

Génésis de un territorio a partir del camino:
Contexto, pretexto, textura y texto de la Red Vial
Fundamental de Bolivia en el departamento de
Cochabamba.

Université Catholique de Louvain
LOCI / CREAT / URBA₁₄
Doctorat: Art de Bâtir et Urbanisme
Louvain la Neuve, 2014

Candidate:	Bianca De Marchi Moyano
Promoteur:	Bernard Declève
Comité d'encadrement:	Jacques Teller Andrés Loza Armand Ugón
Membres du jury:	Jean-Philippe Peemans Alejandro Benedetti Jean Stillemans (Président)

Índice de Contenidos

AGRADECIMIENTOS	i
PRESENTACIÓN	iii
LINEAMIENTOS TRANSVERSALES DE LA INVESTIGACIÓN	1
a) LINEAMIENTOS EN TORNO A LA “PLURINACIONALIDAD”	7
a.1. Apuntes sobre Cochabamba	7
a.2. Apuntes sobre la consolidación político-administrativa boliviana	10
a.3. Plurinacionalidad y autonomías	14
a.4. El desarrollo desde el “vivir bien”	18
b) LINEAMIENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS	23
b.1. El territorio como producción histórica	24
b.2. Relaciones Sociedad-Naturaleza: Paisaje	27
b.3. Entre redes técnicas y redes sociales	31
b.4. Movilidad y fronteras	36
PRIMERA PARTE: EL CONTEXTO	41
INTRODUCCIÓN A LA PRIMERA PARTE	43
CAPÍTULO 1: DE LLAMAS A CARNEROS DE LA TIERRA	45
1.1. Los actores incaicos y de la colonia inicial en los caminos	46
1.2. Tránsito en los caminos y localizaciones en el periodo Inca	53
1.3. Transformaciones coloniales en la red vial Inca	57
CAPÍTULO 2: MULAS, REPARTIMIENTOS Y DECADENCIA	61
2.1. Actores y operadores entre la colonia y la república	66
2.2. Los viejos y nuevos caminos de las mulas	72
2.3. Sendas a Moxos	80
CAPÍTULO 3: TIEMPOS ¿MODERNOS?	87
3.1. Actores nacionales y transnacionales	93
3.2. Se va el tren, se va lejos...	99
3.3. Volvos, ferias y cocalas	101
CAPÍTULO 4: LA HISTORIA... Y SUS HISTORIAS	107
SEGUNDA PARTE: EL PRETEXTO	119
INTRODUCCIÓN A LA SEGUNDA PARTE	121
CAPÍTULO 5: CAMINOS	125
5.1. La gestión contemporánea de las carreteras bolivianas	126
5.2. La Red Vial Fundamental y sus corredores en Cochabamba	130
5.3. Características socio-ambientales entorno a las rutas F-24 y F-25 de la RVF	138

CAPÍTULO 6: DESTINOS	157
6.1. Lugares articulados en los tramos en estudio	157
6.2. Destinos: La Paz	163
6.3. Destino: Trinidad	165
CAPÍTULO 7: REPRESENTACIONES	169
7.1. Caminos entre cumbre, valles, yungas, selvas y llanos.	171
7.2. Habitantes, invasores y extranjeros	175
7.3. El tesoro	181
7.4. Montañas, árboles, ríos y otras divinidades	183
CAPÍTULO 8: PAISAJE	189
 <u>TERCERA PARTE: LA TEXTURA</u>	 <u>201</u>
INTRODUCCIÓN A LA TERCERA PARTE	203
CAPÍTULO 9: CAMBIOS Y ACTORES SOCIALES	205
9.1. Actores, caminos y tendencias en Cochabamba	206
9.2. Ritmos y actores en torno a la propuesta de la ruta F-25	210
9.3. Ritmos y actores en torno a la propuesta de la ruta F-24	218
9.4. Aspectos transversales.	230
CAPÍTULO 10: ¿Queremos carretera?	237
10.1. Discursos y caminos en Cochabamba	238
10.2. Consultando las consultas	241
10.3. Cadenas discursivas ¿en los caminos?	249
CAPÍTULO 11: ACTORES, VÍAS E HISTORIA EN LA PLURINACIONALIDAD	261
 <u>CUARTA PARTE: EL TEXTO</u>	 <u>269</u>
INTRODUCCIÓN A LA CUARTA PARTE	271
CAPÍTULO 12: CONCLUSIONES Y PISTAS	273
12.1. Pistas de investigación	279
12.2. Pistas de posicionamiento	282
12.3. Pistas de acción	287
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	297
ANEXOS	309

Índice de Gráficos

Gráfico 1. Modelos viales en “túnel” y “adherente”	iv
Gráfico 2. Esquema de organización metodológica del documento	5
Gráfico 3. Esquema de relaciones entre herramientas de terreno y lecturas principales	23
Gráfico 4. Esquema de los operadores de redes viales entre el siglo XV y XVII, a partir de los niveles sugeridos por Dupuy	53
Gráfico 5. Corte transversal esquemático de una vía incaica	57
Gráfico 6. Esquema de los operadores de redes viales entre el siglo XVII y XIX, a partir de los niveles sugeridos por Dupuy	71
Gráfico 7. Corte transversal esquemático de una vía colonial	71
Gráfico 8. Esquema de los operadores de redes viales entre el siglo XIX y XX, a partir de los niveles sugeridos por Dupuy	97
Gráfico 9. Corte transversal esquemático de estación de tren en el Valle	97
Gráfico 10. Perfil longitudinal del recorrido en las rutas F-4 y F-25 de Vinto a Sacambaya y de sus principales asentamientos.	144
Gráfico 11. Perfil longitudinal del recorrido en las rutas F-4 y F-24 de Sacaba a San Antonio y de sus principales asentamientos.	144
Gráfico 12. Esquemas de relaciones entre redes, a partir de los estudios de caso	197
Gráfico 13. Esquema de la RVF en torno al departamento de Cochabamba y de las áreas de influencia IIRSA	197
Gráfico 14. Esquema de la RVF en torno al departamento de Cochabamba y en las áreas de gestión territorial plurinacionales	198
Gráfico 15. Esquema de actores en la cohorte 1, F-25	213
Gráfico 16. Esquema de actores en la cohorte 2, F-25	214
Gráfico 17. Esquema de actores en la cohorte 3, F-25	215
Gráfico 18. Esquema de actores en la cohorte 4, F-25	216
Gráfico 19. Esquema de actores en la cohorte 1, F-24	223
Gráfico 20. Esquema de actores en la cohorte 2, F-24	224
Gráfico 21. Esquema de actores en la cohorte 3, F-24	225
Gráfico 22. Esquema de actores en la cohorte 4, F-24	226
Gráfico 23. Esquema de actores en la cohorte 5, F-24	227
Gráfico 24. Actores y niveles en la historia vial Cochabambina (siglos XV a XXI)	263
Gráfico 25. División político-administrativa y autonómica del Estado Plurinacional	264
Gráfico 26. Esquema de entidades territoriales en Cochabamba	264
Gráfico 27. Áreas delimitadas, RVF y alineaciones políticas	264
Gráfico 28. Modelo de velocidad, primera variante “túnel/nodos aleph”	285
Gráfico 29. Modelo de velocidad, segunda variante “frontera invasiva”	285
Gráfico 30. Modelo adherente, primera variante “vialidad interescalar”	286
Gráfico 31. Modelo adherente, segunda variante “porosidad”	286
Gráfico 32. Esquema de organización de las pistas de acción para el desarrollo de proyectos	

Índice de Imágenes

Imagen 1. Fotografía del equipo multidisciplinario en campo (Morochata, 13-10-2012)	29
Imagen 2. Mapa de la senda Cochabamba – Loreto de 1767	77
Imagen 3. Mapa de Sicasica, Ayopaya y Yungas de 1782.	77
Imagen 4. Mapa de la República de Bolivia de 1859	78
Imagen 5. Fotografías de transbordos en el tren Oruro-Cochabamba	98
Imagen 6. Fotografía titulada “La hermosa avenida de Sacaba a Cochabamba”	104
Imagen 7. Fotografía del personal de la Tippetts Abbett McCarthy Stratton, responsable del diseño y la ejecución del tramo a Santa Cruz por el Chapare	128
Imagen 8. Fotografías satelitales del recorrido de campo, entre Vinto y Sacambaya (Rutas F-4 y F-25)	135
Imagen 9. Fotografías satelitales del recorrido de campo, entre Sacaba e San Antonio (F-4/F-24)	136
Imagen 10. Geoseries de vegetación del distrito biogeográfico del Tunari de 3.000 a 3.500 msnm vinculadas al kilometraje de los tramos recorridos.	139
Imagen 11. Geoseries distrito biogeográfico del Tunari (Quillacollo-Cochabamba) de 4.500 a 5.000 msnm vinculadas al kilometraje de los tramos recorridos.	139
Imagen 12. Perfil fito-geográfico de la provincia biogeográfica de los Yungas vinculado al kilometraje de los tramos recorridos.	140
Imagen 13. Geoseries de vegetación del sector biogeográfico de los llanos de Moxos en áreas (más o menos) inundables vinculadas al kilometraje de los tramos recorridos.	140
Imagen 14. Fotografías de dificultades y de diferentes “pisos ecológicos” en el Tramo Vinto-Sacambaya (F-25)	147
Imagen 15. Fotografías de materiales, carriles y obras complementarias en el Tramo Vinto-Sacambaya (F-25)	148
Imagen 16. Fotografías de materiales, carriles y obras entre el Área Metropolitana de Cochabamba, Villa Tunari (F-4) e Isinuta (F-24),	151
Imagen 17. Fotografías de modalidades de transporte, redes fluviales atravesadas, vegetación y de la acción antrópica entre Isinuta e Ichoa (F-24)	152
Imagen 18. Elementos comunes sobre ambos recorridos	155
Imagen 19. Unidad de Paisaje 1.5	293
Imagen 20. Unidad de Paisaje 3.6	294

Índice de Tablas

Tabla 1. Competencias generales de acuerdo al nivel de autonomías en Bolivia	15
Tabla 2. Infraestructura alrededor de la vía en los puntos de registro sobre los tramos recorridos, desde su salida de la ruta F-4	158
Tabla 3. Toponimia de los lugares articulados en los tramos recorridos	160
Tabla 4. Clasificación de paisajes en las rutas F-4 / F-25 (V-S) y F-4 / F-24 (VT-SIM)	192
Tabla 5. Categorías de actores sociales en el análisis de prensa vinculados a la discusión vial y a cada estudio de caso	209
Tabla 6. Análisis de actores sobre el TIPNIS	219

Índice de Mapas

Mapa 1. División departamental de Bolivia y Red Vial Fundamental (RVF)	9
Mapa 2. Propuesta de regiones en el departamento de Cochabamba a partir de su división municipal	10
Mapa 3. Caminos arqueológicos prospectados hasta el 2008	54
Mapa 4. Trazos estimados de los caminos llamereros en Cochabamba	54
Mapa 5. Articulación de los caminos y tambos de Cochabamba a la red vial Inca	58
Mapa 6. Trazo aproximado de los principales caminos coloniales de Cochabamba	72
Mapa 7. Vías férreas en Cochabamba	98
Mapa 8. Red carretera actual de Cochabamba	103
Mapa 9. Mapa histórico de vías	111
Mapa 10. Mapa histórico de nodos	112
Mapa 11. Trazos actuales de la RVF en Bolivia	132
Mapa 12. Trazo carretero Cochabamba- Sacabaya-La Paz (Rutas F-4 y F-25)	135
Mapa 13. Trazo carretero Cochabamba- Villa Tunari - San Ignacio de Moxos (Rutas F-4 y F-24)	136
Mapa 14. Territorios Indígena Originario Campesinos (TIOC) y Áreas protegidas del Departamento de Cochabamba	143

*A Sara Pardo De Marchi y a sus
bisabuelos: Mireya Moyano Uriarte y
Mario Moyano Gonzales*

*Por los caminos. Por las historias
recorridas y por recorrer...*

AGRADECIMIENTOS

El estudio que les presento ha contado con muchas colaboraciones, todas ellas importantes a su manera. Sin embargo, las esenciales son aquellas relacionadas con las personas que -desde el terreno- han dedicado parte de su tiempo y de su experiencia como testimonio, referente y guía para el desarrollo de las hipótesis abordadas. Por eso, inicio agradeciendo a los transportistas, transeúntes, comunarios y viajeros entrevistados en diferentes momentos del trabajo de campo, al personal del Servicio Nacional de Áreas Protegidas de Cochabamba (particularmente a los encargados del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécuré - TIPNIS y del Parque Nacional Tunari) y de la Administradora Boliviana de Carreteras (tanto en la central de La Paz como en la regional de Cochabamba), a los encargados de comunicación del Ministerio de Obras Públicas, al Consejo Departamental de Cochabamba y a sus Asambleístas, a los dirigentes campesinos e indígenas tanto del Chapare como de Ayopaya, al personal de Caritas (regional Cochabamba), a la dirigencia del Colegio de Ingenieros de Cochabamba y a los académicos de las Comisiones de la Universidad Mayor de San Simón (UMSS) relacionadas con la discusión del caso TIPNIS.

