadas de una u otra manera a la obra, para que informen y aclaren dudas respecto al estado del proyecto Túnel de Agua Negra. En estas reuniones se planteó, como propuesta, la habilitación de un camino alternativo, desde el túnel hacia La Higuera. Pese a su baja convocatoria, estas reuniones han sido difundidas en la prensa local, y lograron visibilizar a Los Amigos del Valle como oposición

ante las autoridades, pero como ya se ha explicado, estas minimizan su capacidad de rechazo.

- La apertura de un Facebook dedicado a la difusión de Los Amigos del Valle. El que curiosamente no ha sido actualizado desde el 2012, y que solo cuenta con 24 amigos. Situación que evidencia la escasa capacidad de convocatoria de la agrupación.
- La producción de un evento artístico-informativo en la plaza de Vicuña. Actividad realizada a fines de 2012, y que fue publicitada en la prensa local y regional. Su objetivo declarado fue crear conciencia sobre las potenciales consecuencias del Corredor Bioceánico en el Valle de Elqui. Durante 10 horas, el evento congregó a bandas musicales, exposiciones y audiovisuales informativos. Los organizadores conversaron con visitantes de la plaza, exponiendo sus argumentos en contra del uso industrial de la Ruta 41, hicieron carteles y usaron poleras con el mensaje 'Salvemos en Valle de Elqui del Corredor Bioceánico'. Estos eventos se diferencian de los ecofestivales, por focalizarse exclusivamente en el problema de la Ruta 41, lo que no impidió la participación activa de los krishnas.

Como puede observarse, la campaña de difusión de la problemática que realizaron Los Amigos del Valle, no concitó el interés de los elquinos. En esta dirección es importante señalar que las actividades se concentraron en los últimos meses del año 2012, pero luego de esa fecha Los Amigos del Valle -que aún se definen como un movimiento ciudadano- prácticamente desaparecen de la escena pública.

VALLE DE ELQUI



COMENTARIOS FINALES

A lo largo de este informe, se han presentado dos conflictos ecoterritoriales asociados a la implementación de proyectos IIRSA: El conflicto por el tramo II de la carretera Villa Tunani- San Ignacio de Moxos en Bolivia y el conflicto latente por el Túnel de Agua Negra en Chile. A manera de síntesis, destacamos los siguientes aspectos:

- IIRSA canaliza la territorialidad del Regionalismo abierto como estrategia de integración regional. Lo que tiene serias implicancias ecológicas y sociales para los pueblos que habitan los territorios donde se implementan las obras. En este sentido, la imposición de la territorialidad IIRSA, entra en disputa con otras territorialidades, que se superponen, a veces tensamente, en los mismos espacios.
- Lo anterior genera un tipo particular de conflictividad política, que hemos llamado ecoterritorial, pues articula la preocupación global por el equilibrio de los ecosistemas, con la reivindicación de derechos territoriales de grupos particulares.
- Aunque este tipo de conflictividad está presente en el caso del tramo II de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos (Bolivia) y en el del Túnel Binacional de Agua Negra (Chile), el curso de desarrollo del conflicto es notoriamente diferente. Mientras el caso boliviano logra una movilización exitosa, que pone en jaque al gobierno de Evo Morales, en Chile, el rechazo al proyecto se mantiene como un asunto privado, acotado a pequeños grupos, sin capacidad orgánica para instalar un debate político, ni movilizar el descontento.
- Lo anterior se explica por la configuración de la relación entre las esferas del Estado, el mercado y la sociedad civil. En el caso boliviano, los indígenas movilizados apelaron al poder de la sociedad civil para detener la obra, aunque paradójicamente lo hicieron en nombre del Estado Plurinacional, que aún se concibe como imbricado a la sociedad civil. En el caso chileno, la eficiencia del Estado neoliberal, que garantiza los intereses de mercado, ha frenado las posibilidades de activación de la sociedad civil. Sin embargo eso no es suficiente para explicar la latencia del conflicto, pues los valores neoliberales que permean la sociedad civil inhiben cualquier potencial de articulación y movilización contrahegemónica. Aquí lo que opera es la hegemonía neoliberal.
- Cabe destacar que la conflictividad que en ambos casos gatilla la imposición de la territorialidad IIRSA, se superpone a conflictos preexistentes, algunos también en estado latente, que se canalizan en el conflicto suscitado por la implementación de un proyecto IIRSA. En este sentido, la conflictividad ecoterritorial, opera como base material para el conflicto entre las esferas del Estado, el mercado y la sociedad civil. Así, los diferentes conflictos que se articulan en torno al tramo II de la

carretera Villa Tunari- San Ignacio de Moxos, y del Túnel de Agua Negra, se reducen a una disputa básica por el control, material y simbólico, del territorio.