Otras instancias esenciales, que han permitido el soporte institucional y académico de este trabajo, son la Universidad Católica de Lovaina (UCL) y la UMSS, quienes bajo el convenio del Conseil Interuniversitaire de la Communauté Française (CIUF) de la Commission Universitaire pour le Développement (CUD), otorgaron el respaldo para el desarrollo de la tesis en Bélgica y en Bolivia. En especial agradezco al personal del URBA (de la Facultad LOCI en la UCL) y del Programa integral de Rehabilitación Áreas Históricas Cochabamba (de la Facultad de Arquitectura y Ciencias del Hábitat de la UMSS), cuyo proyecto común (“territorialidades”) dio paso al estudio propuesto, a sus discusiones y debates. También agradezco a l’Administration des Relations Internationales (ADRI) de la UCL, especialmente a Christian Duqué, Emmanuelle Paul y Nathalie David, cuyo acompañamiento y calidad humana fueron centrales para permitir condiciones favorables de investigación.

En términos académicos y de debate científico, mi agradecimiento principal es para Bernard Declève, por la lucidez, amplitud y pertinencia de su guía, de sus observaciones y sugerencias. Asimismo, debo agradecer a los miembros del Comité de Acompañamiento: Jacques Teller y Andrés Loza y a los del jurado de la tesis: Jean-Philippe Peemans, Alejandro Benedetti y Jean Stillemans, cuyas sugerencias y comentarios han alimentado de forma importante el documento que se presenta en su versión final.

Asimismo, agradezco a los auxiliares de investigación que apoyaron y retroalimentaron el recorrido y la sistematización del estudio en Bolivia: Gari Galindo, Lenny Gonzalez, Raúl Rodríguez y Jhony Salguero. También el desarrollo de algunos aspectos del análisis se apoyan en el asesoramiento de especialistas y expertos, a quienes ofrezco mi agradecimiento: Teófilo Laime, Rolando Salamanca, Humberto Solares, Walter Sánchez, Carlos Crespo, Manuel Salamanca, Álvaro Rodríguez, Javier Jordán, Melita del Carpio, Rosalba Guzmán, Ramón Rocha, Alejandro Gonzales, Edson Cabrera, Mario Álvarez y los miembros de la Red de Estudios Territoriales de Bolivia (REDT) y del

AbyaYala (la Organización de estudiantes latinoamericanos de la UCL).

En otro campo, también académico pero principalmente solidario y afectivo, lleno de descubrimientos y debates apasionantes, he recibido el respaldo y la amistad de compañerxs con quienes estoy muy agradecida: Aniss Mezoued, Valeria Cartes, Séréna Vanbutsele, Mauricio Anaya, Roselyne de Lestrangle, Julie Deneff, Claire Simonneau, Mario Cicolecchia, Joël Ryelandt, Patricia Salamanca, Inés Santos, Silvia Rabines, Carlos Roman, Virginia Salamanca, Daniela Irahola y Gonzalo Vásquez.

Agradezco profundamente a mi familia, por su apoyo y paciencia, tanto a mi hija Sara, a mi padre y mi madre, mis hermanxs, como a Wilde y a su familia. Finalmente, a Patricia Álvarez: ¡gracias hermana querida!, por la paciencia, las ideas geniales, los desvelos, las distancias, las lecturas, las solidaridades y las cercanías... por la cumbia. Esta tesis es tan tuya y de tus wawas, como mía y de la Saru. GRACIAS.

PRESENTACIÓN

La tesis que se desarrolla a continuación busca principalmente aportar elementos para responder a las siguientes preguntas de investigación: ¿Cómo se construyen los caminos de la Red Vial Fundamental de Bolivia en el departamento de Cochabamba, a partir de los actores sociales que intervienen en su producción? Y ¿Cuáles son los elementos de comprensión que el desarrollo de esos caminos permite dilucidar sobre la Bolivia Plurinacional contemporánea? A partir del desarrollo de esas cuestiones, se logra avanzar hacia el siguiente objetivo general: Proponer lineamientos para el desarrollo de proyectos viales que aporten a la construcción territorial plurinacional de Cochabamba y Bolivia.

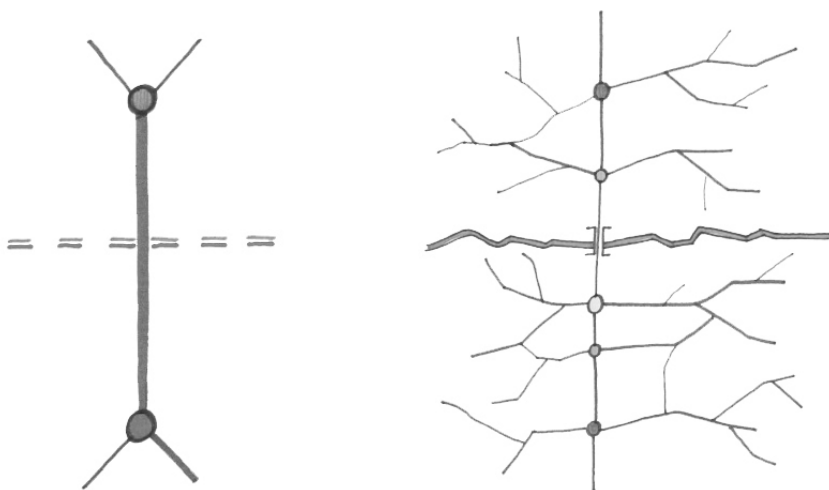
En ese marco, hablar de los “caminos” y de cómo se originan, se habitan, se apropian, se gestionan o abandonan en términos sociales, pasa por el desarrollo de una reflexión en el dominio de la movilidad. Se trata entonces de abordar la cuestión de los tránsitos y las transiciones socio-espaciales, de las relaciones entre actores sociales y económicos, de sus proyectos de desarrollo, de la accesibilidad de y a los lugares, los medios de transporte y la infraestructura vial en diferentes dimensiones y profundidades.

Para eso, la noción de “camino” se plantea como una realidad múltiple, compleja y –principalmente- “paradójica”, a partir de tres ángulos: 1) en tanto objeto técnico espacial que facilita la vinculación entre nodos (permitiendo el acceso veloz y específico a los lugares pero al mismo tiempo convirtiéndose en un “lugar”); 2) como un escenario de encuentro cuya proyección y desarrollo permite alianzas y enfrentamientos de diferentes actores (desde su ratificación de límites estatales y/o subestatales, desde su compromiso con una circulación acelerada lineal y/o reticular adherente); y 3) a modo de noción epistémica que se sostiene en el movimiento como origen de los territorios, en la discusión de las fronteras y de su porosidad.

Las paradojas de base de esas nociones se expresan en el gráfico 1, donde se muestran dos patrones aparentemente contradictorios y opuestos. La discusión de su coexistencia y tensión se desarrolla a la largo del documento. Para profundizar esa discusión, la tesis aborda algunas cuestiones vigentes y relevantes de la realidad boliviana contemporánea, que interpelan al campo de los estudios territoriales de forma directa. El desafío es profundizar esas problemáticas no sólo de forma interpretativa sino además proponiendo lineamientos y alternativas de transformación, que tomen en cuenta el juego de entidades, de demarcaciones y de autonomías propuestas en la definición plurinacional del proyecto estatal boliviano y sus implicaciones territoriales.

Esa intención -amplia y ambiciosa- se posiciona y delimita a partir de dos aspectos. Por un lado el cuestionamiento de un objeto físico particular y clave para la configuración territorial: la vía, cuya materialidad se retroalimenta desde la lectura social de dos estudios de caso específicos. Por otro lado, se plantea desde la relevancia de comprender el movimiento como génesis de la construcción y la proyección territorial. Esa alternativa permite una ventana de análisis clave para Bolivia, ya que los actores protagónicos de sus debates sociopolíticos –pese a la innovación de algunos de sus

Gráfico 1. Modelos viales en “túnel” y “adherente”



Fuente: Elaboración propia

enunciados estatales - usualmente priorizan el concebir las áreas desde su delimitación y fortificación como única forma de organización y apropiación espacial, empobreciendo y entorpeciendo otras posibilidades de debate y propuesta.

Por eso, se sugieren nuevas concepciones sobre la movilidad y sobre su forma de estructuración espacial, priorizando las fronteras porosas y las vías adherentes, desde una perspectiva reticular y compleja del territorio. El texto retoma las nociones bolivianas de desarrollo sustentado en el “vivir bien” y la configuración de “autonomías plurinacionales”. Así, enfatiza la necesidad de superar la subordinación a los límites rígidos y a la fluidificación comercial eficiente, a partir de una propuesta basada en la comunicación interescalar de actores y mediada por un debate abierto sobre el paisaje compartido y proyectado.

La tesis se alimenta de un abordaje teórico y metodológico relacionado con las ciencias sociales y su pluralidad, donde diferentes fuentes y campos académicos se conjugan y retroalimentan, pero guarda como eje de análisis a la problemática territorial, comprendida como una construcción histórica y procesual, cuyo estudio es relevante para las sociedades y su sostenibilidad. Por ello la discusión propuesta se emplaza en los denominados: “estudios urbanos y territoriales”, cuyo enfoque pretende interpretar y explicar las problemáticas y realidades socio-espaciales, pero además coadyuvar a su cambio, deconstrucción y rediseño.

El documento es el resultado de un “ir y venir” entre una realidad -problemática y tensa- y las lecturas que permiten su discusión, lo que se refleja en un importante apartado de anexos y en un relevamiento-procesamiento de información diversa e innovadora. Por eso se evitan los lineamientos rígidos, dando paso al seguimiento y a la articulación de las pistas surgidas desde el entorno problematizado. Así, una combi-

nación procesual de estrategias metodológicas aportan a la construcción continua de hipótesis, produciendo modelos coherentes de interpretación. En ese sentido, se logra aportar al debate teórico de las vías, concebidas como articuladoras del territorio, pero también como rupturas de flujos veloces que transforman la dinámica de las áreas redibujando sus límites. Al mismo tiempo, el debate muestra a las rutas como espacios públicos clave cuyo desarrollo -paisajístico, socio-histórico y tecnológico- se negocia intensamente en un entramado denso de actores y desde sus representaciones y expectativas del medio ambiente.

En ese marco, el trabajo de campo y el debate se muestran organizados en cuatro etapas de aproximación teórico-metodológica que gozan de una autonomía relativa, pero cuyos límites son borrosos y permeables. Ellas permiten ordenar la comprensión del nacimiento conflictivo de los caminos en Cochabamba, desde los siguientes lineamientos:

- Una primera etapa parte de una delimitación amplia, que revisa los procesos históricos de largo aliento y asume un alcance espacial que corresponde -más o menos- al actual departamento cochabambino. En ella se propone una reflexión sobre la articulación de la que hoy en día es su área metropolitana. Se busca descomponer los flujos y niveles diferentes entrelazados en la historia, en relación con su territorio y con los actores que lo construyen. Es lo que se va a considerar como “contexto” de la construcción de los caminos.
- Una segunda etapa se interesa por una lectura más próxima, a partir de dos proyectos carreteros interdepartamentales conflictivos de la RVF. Éstos atraviesan regiones diferentes pero se articulan desde la ciudad de Cochabamba. Ambos son abordados a partir de un análisis geográfico y paisajístico específico, guardando como eje los trazos de esos dos tramos. Es lo que se va a considerar como “pretexto” de la construcción de los caminos.
- La tercera etapa se concentra en las tensiones conflictivas producidas ante los proyectos de ambas rutas, en el marco de las condiciones sociopolíticas bolivianas de la última década. La mirada se enfoca en las alianzas entre actores, en sus relaciones de poder, tensiones y antagonismos, pero también en las permanencias discursivas. Es lo que se va a considerar como “textura” de la construcción de los caminos.
- Si el contexto propone la profundidad socio-espacial de las rutas, el pretexto la geografía específica que permite la discusión y la textura las relaciones tensas entre los actores vinculados a la construcción vial, la última etapa referida al “texto” recupera esas nociones para desarrollar lineamientos de un “proyecto territorial” relacionado con la cuestión caminera, pero además con la reflexión sobre la dinámica plurinacional boliviana, abriendo escenarios de diálogo para su enriquecimiento.

Las etapas de trabajo señaladas se muestran en las cuatro partes centrales que componen este documento. Cada una de ellas desarrolla un objetivo, con su propio andamiaje, permitiendo lograr conclusiones parciales sobre el nacimiento y la dinámica de los caminos, ya sea contextual, pretextual, textural o textualmente. Sin embargo ellas

dialogan y se complementan a lo largo de su desarrollo. Así, para facilitar su proceso de lectura se propone un apartado inicial, a modo de punto cero y como puesta en común del lenguaje que sostiene y expone la tesis. En él se establece tanto los referentes teórico-metodológicos (recuperados, enlazados y desarrollados en las diferentes etapas de trabajo) como las nociones base del “Estado plurinacional de Bolivia”, aplicadas a partir del año 2009 en los territorios donde se propone el trabajo analítico y frente a los que se plantean sus lineamientos proyectivos.

Si las vías usualmente se abordan desde la noción de red técnica y priorizando la ingeniería, en la presente tesis se las enfoca a partir del entramado denso que supone su producción desde la textura social de actores en permanente encuentro y conflicto, con espesor histórico y discursivo. Esa aproximación permite ver las tramas y las fronteras que las dinámicas relacionales construyen, complementando y ampliando los referentes de discusión de la proyección técnica. Al mismo tiempo la sociedad y su organización son estudiadas desde la circulación y la inestabilidad de los significados, cuestionando la institucionalidad formal y priorizando los flujos que la atraviesan al momento de proyectar el territorio.

La tesis enfatiza la dimensión del conflicto, de la infinidad de jerarquías y resistencias que se han heredado y reinterpretado en la historia de Cochabamba y en articulación con el sistema-mundo moderno, colonial y capitalista. Profundiza también las complejidades contemporáneas desde las particularidades normativas y políticas de la Bolivia Plurinacional del siglo XXI, donde la cuestión territorial parece estar en el ojo de la tormenta. En ese marco, el último apartado -el “texto” proyectivo- es un aporte y una crítica a esa institucionalidad, posicionándose desde la apertura de la movilidad y no desde la fortificación de la frontera. Al mismo tiempo, plantea bases reflexivas y de acción cuya aplicación no es exclusiva al medio boliviano, permitiendo pistas para otros escenarios, donde actores –diversos y antagónicos- enfrentan el desafío de asumirse como coproductores de una realidad territorial común.

LINEAMIENTOS TRANSVERSALES DE LA INVESTIGACIÓN

INTRODUCCIÓN A LOS LINEAMIENTOS TRANSVERSALES

La intención del siguiente apartado es exponer algunos elementos clave que atraviesan al trabajo de tesis y que -al mismo tiempo- permiten el ingreso a su lectura con una suerte de instrumental básico para su interpretación. Por eso se lo considera como un “punto cero”, un lugar de partida hacia el relato propuesto. Pero también es una plaza de destino y de retorno a la redacción del “texto”, una oportunidad de sugerir innovaciones que se retroalimenta de la reflexión sobre la movilidad y la realidad boliviana plurinacional.

Por eso, cabe anotar que la tesis presentada no es solo el resultado de un ejercicio de innovación técnico-científica o de un desafío reflexivo académico, sino que se propone como parte de una trayectoria de reflexión desde la vivencia cotidiana de las problemáticas territoriales bolivianas. Así, ese recorrido pasa por incorporar los conflictos con los que inicia el siglo XXI en torno a las territorialidades diversas y a su relacionamiento asimétrico en el arreglo estatal, a los recursos naturales y a la distribución de su uso y gestión, así como a sus consecuencias en términos de poder y de tensiones entre actores. En ese marco, la proposición de lo “plurinacional”, que reconoce una historia y una diversidad de base para Bolivia, aparece como una posibilidad renovadora de gestión territorial, más distributiva e inclusiva.

Sin embargo, las prácticas discursivas que se evidencian en la puesta en marcha de esa dinámica plural parecen abrir menos escenarios innovadores. En cierta medida se reproducen prácticas de violencia, de exclusión y de imposición. Los casos de estudio convocados en la tesis son un buen ejemplo de eso. Esa evidencia de tensiones continuas y readaptadas, son base para proponer una hipótesis central del trabajo: existe una fijación de un discurso basado en los límites, como fronteras dentro de las unidades que componen el Estado Plurinacional, lo que se vincula con la poca capacidad de sus actores de incorporar la porosidad y la comunicación entre áreas en sus proyectos de desarrollo, favoreciendo más bien la subordinación como estrategia de resolución de conflictos. Por eso la relevancia de partir de la movilidad como eje de estudio y de las vías como objeto central.

En ese sentido, los siguientes apartados permiten comprender tanto las principales características de la “realidad territorial” boliviana, como el instrumental teórico-metodológico con el que se aborda la problemática. Sin embargo, cabe anotar que el partir de la dinámica espacio-temporal, del desplazamiento de los sujetos individuales y colectivos, puede mostrar potencialidades de apertura y diálogo, como de la expansión y articulación fragmentada y subordinada de áreas nuevas ante un dominio impuesto. En ese sentido, no se supone que la “movilidad” es una suerte de “salvación” en sí misma, menos aún la única puerta para recuperar la plurinacionalidad boliviana. Sin embargo, se sostiene que a partir de ella se pueden generar lecturas alternativas e originales, en un entorno donde su aporte es poco incorporado como matriz de análisis territorial.

También es importante explicitar que la proximidad de la temática y de sus actores en

efervescencia y enfrentamiento, implica una suerte de “riesgo” para la aproximación científica, pero al mismo tiempo se convierte en el motor que exige la operacionalización efectiva de instrumentos de campo y de lectura interdisciplinaria, para problematizar permanentemente las experiencias de los sujetos desde los datos empíricos, las lecturas y las posiciones teórico-metodológicas planteadas.

Así, para el proceso de recopilación y análisis de datos, se establecen ciertos principios de rigurosidad esenciales, tales como: 1) la aplicación de diferentes técnicas de investigación y su triangulación permanente; 2) la articulación de un equipo interdisciplinario, conformado por tesis de grado de comunicación social e ingeniería civil de la Universidad Mayor de San Simón, que aportan un apoyo de lectura en los formatos técnicos específicos, así como el uso de documentos académicos de diferentes orígenes científicos e institucionales; y 3) la permanente revisión y discusión de las hipótesis y los referentes teóricos de trabajo.

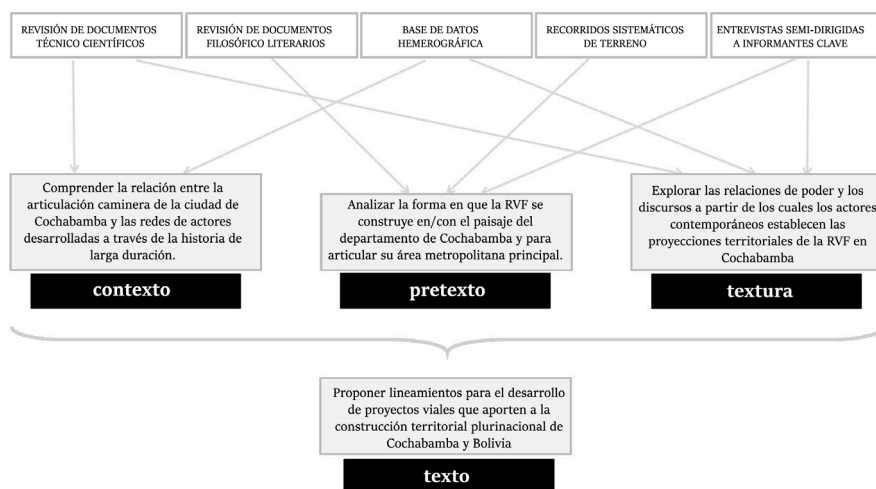
En lo referido a último principio, es importante señalar que a la construcción del análisis y del mismo documento parte de un permanente ejercicio de cuestionamiento, que se refleja en varias subpreguntas de investigación. Ellas se señalan en los apartados introductorios de cada parte (contexto, pretexto, textura y texto). A su vez, esas preguntas se pueden articular a un objetivo general y tres específicos, cuya relación se señala en el gráfico 2. Así, las herramientas y la información recuperadas en campo alimentan la respuesta compleja de esos cuestionamientos, a partir de la sistematización de una diversidad de fuentes.

En ese sentido, las principales herramientas de recopilación de datos aplicadas corresponden principalmente a: 1) revisión documental de diferentes formatos (textos y estudios históricos y ecológicos, literarios y filosóficos sobre las zonas de estudio y técnicos referidos a las propuestas carreteras, bases de datos hemerográficas, cartográficas y normativas relativas al tema vial); 2) recorridos sistemáticos de campo; y 3) entrevistas abiertas y semiestructuradas (a usuarios, técnicos, políticos y especialistas vinculados a las rutas en estudio).

Esas herramientas y la información que recuperan, dan paso a diferentes subproductos que son presentados dentro del desarrollo del documento (selección de fotografías de ambas rutas, mapas, esquemas, gráficos y tablas) cuya presencia no sólo busca “apoyar” el desarrollo de las ideas escritas, sino además aportar otras interpretaciones desde su particularidad expresiva. Asimismo, la sistematización de los datos se muestra de una forma alternativa y transversal en los anexos de la tesis, cuyo desarrollo es resultado de la coordinación de los esfuerzos interdisciplinarios que sostienen el estudio y sustento de la rigurosidad aplicada en el mismo¹. Cada uno de esos proce-

¹ Esos subproductos corresponden al siguiente detalle: un glosario de los actores vinculados a los caminos, a su tránsito y su gestión a través de la historia y en la dinámica contemporánea plurinacional (anexo 1); una breve descripción de las principales herramientas de recopilación de datos y de las categorías analíticas con las que se las construye (anexo 2); una revisión del marco normativo Boliviano (siglos XX y XXI) relacionado con las vías, los estudios de caso y con el desarrollo territorial (anexo 3); una compilación de mapas complementarios, de diferentes momentos históricos y fuentes institucionales (anexo 4); un resumen del proceso de revisión de la literatura boliviana del siglo XX relacionada con la geografía que atraviesan las rutas estudiadas (anexo 5); una explicación de los

Gráfico 2. Esquema de organización metodológica del documento



Fuente: Elaboración propia

dimientos supone un desarrollo específico respecto a la investigación y -al mismo- se integra en el andamiaje metodológico-teórico y de referentes básicos sobre la dinámica plurinacional.

Cabe además subrayar que el estudio propuesto logra dar algunas pistas y no una visión en profundidad respecto a cómo funciona la circulación en las mismas rutas desde el uso cotidiano. Así, una de las limitaciones de la metodología desarrollada y de la decisión de seguir las “cuestiones” surgidas desde el “terreno” (es decir, la problemática carretera cochabambina, particularmente álgidas entre las gestiones 2010 y 2012, ver anexo 6) tiene como resultado la poca visibilidad que se logra respecto a la dinámica contemporánea de la movilidad y al espesor social de los caminos. Los actores específicos de la circulación sobre el camino -como transportistas o comerciantes (rankheros)- aparecen brevemente, como testimonios aislados entre los de otros muchos actores y fuentes. Aunque su aporte es significativo, no permite profundizar mayores hipótesis sobre sus prácticas, fuera de las ya propuestas en otros documentos².

Así, se plantea el requerimiento de retomar esa vertiente de estudio para discutir y retroalimentar -desde un esfuerzo más bien etnográfico- las dimensiones históricas, paisajísticas, de redes y de discurso que se proponen como base de análisis en el presente trabajo. Eso permite plantear los elementos principales para formular -a partir de las ciencias sociales- un análisis y una proyectividad referidos a la vialidad y al

procedimientos y resultados globales del análisis cuantitativo de la producción periodística escrita sobre la cuestión caminera y sobre ambas rutas en un periodo de 10 años (anexo 6); una listado de los entrevistados, clasificando su adscripción como parte de un actor colectivo y del aporte de sus testimonios para la tesis (anexo 7).

2 Es el caso del texto “La centralidad del camino en la región andina de Cochabamba” (De Marchi, 2010), donde se parte de testimonios que permiten ciertas pistas de estudio sobre el tema, pero que solamente alcanza a plantear hipótesis que requieren de mayor profundización.

transporte, como parte de una reflexión integral respecto al territorio y a su dinámica dentro de la realidad contemporánea plurinacional.

Bajo esas premisas, los siguientes lineamientos se dividen en dos apartados a) los que se refieren a la caracterización de la plurinacionalidad boliviana en términos de desarrollo territorial y b) los que abordan el desarrollo teórico-metodológico del estudio. Ambos exponen las herramientas principales para la lectura de los resultados y las reflexiones ofrecidas en las siguientes etapas de estudio, esclareciendo el posicionamiento con el que se propone su análisis.

a) LINEAMIENTOS EN TORNO A LA “PLURINACIONALIDAD”

Una vía temática que alimenta la tesis de forma transversal es la referida a la cuestión plurinacional frente a la que se plantean sugerencias. Por eso se propone abordarla como producto de una lógica procesual, cuya presentación al inicio del documento trata de aportar un bagaje informativo clave para el lector. Sin embargo es al mismo tiempo un resultado de los análisis desarrollados a lo largo de todo el estudio. Por eso, en cierta medida permite su revisión de forma sintética.