- En ambos países, IIRSA se hace operativa a través de la fragmentación de las obras, pero en el caso chileno esa estrategia es más eficiente, pues también se fragmenta la gestión al interior de la institucionalidad pública, resguardando las competencias del nivel central. Fenómeno que va en sintonía con la fragmentación de la misma sociedad civil. Lo que no se ha logrado en Bolivia, pues existen actores orgánicos que articulan lo local y nacional/plurinacional, por fuera de la lógica estatal. Finalmente, cabe destacar que en este país, IIRSA tensiona el orden constitucional, pues actúa como un límite material para el *Suma Qamaña* y la plurinacional, mientras en Chile refuerza el orden neoliberal.
- En ambos casos las disputas entre proyectos territoriales superpuestos a nivel local (es decir in situ), invisibilizan la hegemonía de la territorialidad IIRSA. Esto es más claro en el caso boliviano, donde el potencial contrahegemónico del Estado Plurinacional o incluso de la reconstitución del Qollasuyu, encuentra su límite en IIRSA. En Chile en cambio, no identificamos territorialidades contrahegemónicas, sino solo alternativas. Estas no tienen capacidad de subversión de la territorialidad dominante, no la aceptan pero pueden coexistir con ella, su carácter alternativo es funcional a la reproducción de dicha hegemonía.

Bibliografía

- Acosta, Alberto (2009): La Maldición de la abundancia. Editorial AbyaYala.
- Acosta, Alberto (2010): Maldiciones que amenazan la democracia. En Revista Nueva Sociedad N° 229.
- Alves R. y Desiderá W. (2012): La recuperación del desarrollismo en el regionalismo latinoamericano. En Perspectivas para la integración de América Latina. IPEA, Gobierno Federal de Brasil.
- Anaya, James. (2011): Declaración introductoria Peritaje ante la Corte Interamericana de Derechos Humanos. Caso Sarayaku v/s Ecuador. 7 de Julio de 2011. <http://www.corteidh.or.cr>

- Barroso, Verónica (2012): TIPNIS ¿Un conflicto ambiental o de territorio? En: Letras Verdes. Riesgos de desastres: contextos urbanos en América Latina. Quito: pp. 112-122.
- BID-IIRSA (2006): Construyendo un nuevo continente. Un enfoque regional para fortalecer la infraestructura sudamericana. http://www.iirsa.org/bancomedios/difusion/info06_construyendo_continente_nuevo_bid.pdf
- BID-IIRSA (2010): Los 10 años del BID en IIRSA. http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/diez_anios_bid_en_iirsa.pdf
- Buchi, H. (1992): Principios orientadores del Esquema Económico Chileno, en: Universidad Nacional Andrés Bello (Ed.) La Transformación Económica de Chile. Santiago de Chile, Editorial e Impresora Alborada S.A.
- Castillo, G. (2003): A vuelta de los años: Reseñas y perspectivas sobre las comunidades, el pastoreo y la trashumancia en la región semiárida de Chile. En Dinámicas de los sistemas agrarios en Chile semiárido: La región de Coquimbo, Livenais, P. y Aranda, X. Ed. LOM Ediciones.
- Cortés, J. (2010): Mujeres rurales en el Norte Semiárido: Construyendo otros caminos para el desarrollo: la experiencia de la Agrupación de Mujeres Rurales de Canela (AMURUCA). Versión ppt. Ponencia presentada en el Seminario Internacional de las experiencias, tendencias y desafíos de la gestión del agua en comunidades rurales de Canadá y Chile. Universidad de La Serena.
- Cortés, H. (2003): Evolución de la propiedad agraria en el Norte Chico (siglos XVI-XIX). En Dinámicas de los sistemas agrarios en Chile semiárido: La región de Coquimbo, Livenais, P. y Aranda, X. Ed. LOM Ediciones.
- Comisión Interinstitucional Iglesia Católica y Asamblea permanente de DD.HH (2013): Informe de verificación de la consulta en el TIPNIS, por comunidad visitada. La Paz. Bolivia.
- Campos, J. y Polit, E. (2011): Nuevos enfoques para Chile Potencia Alimentaria y Forestal. ODEPA..www.minagri.cl
- Crespo, Carlos (2010): El Estado contra los comunes. En <http://www.somossur.net/bolivia/economia/no-a-la-carretera-por-el-tipnis>
- Cabrera, C. (2012): La consulta: derecho y forma de organización democrática y su vulneración y quebrantamiento en el caso del TIPNIS. En Estudios Políticos n° 4. Universidad Mayor de San Simón.