En ese sentido, para dar un pantallazo sobre Bolivia y su planteamiento plurinacional -haciendo énfasis en los aspectos territoriales y de desarrollo- se proponen cuatro puntos principales: 1) un descripción sintética de los aspectos generales de su población, localización y extensión, 2) un breve recuento de los precedentes principales de su configuración territorial actual, 3) la aproximación a los elementos del paradigma de desarrollo vinculado al “vivir bien” y 4) la revisión de las implicaciones de la plurinacionalidad y de su vinculación con el sistema de autonomías territoriales.

a.1. Apuntes sobre Cochabamba

A modo de señalar alguna información básica y previa sobre la dinámica boliviana y cochabambina, es posible mencionar que de acuerdo a los datos oficiales de Instituto Nacional de Estadística³ el país se sitúa “...en la zona central de América del Sur, entre los meridianos 57° 26' y 69° 38' de longitud occidental del meridiano de Greenwich y los paralelos 9° 38' y 22° 53' de latitud sur, por lo tanto abarca más de 13° geográficos” (ver mapa 1). La misma fuente menciona que su extensión es de 1'098.581 km² y la del departamento de Cochabamba corresponde a 55.631 km², cifra que -como se muestra en el desarrollo del texto- no es reconocida por todos los actores políticos, dado el desacuerdo respecto a la demarcación del sector norte de sus “fronteras” oficiales.

Cochabamba se encuentra al centro de Bolivia y no tiene límites con otros países, pero sí con los departamentos de La Paz (Noroeste), Oruro (Oeste), Potosí (Suroeste), Chuquisaca (Sureste), Santa Cruz (Este) y Beni (Noreste). El límite con este último es el que genera particularmente más discusiones, en una zona cuya geografía se revisa como parte de uno de los estudios de caso abordados en la tesis.

El mapa 1 permite visibilizar la posición de Cochabamba en el país respecto a los otros departamentos y en el contexto de diversidad altitudinal característica de la región montañosa andina y de las zonas de transición hacia las planicies amazónicas y chaqueñas. Además se muestra la articulación planteada a través de la Red Vial Fundamental contemporánea. En esa red, la propuesta de los dos trazos expresados con un color diferente es retomada como “pretexto” del estudio.

De acuerdo al último censo (2011), de los 10'624.495 habitantes de Bolivia, casi un 18%

³ El acceso a los datos oficiales globales del INE puede realizarse en su página web institucional: <http://www.ine.gob.bo/>

(1'899.406 hab.) reside en el departamento de Cocha-bamba. De ellos 1'231.740 son considerados como habitantes asentados en áreas urbanas⁴ y sólo 667.666 en rurales. En la actualidad esa población se distribuye en 47 municipios, pero se concentra principalmente en 7 de ellos que componen lo que se denomina el Área Metropolitana (Cochabamba, Colcapirhua, Quillacollo, Sacaba, Sipe Sipe, Tiquipaya y Vinto), donde reside el 64% (1,216.008 hab)⁵.

En términos históricos, las unidades político-administrativas que han ocupado el espacio del departamento cochabambino no muestran las mismas características ni relevancia. Es más, como se verá en el desarrollo del documento, la región amazónica del Chapare y de Chimoré -durante importantes periodos- está más o menos desarticulada de la dinámica valluna; asimismo, las diferentes provincias y municipios que componen Cochabamba -en momentos específicos- corresponden a sistemas administrativos, clericales y económicos diversos y no siempre coherentes entre sí⁶.

Entonces, se propone abordar el departamento como una composición de regiones más o menos yuxtapuestas, pese a los reparos que eso implica. Se recupera lo mencionado hace varias décadas por Blanes y Flores, quienes sugieren que la delimitación política es un resultado de los siglos XIX y XX pero no siempre con una lógica social ni económica articulada, dado que "...lo regional es anterior en el tiempo a lo administrativo" (1982: 5-6) y no siempre corresponde con él. Así, aunque en la actualidad es difícil negar que existe una noción social de lo "departamental" instalada, como se ratifica a lo largo del estudio, para este trabajo se propone además trabajar con 4 "entidades geohistóricas" (Benedetti, 2009) que responden más a la noción de un espacio coherente, es decir, "regional"⁷.

La primera es la región de los valles fluviales y mesetas occidentales, cuya articulación se relaciona más con las provincias vecinas de La Paz, Oruro y Potosí. La segunda corresponde a los valles centrales, es decir: Valles Bajo, Central y Alto, que cuentan con una lógica interna, productiva y de intercambio; y donde se localiza el área metro-

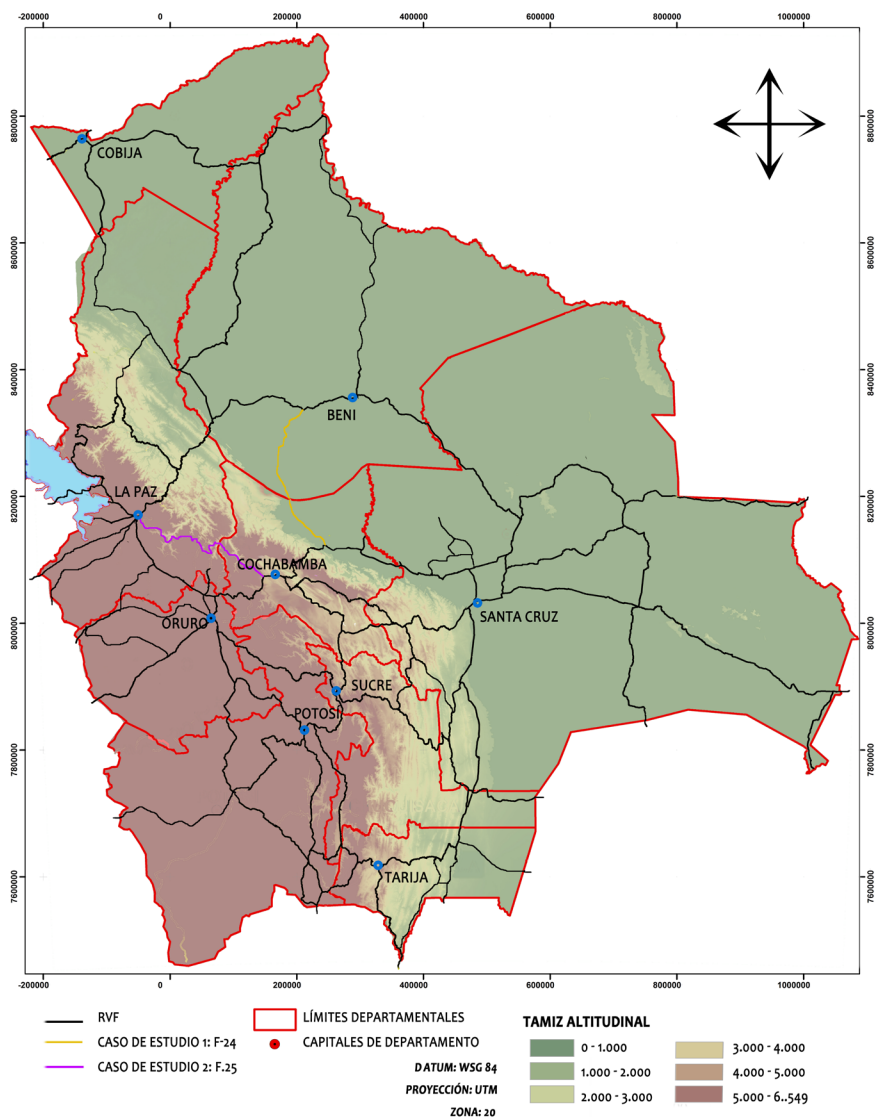
4 De acuerdo al INE se considera urbana a la "Población censada en localidades con 2.000 y más habitantes", definición que evidentemente es limitada pero que acá es retomada sólo con fines referenciales.

5 Los datos del censo 2011 se publican el 2012 oficialmente y se retoman acá, específicamente para la caracterización de la población boliviana. Sin embargo, es importante señalar que aún se carece de una base de datos accesible en varios ítems clave, por ejemplo: el detalle de la distribución de la población en áreas urbanas y rurales o de población indígena por municipios o cantones. En ese sentido, gran parte del texto utiliza los datos publicados por el INE entre el 2001 y el 2010, los mismos que se señalan sistemáticamente. También es importante mencionar que el desarrollo del último censo y sobre todo su procesamiento de datos y publicación provocan conflictos, ya que sus resultados deben determinar la planificación en términos de distribución de recursos, pero además de representación electoral y política en instancias como las asambleas plurinacional y departamentales. El último apunte no deja de ser un dato más, que apoya las reflexiones desarrolladas a lo largo de la tesis.

6 La etapa contextual de la tesis muestra esas particularidades del proceso de constitución de la ciudad capital y del "departamento" de Cochabamba, principalmente polemizadas por el desarrollo de las vías, de las conexiones y -en más de una ocasión- de las "desconexiones" socio-espaciales en la historia.

7 Las regiones propuestas han sido establecidas en el contexto del presente estudio y para encontrar un lenguaje coherente con el análisis histórico desarrollado. Ellas no coinciden por ejemplo con los últimos planteamientos de regionalización propuestos en la Gobernación de Cochabamba (Borda, 2013), ya que éstas obedecen a otro tipo de fines, de planificación y gestión político administrativa.

Mapa 1. División departamental de Bolivia y Red Vial Fundamental (RVF)

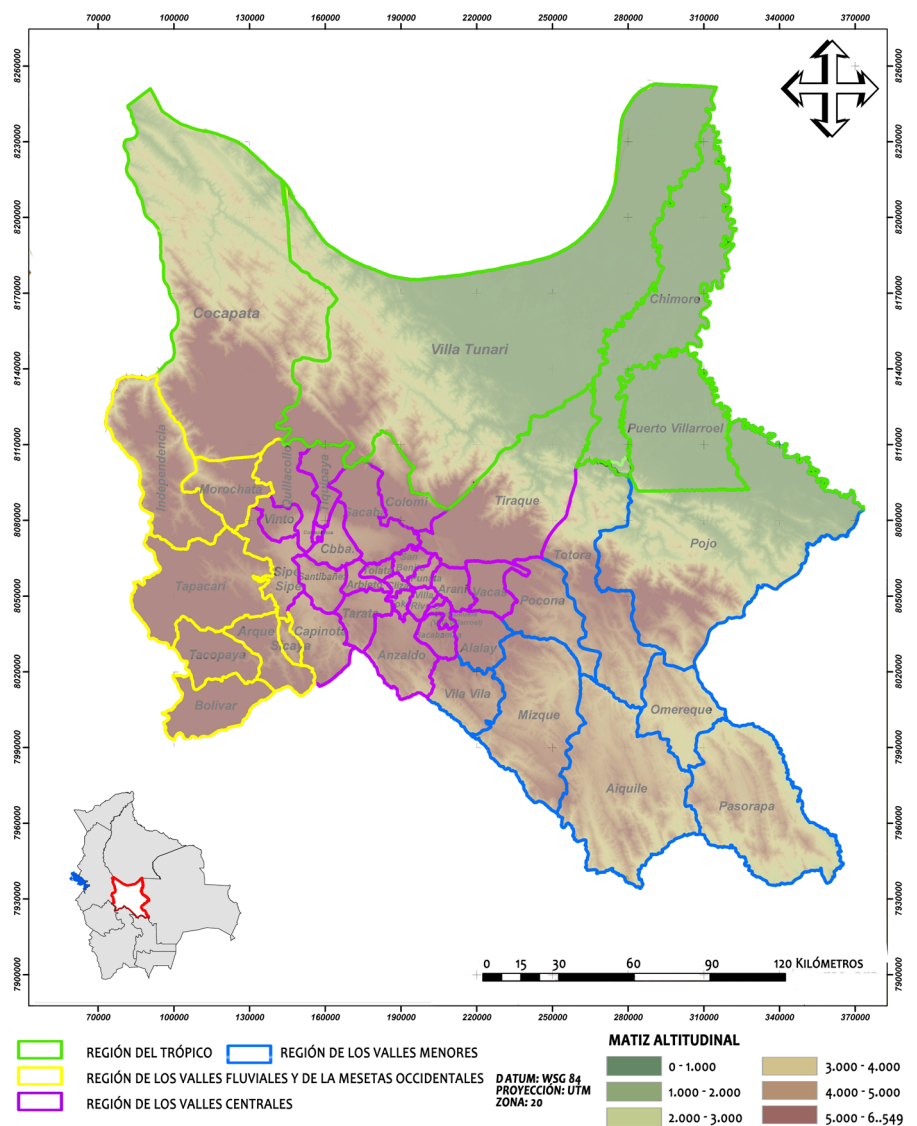


Fuente: Elaboración propia

politana de Cochabamba. En tercer lugar se puede mencionar a la región del trópico cochabambino, compuesta por los llanos amazónicos, que inician desde las pendientes yungueñas y se extienden hacia los principales ríos de la cuenca amazónica. Finalmente se propone la región de los valles interandinos o valles menores, cuya comunicación principalmente se da hacia las ciudades de Sucre y Santa Cruz.

Ahora bien, la cuestión de la plurinacionalidad se plantea precisamente en el plano del discurso “político-administrativo” que hace a la gestión estatal. Por eso se trata

Mapa 2. Propuesta de regiones en el departamento de Cochabamba a partir de su división municipal



Fuente: Elaboración propia

de una discusión que mantiene cierta distancia respecto a las lógicas regionales como dinámicas y flujos vivos más o menos coherentes, que generalmente son dejados en segundo plano.

a.2. Apuntes sobre la consolidación político-administrativa boliviana

Bolivia recorre una trayectoria particular en lo referido a su composición de límites y

de unidades político administrativas, cuya referencia -como se señala previamente- es indispensable para comprender su dimensión plurinacional. Al mismo tiempo, esas transformaciones son parte de otras globales, por lo que difícilmente pueden comprenderse fuera del “sistema-mundo”⁸, cuya consolidación en el siglo XX se vincula a la construcción de la noción de “desarrollo” y a su aplicación específica en países “subdesarrollados” (Peemans, 2002), tal es el caso boliviano.

Por eso, la intención de este apartado es mostrar brevemente la variación de las configuraciones aplicadas en la geografía boliviana, cuya modificación en el curso de los últimos 30 años es intensa. Así se trata de un correlato parcial frente a la mirada histórica propuesta en la etapa denominada “contexto” de la tesis (ver: primera parte), pero que enfatiza los elementos del “desarrollo” y sus consecuencias en la organización y administración del “territorio”.

Se sugiere recorrer 4 etapas en el siglo XX: republicana-liberal, estatista-nacionalista, municipalista-neoliberal y plurinacional. Cabe mencionar que los primeros años de vida republicana de Bolivia (independiente de la corona española desde 1825) mantienen en términos generales la administración oficial de la geografía nacional en manos de sus élites criollas. En su fundación, la división política comprende 5 departamentos (Cochabamba, La Paz, Potosí, Chuquisaca y Santa Cruz), número que se incrementa hasta 8 a fines de siglo, tanto por anexaciones (Tarija) como por subdivisiones (Oruro y Beni). Sin embargo, esa geografía es en parte desconocida por la élite dirigente boliviana, particularmente en lo que corresponde a las zonas cálidas orientales, distantes respecto al eje principal de desarrollo minero todavía centrado en la explotación de plata. De hecho, se registra una incapacidad de aplicar la lógica de defensa de las fronteras nacionales ya instalada en las repúblicas vecinas, lo que se refleja además en las diferentes pérdidas territoriales.

La etapa denominada como republicana/liberal, emplazada a inicios del XX, hereda la organización territorial previa. Corresponde al momento de concreción de las fronteras nacionales, pero no sólo por la delimitación respecto a los países vecinos sino además por su reafirmación mediante la creación de unidades territoriales internas. Eso es lo que sucede por ejemplo con la anexación de Tarija en 1889 o con la creación del departamento de Pando en 1938. Ambos procesos ponen en evidencia la consolidación de espacios en disputa en las fronteras sur y norte del país.

Sin embargo, el impulso de esa organización sigue manteniéndose bajo el mando de una élite nacional minera (y en menor medida hacendal) que asume el proyecto liberal, con la prioridad de explotar los recursos naturales y mantener la propiedad sobre la tierra como sus principales fuentes de reproducción. En ese sentido, las tierras asignadas a los indígenas, que se hallan en manos comunitarias desde la colonia, son incorporadas al mercado facilitando la implantación de haciendas nuevas (principalmente

⁸ Se va a comprender que “...el sistema-mundo y sus dos subcategorías, economías-mundo e imperios-mundo [se refieren a] una zona espaciotemporal que atraviesa múltiples unidades políticas y culturales, una que representa una zona integrada de actividad e instituciones que obedecen a ciertas reglas sistémicas” (Wallerstein, 2006:32). El punto b.1 desarrolla mejor su articulación en la posición teórica-metodológica de la tesis.

en el altiplano y en las cumbres) y en otros casos favoreciendo su fragmentación (como en los valles de Cochabamba). Asimismo, el eje de explotación minero modifica su articulación hacia las ciudades de Oruro y de La Paz, mientras la Amazonía norte tiene una relevancia esporádica a partir de las empresas explotadoras de quina y goma, así como sucede después con el Chaco y sus recursos hidrocarburíferos aunque su auge se mantiene hasta la actualidad.

El siguiente periodo, estatista/nacionalista, tiene como hito inicial la Revolución Nacional de 1952 (pese a ser -en cierta medida- fruto de la “guerra del Chaco” entre 1932-35 y del proceso de descontento que desencadena en toda una generación del país). El proyecto de Estado resultante involucra -central e instrumentalmente- al “campesino”, como nueva categoría que busca homogeneizar la diversidad indígena de origen prehispánico. Ese mismo proceso impulsa el voto universal, la Nacionalización de las Minas, la Reforma Educativa y la Reforma Agraria. Así, se proyectan nuevas configuraciones territoriales y se aplican nociones de planificación centralizada del “desarrollo” a partir de polos y fórmulas productivas relacionadas con la “revolución verde”, bajo un discurso de substitución de importaciones respaldada por la cooperación bilateral, principalmente de los Estados Unidos.

En ese marco, en términos de división administrativa del territorio, los departamentos del país son a su vez fraccionados en provincias y cantones, que facilitan la acción y comunicación con los sindicatos y con los emprendimientos agrarios empresariales, creados y favorecidos por el Estado. Además, se crean corporaciones de desarrollo departamentales que viabilizan la aplicación de proyectos en las áreas rurales, mientras las ciudades principales quedan a cargo de los “alcaldes”, designados también por el gobierno central.

Los resultados de esas acciones en el territorio son una distribución de la tierra productiva que favorece un crecimiento -desmedido y muchas veces ilegal- de la propiedad agraria en el oriente boliviano y la minifundización del occidente, así como la consolidación de la economía ferial en los valles de Cochabamba. También se incrementa y fortalece una dinámica de migración hacia los centros urbanos, manteniendo como principales destinos las ciudades del que se denomina “eje troncal” del país, presionando la “colonización” de las llanuras orientales y del Chapare en el caso de Cochabamba (región del trópico en el mapa 2).

La etapa municipalista/neoliberal se inicia con la crisis de ese modelo nacionalista durante la década de 1980. Su superación se plantea a través de la reducción de la participación del Estado central en la planificación y en la economía, la apertura hacia el mercado internacional, la inversión extranjera y la flexibilización laboral. Asimismo, una década después de las primeras reformas, se incorpora una serie de reajustes al modelo de gestión estatal, buscando su eficiencia y su “humanización”, en un contexto donde las nociones de desarrollo sostenible y descentralizado, humano y ambiental⁹, ganan peso internacional.

9 De hecho, en 1994 a partir de la reforma de la Constitución Política del Estado, se explicita que Bolivia es: “...multiétnica y pluricultural”, lo que da una indicación de la línea seguida por las medidas propuestas en ese proceso.

A nivel de la configuración político administrativa del territorio, medidas como las leyes de Participación Popular (1551 de 1994), de Municipalidades (2028 de 1998) y del Servicio Nacional de Reforma Agraria (que da paso al Instituto Nacional de Reforma Agraria: INRA en 1996) son de gran impacto. Si bien desde 1987 ya se posibilita la elección de los “alcaldes” en las ciudades principales del país, es a partir del reconocimiento de los cantones -y en algunos casos de las secciones de cantones- como municipios, que ellos se constituyen en espacios de elecciones democráticas de autoridades locales, quienes toman bajo su cargo la satisfacción de las necesidades básicas de la población. Un elemento central de la normativa municipalista es el reconocimiento de las asociaciones campesinas, vecinales y comunitarias como Organizaciones Territoriales de Base (OTB), instancias de planificación “participativa” que deben involucrarse en la priorización de las necesidades territoriales y en el control social, como contrapartes de las autoridades municipales para gestionar los desembolsos de fondos públicos.

Por su parte, la aplicación del INRA hace énfasis en los procesos de saneamiento de la tierra agrícola, particularmente tensos en las dilatadas planicies orientales. Además da paso a la creación de las Tierras Comunitarias de Origen (TCO); es decir: de unidades territoriales que responden a la demanda de los grupos indígenas, chaqueños y amazónicos, presionados a desplazarse fuera de sus asentamientos y dominios tanto por los empresarios agrícolas, como por los colonizadores campesinos y mineros relocados. Se trata de un tipo de propiedad colectiva e indivisible, cuya titulación depende de un proceso -etnográfico e histórico- de certificación, validado por el INRA. La aplicación de esas medidas para el 2010 permite que el país mantenga su división en 9 departamentos dependientes -en términos globales- del gobierno central, pero que a su vez se subdividen en 327 municipios capaces de elegir a sus autoridades locales¹⁰. Asimismo existen más de 190 TCO tituladas que corresponden 20'715.950,3 ha. y otras 54 en proceso (Fundación Tierra, 2011)¹¹.

Sin embargo, ese sistema de representación, distribución y planificación del desarrollo se ve fuertemente cuestionado a inicios del siglo XXI. Una serie de movilizaciones reclaman la recuperación de los recursos naturales estratégicos del país (que en ese momento son explotados por empresas trasnacionales). Además, por un lado se denuncia la carencia de un reconocimiento de la autodeterminación de los grupos originarios, indígenas y campesinos; y por otro se exige la “autonomía departamental” buscando constituir una instancia de gestión territorial opuesta al centralismo estatal, pero de mayor alcance respecto a la dinámica planteada por el municipio. Ambos pedidos se convierten en banderas de actores antagónicos, el primero encabezado por originarios e indígenas del occidente del país, el segundo por los empresarios terratenientes de oriente boliviano (Canelas y Errejón, 2012).

10 El mapa 2 muestra la división del departamento de Cochabamba en 47 municipios, tomada como referencia para las 4 regiones propuestas.

11 La situación sobre su distribución de TCO (TIOC después de la CPE de 2009) en Cochabamba puede consultarse en los mapas referidos al tema en el anexo 4, así como en el desarrollo mismo de esta tesis, en la parte referida al “pretexto”. También es posible mencionar que su análisis para el nivel nacional es abordado por los documentos de la Fundación Tierra (2011) y de Albo y Romero (2009), quienes muestran en detalle su situación, especificando la diversidad de situaciones y problemáticas en el tema.

Esa suerte de “pulseta” se resuelve relativamente con la aprobación de una nueva Constitución Política del Estado el año 2009, que consolida el inicio de la etapa plurinacional. Se propone un replanteamiento del sistema de distribución de poder y de capacidades de gestión entre 5 niveles: central, departamental, municipal, Indígena Originario Campesino (IOC) y regional. El periodo de aplicación de esa nueva configuración territorial es corto, más si se toma en cuenta que su operacionalización a través de una ley específica (031) data del 2010, así como la consolidación de los primeros 11 municipios “indígenas” y la elección de los “gobernadores” departamentales. Sin embargo, algunos análisis de su ejecución hasta el 2012, facilitan una primera interpretación y permiten sugerir el siguiente análisis de su dinámica actual.

a.3. Plurinacionalidad y autonomías

La idea de un Estado Plurinacional encuentra en la actualidad su principal referente en la Constitución Política del Estado (CPE) aprobada en 2009. Su primer artículo señala:

Bolivia se constituye en un Estado Unitario Social de Derecho Plurinacional Comunitario, libre, independiente, soberano, democrático, intercultural, descentralizado y con autonomías. Bolivia se funda en la pluralidad y el pluralismo político, económico, jurídico, cultural y lingüístico, dentro del proceso integrador del país

Esa declaración, detallada y minuciosa, se justifica por su inclusión de la heterogeneidad¹² de los colectivos y las identidades que conforman al país. Además es un intento de aplicar un principio de “descolonización”, que reconoce la preexistencia de los pueblos indígena originario campesinos y -por lo tanto- no solo su derecho a la propiedad sobre sus territorios ancestrales, sino además de autogobernarse de acuerdo a su “derecho consuetudinario”, considerándolos por lo tanto como “naciones”.

De hecho, la categoría “indígena originario campesino” busca reflejar la unidad de un sujeto compuesto. Por eso, a lo largo del texto constitucional y en los nuevos conjuntos normativos se escriben los tres sustantivos juntos y “con sólo una s plural al final de las tres últimas palabras, para resaltar que se debe tomar como una unidad” (Albó y Romero, 2009: 3). Esa solución refleja la coalición de organizaciones con fuertes diferencias históricas, socioculturales y poblacionales, pero que -pese a eso- mantienen una lógica “comunitaria”, diferente a la práctica de los derechos liberales/individuales generalizados en toda sociedad boliviana (que todos los individuos comparten y ejercen ya sea por el voto o por los sistemas de control social).