- CAOI (2012): Derecho a la consulta y al consentimiento previo, libre e informado. Informe regional. Coordinadora Andina de Organizaciones Indígenas.
- Convenio 169 de la OIT. Disponible en <http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convds.pl?C169>.
- Constitución Política de La República de Chile. Aprobada en 1981. Gobierno de Chile.
- Código de Aguas República de Chile 1981, con modificaciones el 2005. www.dga.cl.
- De La Maza, G. (2010) Construcción democrática, participación ciudadana y políticas públicas en Chile. ter verkrijging van de graad van Doctor aan de Universiteit Leiden, opgezag van Rector Magnificus prof.mr. P.F. van der Heijden.
- Constitución Política de La República de Chile. Aprobada en 1981. Gobierno de Chile.
- Código de Aguas República de Chile 1981, con modificaciones el 2005. www.dga.cl.
- Ceceña, E. Aguilar, P. Motto, C. (2007). Territorialidad de la dominación. Observatorio Latinoamericano de Geopolítica. Buenos Aires.
- CEPAL (2011): Infraestructura para la integración regional. CEPAL-UNASUR. Santiago, Chile.
- Chávez, P; Mokrani, D; Uriona, P. (2011): Una década de movimientos sociales en Bolivia, en Una década en movimiento. CLACSO- Prometeo libros. www.clacso.org.
- Damonte, Gerardo (2011): Construyendo territorios, Narrativas territoriales Aymaras contemporáneas. CLACSO- GRADE
- De La Maza, G. (2010) Construcción democrática, participación ciudadana y políticas públicas en Chile. ter verkrijging van de graad van Doctor aan de Universiteit Leiden, opgezag van Rector Magnificus prof.mr. P.F. van der Heijden.
- Escárzaga, Fabiola (2008): Agotamiento del ciclo multicultural en México y en América Latina. En Favela Gavia, Diana Margarita (Coord.) Procesos de democratización en México, balance y desafíos más allá de la alternancia. UNAM.

- Escárzaga, Fabiola (2009): La emergencia india contra el neoliberalismo en América Latina. Revista América Latina. PROSPAL. Universidad ARCIS. Chile.
- Escárzaga, Fabiola (2011): El gobierno de Evo Morales y los movimientos sociales en Bolivia. En José Domingo Carrillo (Coord) Izquierdas y Sociedad. Hacia una historia social en América Latina. México
- Fundación TIERRA (2010): Memoria II Seminario Bolivia Post-constituyente. Derechos indígenas en el Estado Plurinacional. La Paz. Bolivia.
- Fernández, R. (2011). “El reacomodo del poder petrolero transnacional en Bolivia”. In: La mascarada del poder: respuestas a Álvaro García Linera. Varios autores. Cochabamba: Escuela del Pueblo 1° de Mayo.
- Fundación TIERRA (2012): La marcha indígena por el TIPNIS. Comunicaciones El País. La Paz.
- García Linera, A. (2012): Geopolítica de la Amazonia Boliviana. Vicepresidencia del Estado Plurinacional. La Paz, Bolivia.
- Gambina, J; RofFinelli, G; Pinazo, G. (2010): Modelos de acumulación capitalista a comienzos del siglo XXI y la integración en procesos de cambio político.
- García Linera, A. (2008): La Potencia Plebeya. Acción colectiva e identidades indígenas, obreras y populares en Bolivia. Clacso – Prometeo Libros.
- García Linera, A. (2008): Los tres pilares de la nueva Constitución Política del Estado. Discurso en la sede de la CSUTCB. Vicepresidencia de la República de Bolivia. www.bolivia.gob.bo.
- García Linera, Álvaro (2013): ¿Qué es una Nación? http://www.vicepresidencia.gob.bo/IMG/pdf/que_es_la_nacion-1.pdf
- García Linera, Álvaro (2013): Nación y mestizaje http://www.vicepresidencia.gob.bo/IMG/pdf/nacion_y_mestizaje.pdf
- Garretón, Manuel Antonio (2012): Neoliberalismo corregido y progresismo limitado. Los gobiernos de la Concertación en Chile, 1990-2010. Editorial ARCIS, CLACSO.
- Gentes, I. (2006): Análisis de la legislación, la política hídrica y la jurisprudencia sobre derechos de aguas y gestión ciudadana en Chile. GIAB/ Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo, IDRC, Canadá.