Pero el reconocimiento de las “naciones y pueblos” IOC logra toda su extensión cuando se comprenden dentro del régimen de autonomías que plantea el texto constitucional. En él, se retoma el nivel descentralizado del municipio, pero además se agrega a los departamentos y a las Entidades Territoriales “Indígena Originario Campesinas” (ETIOC), como espacios simétricos de desarrollo ejecutivo y legislativo. Así, el ejercicio

12 El análisis de García Yapur sobre la articulación normativa de la Constitución menciona que ella incorpora “en su estructura normativa tres grandes tradiciones político-culturales (liberalismo, republicanismo y comunitarismo), sin resolver finalmente la primacía de alguna de ellas. Por ello, representa un campo de litigio o de desacuerdo en el que se abre la posibilidad de múltiples interpretaciones e interacciones políticas” (2010:169).

de gobierno y de desarrollo normativo de cada una de esas autonomías se asigna sobre el espacio de su competencia y de acuerdo a atribuciones exclusivas, concurrentes y compartidas (ver tabla 1), especificadas en la CPE y en Ley 031. A ese entramado se suma un nivel más denominado “autonomía regional”, que sólo puede ejercer competencias en términos de planificación y gestión, pero no de legislación.

En ese sentido, es revelador retomar la definición del último nivel mencionado: el regional, para el análisis de las limitaciones del sistema propuesto, dado el rol -si se quiere- “residual” que se le otorga. De hecho, su identificación se circunscribe a la posibilidad de generar acuerdos entre municipios a partir de sus dinámicas y características comunes, sin sobrepasar sus límites y -siempre y cuando- no se planteen atravesando las “fronteras” entre dos o más departamentos.

La rigidez en las posibilidades de planteamiento regional tiene que ver con los actores protagónicos del momento de la discusión constitucional. En esa instancia se incluyen a los representantes municipales pero sobre todo a los auspiciadores de la autonomía departamental, quienes buscan ratificar y profundizar una suerte de “soberanía” territorial, evitando lógicas más o menos institucionalizadas que la traspasen y cuestionen. En consecuencia, departamentos y municipios se constituyen en instancias claves de desarrollo territorial, pero reafirmadas a partir del fortalecimiento de sus fronteras.

Tabla 1. Competencias generales de acuerdo al nivel de autonomías en Bolivia

TIPO DE AUTONOMÍA	TIPO DE COMPETENCIA		
	Exclusivas	Concurrentes	Compartidas
Autonomía Departamen- tal	Elaboración y aprobación de sus estatutos, planificación del desarrollo humano, empleo, consultas y referen- dos departamentales, ordenamiento territorial, energía, líneas férreas, transporte interprovincial, aeropuertos públicos, infraestructura departa- mental, estadísticas departamentales, personalidades jurídicas, sanidad e inocuidad alimentaria, fuentes alter- nativas de energía, deportes, turismo, impuestos, tasas y contribuciones especiales departamentales, comercio, industria, servicios, expropiaciones, presupuesto y fondos fiduciarios, archivos, bibliotecas, centros de información, empresas públicas depar- tamentales, administración de regalías, servicios de desarrollo productivo, desarrollo económico, inversiones privadas, industrialización.	Protección del medio ambiente, gestión del sistema de salud y educación, ciencia, tecnología e investigación, conservación de suelos, recursos forestales y bosques, servicio meteorológico, fre- cuencia electromagnética en el ámbito de su jurisdicción, promoción y administración de proyectos hidráulicos y energéticos, residuos indus- triales y tóxicos, proyectos de agua potable y tratamiento de residuos sólidos, proyectos de riego, protección de cuencas, administración de puertos fluviales, seguridad ciudadana, sistema de control gubernamental, vivienda, agricultura, ganadería, caza y pesca.	Régimen elec- toral departa- mental servicio de telefonía fijo, móvil y teleco- municaciones, electrificación urbana, juegos de lotería y de azar, relaciones internacionales, regulación para la creación y/o modificación de impuestos de dominio exclusivo los gobiernos autónomos.
Autonomía Regional	Sus competencias serán las delegadas por el consejo departamental.		

Autonomía Municipal	Elaborar y aprobar su carta orgánica, desarrollo humano, consultas y referendos municipales, empleo, medio ambiente, ordenamiento territorial, caminos vecinales, aeropuertos públicos locales, estadísticas municipales, catastro urbano, áreas protegidas municipales, fuentes alternativas de energía, sanidad, deporte, patrimonio natural municipal, fuentes alternativas, sanidad, deporte, patrimonio cultural, deporte, turismo local, transporte urbano, registro de propiedad automotor, impuestos, tasas y patentes municipales, infraestructura productiva, expropiación, presupuesto y fondos fiduciarios, centros de información y documentación, empresas públicas municipales, aseo urbano, infraestructura y obras de interés público, desarrollo urbano, alumbrado público cultura, espectáculos, publicidad, mancomunidades, microrriego, servicios básicos, áridos y agregados, desarrollo municipal, industrialización.	Las mismas de los departamento [tomando en cuenta las definiciones y delimitaciones establecidas por la Ley 031, artículos 83 a 100].	Las mismas de los departamento [tomando en cuenta las definiciones y delimitaciones establecidas por la Ley 031, artículos 83 a 100].
Autonomía Indígena Originaria Campesina	Dictar su estatuto, gestión de formas propias de desarrollo económico, social, político, organizativo y cultural, gestión y administración de los recursos naturales renovables, planes de ordenamiento territorial, electrificación en sistemas aislados, mantenimiento y administración de caminos vecinales y comunales, administración y preservación de áreas protegidas en su jurisdicción, ejercicio de la jurisdicción indígena originaria campesina para la aplicación de justicia y resolución de conflictos a través de normas y procedimientos propios, deporte, patrimonio cultural, políticas de turismo, crear y administrar tasas, patentes y contribuciones especiales, administrar los impuestos de su competencia en el ámbito de su jurisdicción, aprobar el programa anual de operaciones y su presupuesto, planificación y gestión de la ocupación territorial, vivienda, urbanismo y redistribución población, promover acuerdos de cooperación con otros pueblos y entidades públicas, mantener y administrar sus sistemas de micro riego, fomento y desarrollo de su vocación productiva, infraestructura necesaria para el desarrollo en su jurisdicción, participar, desarrollar y ejecutar los mecanismos de consulta previa, libre e informada relativo a la aplicación de medidas legislativas, ejecutivas, administrativas que los afecten, preservación de su hábitat, desarrollo y ejercicio de sus instituciones democráticas.	Organización, planificación y ejecución de políticas de salud y educación en su jurisdicción, conservación de recursos forestales, biodiversidad y medio ambiente, sistema de riego, recursos hídricos, fuentes de agua y energía, en el marco de la política nacional, construcción de sistemas de micro riego, construcción de caminos vecinales y comunales, promoción de la construcción de infraestructuras productivas, promoción y fomento a la ganadería y agricultura, control y monitoreo socioambiental a las actividades hidrocarbúricas y mineras que se desarrollen en su jurisdicción.	Sistema de control fiscal y administración de bienes y servicios, relaciones internacionales, participación y control en el aprovechamiento de áridos, resguardo y registro de los derechos intelectuales colectivos, referidos a conocimientos de recursos genéticos, medicina tradicional y germoplasma, control y regulación a las instituciones y organizaciones externas que desarrollen actividades en su jurisdicción, inherentes al desarrollo de su institucionalidad, cultura, medio ambiente y patrimonio cultural.

Fuente: Romero, 2009: 31-33

Sin embargo, su capacidad de aplicación y de avance en esa vía es diverso (Zagada, 2012: 100). Pese a que los 9 departamentos para declararse autónomos son ratificados por procesos de “referéndum” a su población, entre ellos Beni, Pando, Tarija y sobre todo Santa Cruz encabezan el discurso de desarrollo de estatutos y de ejercicio de gobierno ya desde el 2006 y hacen de esa exigencia su bandera de política y de enfrentamiento. Esa heterogeneidad además se profundiza en el ejercicio y la distribución de competencias que son de una gran complejidad (ver tabla 1), más aun tomando en cuenta su intención de mantener una la “simetría” entre todos los niveles.

A esas dificultades, se suman otras de índole financiera, ya que todas esas instancias mantienen como fuente principal de funcionamiento y ejecución de proyectos a los recursos otorgados desde el gobierno central y -en menor medida- a su capacidad de recaudación de tasas impositivas específicas, fuertemente determinadas por su densidad poblacional, entre otros factores (Rocabado, 2012: 104-121). Por eso los niveles infraestatales que ocupan el sistema autonómico, si bien abren posibilidades de autogobierno y de representación, requieren del desarrollo de capacidades nuevas de gestión de recursos, adaptadas a cada situación particular.

Pero además se consolidan como instancias que ratifican la parcelación cantonal y departamental, heredada de la historia de configuración republicana y nacionalista, casi sin cuestionarla -y en cierta medida- fortaleciendo una suerte de “competencia” por los recursos escasos del Estado para su sostenimiento. En ese marco, las Autonomías Indígena Originaria Campesinas (AIOC) parecen ser las que abren mayores posibilidades de innovación, al proponer no sólo una capacidad de legislación diversa, sino además al inscribirla en su lógica comunitaria, preexistente al Estado. Pese a eso, la ley actual admite que los municipios y regiones asuman características de AIOC y en cierta medida -como sugieren Albo y Romero (2009)- esa salida es la más viable y simplificada. Cabe aclarar que las colectividades que buscan ejercer su autodeterminación y autogobernarse en un territorio que consideran “ancestral”, es decir como ETIOC, primero deben demostrar la voluntad consensuada de sus habitantes para ese objetivo:

...cualquier autonomía indígena, necesita efectivamente expresar la voluntad de su población, pero bajo dos modalidades distintas: debe manifestarla asimismo mediante referéndum si pretende adquirir esa calidad de autonomía IOC por la vía municipal (art. 294-II [de la CPE]) o añadirla a una nueva región (art. 295-II). Pero si el punto de partida es una TCO, que desde antes ya tiene cierto carácter IOC, basta expresar esa voluntad según “sus normas y procedimientos propios” (art. 293-I) (83).

Como se ha mencionado, a partir del proceso electoral del 2010, 11 municipios logran adquirir el estatus de autonomía indígenas a través del apoyo a la propuesta de sus poblaciones en referéndum. Esa tendencia muestra, como menciona Clavero, que: “La Constitución no define el nuevo mapa de Bolivia” (2010: 100). Sin embargo, plantea algunas posibilidades para su modificación. Albó y Romero mencionan el ejemplo del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécuré (TIPNIS, zona clave para uno de los estudio de caso analizados en la tesis). Esa TIOC se emplaza entre Beni y Cochabamba, precisamente donde el límite interdepartamental aún no está definido. Por eso los autores sostienen que “su posible transformación en ETIOC podría ser incluso una

solución salomónica a aquel crónico litigio” (44). Sin embargo, cabe subrayar que se trata entonces del establecimiento de una nueva área demarcada, cuya capacidad de favorecer márgenes porosos está lejos de ser evidente.

a.4. El desarrollo desde el “vivir bien”

Como se muestra en el breve recuento histórico propuesto en el punto a.2, las formas de organización del territorio en términos político-administrativos, guardan una relación con las proposiciones de “desarrollo” a partir de mediados del siglo XX para la sociedad boliviana. Así, en el periodo nacionalista se prioriza una forma de planificación centralizada, que se apoya en la idea de generar polos de desarrollo; mientras en la etapa neoliberal se busca versiones más descentralizadas, participativas, locales y sustentables. En la misma lógica, la configuración plurinacional se plantea en el marco de una propia versión respecto al “desarrollo”.

La CPE desde su art. 8 muestra los principales lineamientos al respecto, cuando menciona entre sus principios éticos el “suma qamaña (vivir bien)” acompañado con otras expresiones de origen indígena puestas en la misma jerarquía “(ñandereko (vida armoniosa), teko kavi (vida buena), ivi maraei (tierra sin mal) y qhapaj ñan (camino o vida noble)”. Precisamente la reflexión en torno al “vivir bien” se considera la base de las propuestas de desarrollo del Estado boliviano. En coherencia con ese planteamiento, el modelo económico se propone desde esa dimensión, reforzando la inclusión de la “pluralidad” económica (comunitaria, estatal, privada y social cooperativa):

La economía plural articula las diferentes formas de organización económica sobre los principios de complementariedad, reciprocidad, solidaridad, redistribución, igualdad, seguridad jurídica, sustentabilidad, equilibrio, justicia y transparencia. La economía social y comunitaria complementará el interés individual con el vivir bien colectivo (art. 306.III).

Sin embargo, es importante resaltar que la aplicación del “vivir bien” como modelo de desarrollo ya se muestra en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) propuesto por el gobierno de Evo Morales en 2006. Ya entonces se trata de la recuperación de las proposiciones de intelectuales (principalmente aymaras) como Yampara y Medina en torno al rescate de una forma de economía andina e indígena diversa (y en cierta medida opuesta) a la occidental. Por ejemplo, el último autor sostiene:

El concepto de Suma Qamaña, y las otras expresiones amerindias como la quechua Allin Kawsay, no tienen traducción al castellano. La expresión “Vivir Bien” es una pálida metáfora que tiende a reducir antropocéntricamente su significado. Mejor traducción es la expresión “Criar la Vida” (2011:39).

En ese sentido, la idea de “crianza” implica varios aspectos que se centran en la idea del comunitarismo redistributivo del bienestar y se distancian del individualismo acumulacionista, en la medida que se “...trata de una economía que no se fundamenta en optimizar la tasa de ganancias sino en asegurar la vida de la comunidad toda” (Bautista, 2011: 116). Así, se propone como una alternativa frente a las ideas de “crecimiento” y “progreso” que son la base de la noción capitalista de desarrollo. Pero además se plantea como una visión asociada directamente al respeto de los ciclos naturales de vida y de su continuidad.

Se propone como un paradigma que enfatiza una relación particular con el “medio ambiente”, ya que no sólo lo concibe como un soporte físico, modificado por las actividades humanas, de donde provienen sus recursos productivos, sino más bien como un “sujeto” cuyos derechos deben protegerse. Así, una representación clave es la “Pachamama” (madre tierra): “Es la que todo lo da, pero como permanecemos en su interior como parte de ella, también exige reciprocidad[. ...] Pachamama es la naturaleza, y se ofende cuando se maltrata a sus hijos” (Zaffaroni, 2011: 122). Es un enfoque similar al aplicado en las propuestas ecuatorianas (igualmente inspiradas en vertientes indígenas andinas), que permite un particular espacio de diálogo y articulación con las tendencias ecológicas y “bioncetristas” (Gudyna, 2010: 65) coherentes con los debates internacionales contemporáneos¹³.

En ese sentido, los pueblos indígenas aparecen como los actores centrales del “vivir bien”, ya que su pervivencia frente a la opresión y las adversidades del sistema-mundo colonial y capitalista es una señal de una relación particular -ética y armoniosa- con la “naturaleza”: “...son culturas para la vida [...]. Por eso se habla también de “cuidar” y “criar” la vida, como algo que hacemos juntos, en familia; connota además toda la manera en que cuidamos y protegemos nuestros cultivos y el medio ambiente” (Albó, 2011: 135). Tal vínculo permite que las AIOC sean incorporadas explícitamente en la CPE (art. 304) como protagonistas centrales de los procesos de consulta previa frente a cualquier medida económica, legal o administrativa que afecte sus territorios, dado que ellas se consideran entidades particularmente articuladas al medio ambiente y -al mismo tiempo- vulnerables frente a su modificación.

Sin embargo, la relación entre el enfoque del “vivir bien” y la realidad indígena coti-diana también es objeto de múltiples cuestionamientos y resistencias. Así por ejemplo, Uzeda recupera testimonios de diferentes intelectuales que le permiten -entre otras discusiones- abrir aquélla que cuestiona la misma existencia y vigencia del “vivir bien”:

En efecto, el suma qamaña ¿tiene algo que ver con los sueños consumistas y de movilidad social del emigrante indígena o campesino a América del Norte o Europa, cuyo migrant's dream se reduce a lo que un habitante urbano de esas latitudes también sueña: una vivienda moderna, un vehículo, artefactos domésticos y de entretenimiento? ¿Qué tiene que ver con el próspero hombre de negocios aymara de urbes como La Paz o los campesinos del altiplano y valles que, en mayor número día que pasa, se dedican cada vez menos a la agricultura (eje central del vivir bien andino) y más a la minería, el comercio informal y otros oficios? El contrabando y el transporte parecen ser las realizaciones últimas de estos hijos del suma qamaña que parecen haber olvidado sus enseñanzas. (Uzeda, 2009: 45-46)

Pese a los diferentes detractores que denuncian una suerte de “mitificación” de la cues-tión indígena y de su relación con lo ambiental, es indudable que su efectividad discursi-va favorece al protagonismo internacional de Evo Morales, como primer presidente “indígena” boliviano. Eso queda demostrado en los diferentes eventos mul-

13 De hecho, Farah y Vasapollo, en su introducción a la compilación “Vivir bien: ¿Paradigma no capitalista?”, sugieren que “...la pregunta es si esta nueva noción ética del vivir bien o buen vivir está sólo ligada con las cosmovisiones de pueblos originarios del mundo -donde esa “densidad de organización social” sería entonces su condición de posibilidad- o si es más bien el norte ético articulador de las diversas corrientes de pensamiento crítico humanista, marxista, ambientalista, feminista y hasta religioso, que hoy sustentan las búsquedas de alternativas de desarrollo y/o de transformación global” (2011:19). Así, la reflexión boliviana y ecuatoriana sobre ese modelo de desarrollo efectivamente se toma como un referente clave en un debate global de “crisis ambiental”.

tilaterales sobre medio ambiente y cambio climático, donde el presidente boliviano interviene no solo como participante, sino además como precursor, tal es el caso de la “Conferencia Mundial de los Pueblos sobre el Cambio Climático” desarrollada en abril de 2010 en Cochabamba.

Al mismo tiempo, la actuación central del gobierno en el escenario internacional ambientalista da paso a nuevos cuestionamientos. De hecho, se sostiene que pese a la enunciación ecologista del “vivir bien” del PND, el modelo de desarrollo que propone se mantiene vinculado al extractivismo, sin ponerlo “...en discusión, ya que se convierte en una de las fuentes claves de captación de recursos financieros para el Estado” (Gudyna, 2009: 61). En ese sentido, se observan contradicciones y tensiones en la dimensión “plural” dentro de la que se adscribe la configuración territorial boliviana, dado que implica el reconocimiento de dinámicas económicas directamente enraizadas con el modelo industrial, poco compatibles -y hasta opuestas- con la “armonía” ambiental del “vivir bien”. Por ejemplo, el art. 355 de la CPE menciona:

- I. La industrialización y comercialización de los recursos naturales será prioridad del Estado.
- II. Las utilidades obtenidas por la explotación e industrialización de los recursos naturales serán distribuidas y reinvertidas para promover la diversificación económica en los diferentes niveles territoriales del Estado. La distribución porcentual de los beneficios será sancionada por la ley.
- III. Los procesos de industrialización se realizarán con preferencia en el lugar de origen de la producción y crearán condiciones que favorezcan la competitividad en el mercado interno e internacional.

Así, los fondos obtenidos por la “explotación” de los recursos naturales sostienen a su vez el funcionamiento del sistema de autonomías, a partir de su distribución desde el gobierno central (lo que en la actualidad sucede -por ejemplo- con los hidrocarburos). Entonces las entidades territoriales IOC, que aparecen como defensoras y protagonistas de una relación armónica con la “Pachamama”, se ven -paradójicamente- presionadas a favorecer la explotación industrial de sus recursos para acceder a fondos financieros y gestionar su “desarrollo” o a encontrarlos en otras fuentes más bien multilaterales que favorezcan el discurso ambientalista. Por eso, varios de los autores más relevantes de la proposición del “suma qamaña” sostienen que ese principio es incompatible con cualquier noción de “desarrollo” (en Uzeda, 2009). Desde esa posición, el PND no sería otra cosa que la “domesticación” (10 y 11) de la matriz civilizatoria indígena a partir de su subordinación y normativización bajo la lógica estatal.

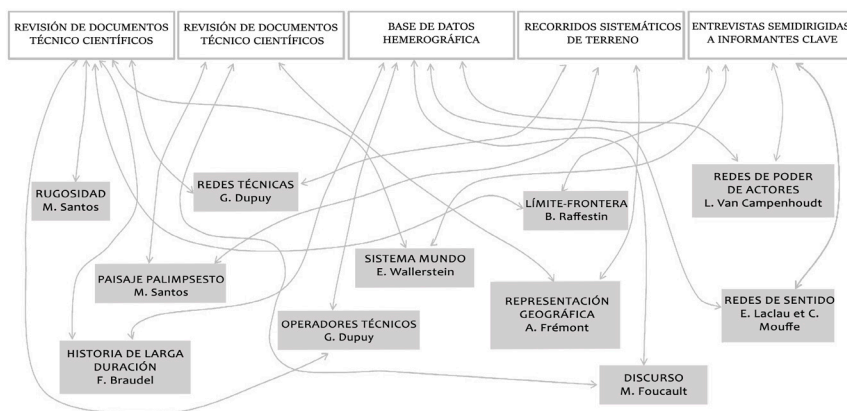
Ese debate sobre la “domesticación” estatal del modelo “indígena” pone en evidencia que las propuestas autonómicas y de desarrollo de la Bolivia plurinacional tienen poco que ver con el fortalecimiento de las lógicas “ancestrales” y “armónicas” frente a una visión lineal occidental, dicotómicamente opuesta a ellas. Más bien se vincula a su fijación en límites y parcelamientos, no sólo simbólicos ni políticos, sino además físicos, mientras pervive una dinámica social que no es puramente indígena ni ambientalmente armoniosa. Por eso, pensar -desde su realidad material- en la movilidad y en los flujos que atraviesan y comunican las entidades demarcadas en el territorio, permite una ventana clave para debatir la configuración boliviana contemporánea. Las vías, al atravesar los límites redefinidos y defendidos, muestran entonces su realidad

paradójica como facilitadoras de comunicación, que al mismo separan y definen áreas, que distribuyen las dinámicas sociales después de concentrarlas y enfrentarlas. El instrumental teórico metodológico que permite esa discusión se propone a continuación.

b) LINEAMIENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS

Otra revisión transversal que permite la tesis es la que recupera sus posicionamientos teóricos y metodológicos. No se los aborda como dos universos diferentes, sino más bien estrechamente vinculados, en los que el “ir y venir” entre las lecturas y las experiencias de terreno es esencial para la aplicación y el reajuste en la recopilación e interpretación de datos. Por eso, los siguientes apartados muestran no sólo una compilación de discusiones y autores, sino una revisión de la forma general en la que se conciben las herramientas de trabajo y su aplicación en el terreno. Asimismo, como se menciona anteriormente, se trata de un análisis que se alimenta de diferentes disciplinas de las ciencias sociales, entre las que destacan referencias a la geografía social y al análisis político del discurso. El gráfico 3 muestra ese esquema de relaciones, entre las principales lecturas de trabajo y su correlación con los instrumentos utilizados.

Gráfico 3. Esquema de relaciones entre herramientas de terreno y lecturas principales



Fuente: Elaboración propia

Desde ese bagaje, es posible iniciar proponiendo cuatro perspectivas de aproximación a una categoría central de trabajo: “territorio”.

- Se trata de un espacio históricamente delimitado por sujetos, individuales y/o colectivos. En el caso de este estudio, se priorizan los sujetos colectivos, en tanto “actores” que participan de una manera más o menos organizada en su producción, a partir de su historicidad.
- El espacio -como conjunto de objetos existentes más allá del actor social- se convierte en territorio a partir de su “relación” con éste, ya que en su apropiación él le otorga sentido y jerarquía, como parte de un discurso ya sea técnico, científico, político, etc. En ese marco, el paisaje -como percepción de ese territorio- es una herramienta clave de interpretación.
- El territorio puede ser comprendido como un conjunto de distintos tipos y niveles de redes, tanto de objetos, sentidos y actores que se vinculan simétrica y/o

asimétrica, desarrollando tramas particulares. A su vez esas redes son resultado histórico, social y conflictual de las sociedades que las construyen.

- El territorio es una apropiación “delimitada” de cierta geografía (continua o discontinua) pero no necesariamente implica una frontera, ni si quiera de un límite lineal evidente ni estable. Él implica su identificación y por lo tanto la diferenciación/relación, pero no necesariamente de fortificación.

Los siguientes párrafos buscan precisamente profundizar las anteriores afirmaciones desde su sustento académico y exponerlas en diálogo con las estrategias metodológicas en la recopilación y análisis de información de campo de la tesis.

b.1. El territorio como producción histórica

Es importante subrayar que la comprensión y el análisis territorial se plantean desde la dimensión histórica, es decir, desde las acumulaciones que permiten a un conjunto humano interpretar y dar sentido a su entorno. Así como propone Peemans, se trata de una perspectiva neobraudeliana (2002: 429), en la medida que permite mostrar tanto las prácticas cotidianas, de la larga duración como aquellas sedimentaciones desarrolladas y profundizadas en el recorrido de la “modernidad” (y la colonialidad¹⁴), en su vinculación con un espacio particular, en este caso: Cochabamba.