- Garretón M.A y Garretón, R. (2010): La democracia incompleta en Chile: La realidad tras los ranking internacionales” en Revista de Ciencia Política. Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Gómez Leyton, Juan Carlos (2010): Política, democracia y ciudadanía en una sociedad neoliberal. Chile, 1990-2010. CLACSO.
- Gómez Leyton, J.C. (2006): La frontera de la democracia. El derecho de propiedad en Chile 1925-1973. LOM Ediciones. Santiago de Chile.
- Gallardo, M. (2010): Las Comunidades Agrícolas de la Región de Coquimbo, versión ppt Ponencia presentada en Taller Metodologías cualitativas de investigación en contextos rurales. Universidad de La Serena.
- Gómez Leyton, J.C. y Escalante, Z. (2009): La conflictiva relación entre Estado, mercado y sociedad civil en “Nuestra América” en América latina 8. PROSPAL, UARCIS, Chile.
- Giacalone, R. (2009): La Iniciativa para la Integración de Infraestructura Sudamericana (IIRSA) desde la perspectiva de la Nueva Geografía Económica. Revista Aportes para la Integración Latinoamericana. Año XV. No 21.
- Gómez Leyton, Juan Carlos (2011): “Movimientos sociales; proyectos populares y democracia. Escenarios sociopolíticos latinoamericanos: 1998-2011”. En Revista América Latina N°11. Editorial ARCIS.
- Gudynas, Eduardo (2006): El camino de la integración Sudamericana. CLAES.
- Gudynas, Eduardo (2007): La ecología política de la integración. CLAES.
- Gutiérrez, R. (2009): Los ritmos del Pachakutí. Sísifo Ediciones, Bajo Tierra Ediciones y el Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vález Pliego. BUAP. México.
- Herbas, Gabriel y Molina, Silvia (2005): Integración e IIRSA. OSAL. CLACSO.
- Laats, Henkjan (2009): Integración Sudamericana, actuando juntos y bien. CEADDESC. Cochabamba.
- Mayorga, F. (2011): Dilemas. Ensayos sobre democracia intercultural y Estado Plurinacional. CESU-UMSS-PLURAL editores.
- Mayorga, F. (2010): Evo ¿liderazgo sin fronteras? Estudios Políticos n°2. Universidad Mayor de San Simón.

- Molina, Patricia (2013): Sobre la Geopolítica Vicepresidencial, el TIPNIS y el IIRSA. En <http://www.fobomade.org.bo/art-1943>
- Moulian, Tomas (1997): Chile actual: anatomía de un mito. LOM Ediciones, Santiago, Chile.
- Olivo, Julio (2008): La iniciativa IIRSA y el ordenamiento del territorio continental. Forun Solidaridad. Perú.
- Prada, Raúl (2011): La defensa de los derechos de la Madre Tierra en el TIPNIS. En Rebelión. <http://www.rebelion.org/noticia.php?id=134626>.
- Piñera, Sebastián.(2010): Discurso presidencial 30 de julio de 2010. www.chilepotencialimentaria.cl.
- Portilla, B. (2000): La política agrícola en Chile: lecciones de tres décadas. División de Desarrollo Productivo y Empresarial. Unidad de Desarrollo Agrícola. Chile.
- Paz, Sarela (2011). “¿Cuáles serían los impactos ambientales de la carretera por el TIPNIS?”. <http://somossur.net/index.php>
- IIRSA (2009): Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico EASE. http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/ease_metodologia_iirsa.pdf .
- IIRSA (2010): Apuntes sobre infraestructura e integración en América del Sur. En http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/cap_doc_compilado_curs_o08y09.pdf
- Regalsky, Pablo (2011): La dinámica de la reconstrucción del Estado boliviano y el conflicto del TIPNIS. En www.fbdm.org.bo/fbdm/documento/1290176707/1321626361/2-1321626361.pdf
- Rosell Arce, Pablo (2012): “2011: ¿El parteaguas del Evismo? Bolivia después del conflicto del Tipnis”, Revista Nueva Sociedad No. 237, enero-febrero www.nuso.org .
- Rojas, P. (2012): El sueño del presidente, la pesadilla de la Madre Tierra. Focomade. Cochabamba.
- Rivera Cusicanqui, S. (2013): Del MNR a evo Morales: disyunciones del Estado colonial. En Nueva Crónica y Buen Gobierno. PRISMA y PLURAL editores. 2º quincena de enero.

- Rumbol (2011). Evaluación Ambiental Estratégica del TIPNIS. La Paz: SERNAP.
- Sánchez, Ricardo; Cipoleta, Giorgina; et al. (2010): Primer informe sobre el resultado de las consultas realizadas y recomendaciones preliminares para el establecimiento del Plan de Acción Estratégico (2011 y 2011-2020). Asistencia Técnica CEPAL a la Iniciativa IIRSA. Unidad de Servicios de Infraestructura, División de Recursos Naturales e Infraestructura CEPAL, Naciones Unidas. Santiago, Chile.
- Seoane, José y Tadei, Emilio (2010): Recolonización, bienes comunes de la naturaleza y alternativas desde los pueblos. Grupo de Estudios sobre América latina.
- Seoane, José. Algranati, Clara. Tadei, Emilio (2011): Realidades y desafíos de Nuestra América. Una década de luchas sociales y cambios políticos en América Latina. Revista América Latina. PROSPAL. UARCIS
- Seoane, José; Algranati, Clara y Tadei, Emilio 2011 “Tras una década de luchas. Realidades y desafíos de los proyectos de cambio en Nuestra América”, en Revista Herramientas N° 46 (Buenos Aires: Herramientas)
- Svampa, Maristella (2011): Modelos de desarrollo, cuestión ambiental y giro ecoterritorial. En La Naturaleza Colonizada. Ecología política y minería en América Latina. CLACSO, Buenos Aires.
- Soto, Gustavo (2011). Territorio Indígena y Parque Nacional IsiboroSécure: El final de la ilusión y el advenimiento de lo Nuevo, Centro de Estudios Aplicados a los Derechos Económicos, Sociales y Culturales CEADDESC <http://www.ceadesc.org/2011/12/territorio-indigena-y-parque-nacional-isiboro-secure-el-final-de-la-ilusion-y-el-advenimiento-de-lo-nuevo>.
- Soto, Gustavo (2012): La metáfora del TIPNIS. CEADDESC. Bolivia.
- Schavelzon, Salvador (2013): El nacimiento del Estado Plurinacional. Etnografía de una Asamblea Constituyente. Ediciones CLACSO.
- Sotomayor, (2007): Informe OCDE Fortalezas y Debilidades de la política agrícola chilena. Ministerio Nacional de Agricultura. Chile.
- UNASUR-COSIPLAN (2012): Cartera de proyectos 2012. En http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/cnr21_cartera_2012.pdf.
- Vicepresidencia de Bolivia, El Plurinacional. http://www.vicepresidencia.gob.bo/IMG/pdf/plurinacional_9m.pdf

- Villegas. P. (2011): La alternativa al TIPNIS: que Brasil y Chile hagan sus caminos por otro país. En PetroPress nº26. Julio-septiembre.
- Villegas, Pablo (2013): Geopolítica de las Carreteras. CEDIB. Bolivia