Se prioriza una mirada histórica que busca explicar un fenómeno territorial específico: la producción de caminos. Eso no supone afirmar que la tecnología -en este caso de transporte o de redes viales- es un eje determinante de las dinámicas territoriales, sino que ella permite cuestionar cómo la adaptación de los recursos locales, la imposición de nuevas técnicas y la introducción de la modernidad no siempre responden a rupturas, sino también a continuidades o rearticulaciones graduales, a tiempos largos en los que se profundizan y complejizan las asimetrías sociales. Sobre el tema, es indispensable tomar en cuenta el principio que plantea Loza, retomando la noción de “rugosidad” de Santos: “Lo fundamental aquí no se encuentra en aquello que permanece o no, sino precisamente en los procesos que definen la permanencia, en las negociaciones que determinan en un momento dado los roles y significados sociales que adquieren los objetos territoriales” (Loza, 2011: 65).

De esa manera, los “objetos” no son simplemente “cosas neutras” sino resultado de

14 Ese sentido de colonialidad y su especificidad para el caso latinoamericano, como complemento y contracara del sistema-mundo capitalista, es desarrollada por autores como Lander, Mignolo, Escobar, Quijano, Dussel y Coronil, entre otros. Ellos proponen que “...la división internacional del trabajo entre centros y periferias, así como la jerarquización étnico-racial de las poblaciones, formada durante varios siglos de expansión colonial europea, no se transformó significativamente con el fin del colonialismo y la formación de los Estados-nación en la periferia. Asistimos, más bien, a una transición del colonialismo moderno a la colonialidad global, proceso que ciertamente ha transformado las formas de dominación desplegadas por la modernidad, pero no la estructura de las relaciones centro-periferia a escala mundial. Las nuevas instituciones del capital global, tales como el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial (BM), así como organizaciones militares como la OTAN, las agencias de inteligencia y el Pentágono, todas conformadas después de la Segunda Guerra Mundial y del supuesto fin del colonialismo, mantienen a la periferia en una posición subordinada.” (Castro y Grosfoguel: 2007:13)

relaciones específicas y selectivas, que -a su vez- condicionan más o menos la forma en que los sujetos y las sociedades se relacionan, modificando el entorno y produciendo territorio en un contexto discursivo que les otorga sentido. Por eso, “la tecnología” (en este caso, los medios de transporte y las vías) y su lectura aislada carecen de sentido histórico. Es su contextualización en las relaciones de poder de los actores (Raffestin, 2011) con y en el ambiente la que logra aportar elementos valiosos para el análisis de los territorios y de su proyección. Así los caminos son abordados como “objetos técnicos”:

...podemos afirmar que cada nuevo objeto es apropiado de un modo específico por el espacio preexistente.

Sin duda, el espacio está formado por objetos, pero no son los objetos los que determinan los objetos. Es el espacio [-en tanto territorio-] el que determina los objetos: el espacio visto como un conjunto de objetos organizados según una lógica y utilizados (accionados) según una lógica. Esa lógica de instalación de las cosas y de realización de las acciones se confunde con la lógica de la historia, a la que el espacio asegura la continuidad. En ese sentido, podemos decir, junto con Rotenstreich (1985, p. 58), que la propia historia se vuelve un medio (un “environment”), y que la síntesis realizada a través del espacio no implica una armonía preestablecida. A cada momento se produce una nueva síntesis y se crea una nueva unidad (Santos, 2000: 36).

Por eso, la parte “contextual” de esta tesis busca establecer precisamente la profundidad histórica de la discusión y la producción vial de Cochabamba, no como una reconstrucción del “pasado”, sino como la posibilidad de generar un modelo referente de interpretación del territorio en el presente. Entonces, no se trata de desarrollar un trabajo “historiador”, sino más bien se establece un conjunto de hipótesis que permitan sostener la larga duración de la problemática en términos consistentes. Así se plantea una interpretación de fuentes principalmente secundarias, es decir, de investigaciones y trabajos realizados por arqueólogos, etnohistoriadores e historiadores, en general ya publicados. Esa decisión se debe en parte a las capacidades disciplinarias y logísticas del equipo de investigación, pero también se justifica en la medida que no se busca producir un producto exclusivamente historiográfico, sino generar una comprensión del fondo de los fenómenos contemporáneos de movilidad y de articulación vial.

Así, la consulta de archivos históricos no es una principal estrategia de recopilación de datos, salvo en el caso de la revisión hemerográfica de la prensa de fines del siglo XIX y del siglo XX, que se lleva adelante en los archivos municipales de Cochabamba, así como la revisión de los avances legales y normativos dados a lo largo de la historia Boliviana o de algunas crónicas de viaje publicadas desde fines del siglo XVIII hasta inicios del XX¹⁵. La idea de esas búsquedas es encontrar pistas de cómo se da el funcionamiento vial en Cochabamba, desentrañar los mecanismos de construcción y gestión de vías, a fin de complementar los elementos que las otras investigaciones y documentos permiten obtener.

En ese marco, se prioriza la reinterpretación de los elementos propuestos por otros

15 Relatos como los de Viedma (1969), D'orbigny (1944), Robinson Wright (1905) y Vargas (1952) forman parte de los documentos consultados, pero además se incluyen otros más literarios como los que se retoman en la etapa “pretexto” y en la idea de recuperar “representaciones” territoriales sobre las dos rutas estudiadas (ver anexo 5).

autores, buscando hilar hipótesis a partir de datos secundarios relativamente dispersos. De hecho se trata de recuperar los aportes sobre una problemática que es poco abordada por la literatura histórica en forma específica, principalmente para el periodo colonial y republicano de Bolivia¹⁶. Las rutas y las interconexiones muchas veces se consideran un dato lateral, pese a que -como se verá en el análisis propuesto- tienen la capacidad de abrir espacios de reflexión ricos y relevantes sobre la realidad territorial, más aún si se la asume desde los actores, sus conflictos y las redes que se establecieron y establecen en y para la movilidad. Por lo mismo vale recalcar el carácter hipotético con el que se plantea el trabajo, como una apertura de futuros retos a ser retomados por especialistas en historia.

En ese trabajo de composición de hipótesis se desarrollan resultados cartográficos, cortes transversales y esquemas de actores, más sugeridos que concluyentes. Tales representaciones proponen compartir con los lectores en forma sintética cuáles son las principales relaciones de actores y rutas interregionales que articulan a Cochabamba y cómo se transforman a través del tiempo. No se trata de propuestas excluyentes, sino de aproximaciones para recuperar y compilar la huella de vías cuyo registro ya existe en otros textos, asumiendo que eso ya es una muestra de su relevancia.

Los resultados propuestos, en términos de actores, de tecnología vial y de transporte y de su transformación/adaptación, se comprenden en su articulación con un “sistema-mundo”. Para eso es relevante tomar en cuenta la reflexión (neo)braudeliana sobre la historia y su propuesta de ordenamiento de la misma en tres estratos (Braudel, 1970:53). Así, la primera forma de abordar la historia se enfoca en la vida material, más o menos repetitiva, “...bajo la forma anecdótica de miles y miles de hechos diversos. [...] Cada uno de ellos es testimonio de otros muchos que atraviesan el espesor de los tiempos y duran” (1984, tomo 1:491). El segundo nivel comprende a la historia desde las tendencias y las progresiones como “movimientos periódicos” que implican ciclos dentro de las sociedades (1970:53 y 68). En cambio, la última es la de las civilizaciones, de las organizaciones globalizadoras cuya presencia de “larga duración” es casi imperceptible e incuestionable, tal es el caso del “sistema-mundo” moderno.

Para Braudel el “tiempo del mundo” permite comprender de manera renovada los eventos y sucesos que deslumbran las sociedades en su mirada corta, pues “Por lo general, sólo son perecederas sus flores más exquisitas, sus éxitos más excepcionales; pero las raíces profundas subsisten a muchas rupturas, a muchos inviernos” (Braudel,

16 Si bien en términos de arqueología, la dinámica vial incaica es analizada por varios documentos (sobre sale Sánchez para el caso de Cochabamba), para el periodo colonial solo dos autores de los recuperados tratan exclusivamente la cuestión caminera de ciertas regiones de Cochabamba (Van den Berg, 2008 y Sánchez, 2011b) y otros dos en zonas vecinas (Sica, 2010 y Glave, 1989). Para el periodo republicano no se encuentran estudios sistemáticos sobre las redes viales en Cochabamba. Por otra parte, se recuperan un par de ensayos referidos específicamente a la historia ferroviaria nacional (Aramayo, 1959 y Gómez, 2006) y otro -de reciente publicación- retoma la cuestión vial tanto ferroviaria como carretera a una escala nacional para todo el siglo XX (Villegas, 2013). La escasez de recursos publicados para la etapa republicana posiblemente se debe a que los documentos sobre la dinámica vial en la Bolivia moderna son asumidos como una responsabilidad de disciplinas técnicas e ingenieriles. Aún en la actualidad, pese a que los proyectos carreteros y camineros están vinculados a la planificación y al ordenamiento territorial, se consideran -más o menos- una tarea de las ciencias duras y no de la reflexión social.

1970:185). Para incorporar esa interpretación triple de los procesos históricos no se requiere simplemente clasificar los datos sistematizados en diferentes compartimentos, sino además establecer “...la manera en que se entrecruzan estos movimientos, su integración y puntos de ruptura” (100). La idea es evitar considerarlos como “diversos planos” que tienen dificultades para dialogar entre sí (Barragán, 2008:129). El territorio es en ese sentido un escenario discursivo, donde los objetos y la memoria, pero sobre todo la acumulación de poder a través del tiempo, permiten encontrar el diálogo entre las diferentes “historias” desde la actualidad y su dinámica específica.

Pero además el territorio y sus objetos permiten leer los diferentes niveles de la historia y su persistencia, en la medida que “la “estructura espacial” no evoluciona al mismo ritmo, ni en la misma dirección que las demás instancias de la sociedad” (Santos, 1990: 159). Por eso, la lectura de los caminos y de su génesis da cuenta de las reiteraciones sociales que se marcan en el paisaje recorrido. Retomando a Santos pueden considerarse como inercias dinámicas, en tanto “condición para los procesos [que] se manifiesta de forma polivalente: por medio de la atracción que las grandes ciudades ejercen sobre la mano de obra potencial, a través de la atracción de capital, por la super-abundancia de servicios, de infra-estructuras, cuya repartición desigual funciona como un elemento que mantiene las tendencias heredadas” (1990: 164). Así, los ciclos civilizatorios, las secuencias y los usos cotidianos que se marcan en los objetos espaciales, dan paso a una lectura contemporánea que los actualiza y reinterpreta.

b.2. Relaciones Sociedad-Naturaleza: Paisaje

A partir de esa profundidad, de las continuidades y rupturas en “las historias”, se busca abordar la problemática caminera actual de Bolivia, a través de dos casos de articulación carretera de Cochabamba. Ambos son parte de la Red Vial Fundamental (RVF) y se plantean como proyectos de mejora y -en menor medida- de construcción para articular la ciudad de Cochabamba a las ciudades capitales de los departamentos de La Paz (F-25) y Beni (F-24). Ambos casos, conflictivos y tensos, definen el “pretexto” a través del cual se busca construir un análisis sobre la dinámica territorial plurinacional boliviana.

Una forma relevante de comprender esa dimensión es el paisaje, como la percepción del sujeto -desde sus referentes y sus posiciones- frente a la “naturaleza”. Para eso, cabe recordar el origen de la palabra “paisaje”, cuyos precedentes son la incorporación de las vistas panorámicas de la “naturaleza” y de la “ruralidad” en los cuadros y en la pintura renacentista occidental, que lleva al “país” a convertirse en “paisaje” (Roger, 1995). Ese abordaje, más allá de su énfasis estético, plantea la posibilidad de valoración de la experiencia humana y de su apreciación horizontal frente al espacio.

La recuperación de la vivencia del sujeto se hace evidente también en los testimonios registrados en entrevistas a diferentes actores vinculados a ambos tramos, así como en la literatura boliviana del siglo XX y relacionada con la geografía de ambas rutas que -en buena medida- busca llevar al interlocutor de paseo por recorridos evocados en sus descripciones. Esas percepciones se conciben entonces como datos paisajísticos, en la

medida que suponen una “interpretación social de la naturaleza” (Bertrand, 1995:90). Se retoman ideas ya desarrolladas para el análisis urbano de trayectos y paseos (Thibaut, 2001: 29-44), como su complementación con nociones paisaje a partir de su comprensión social, dinámica y participativa (De Rijck y Peemans, 2004; Declève y Forray, 2004; Loza, 2008 y Deneff, 2011).

En ese sentido, el trabajo desarrollado por una parte implica reinterpretar y generar modelos a partir de datos de campo y de gabinete, acumulados en términos de recorrido y de representaciones, de reconocimiento físico y simbólico del espacio. Así, para ratificar la información de las rutas en estudio, se procede a desarrollar su descripción minuciosa, desde un recorrido de las mismas en terreno donde el criterio técnico no es el principal apoyo, sino más bien la percepción y la sensibilidad desarrollada desde el equipo de investigación que transita en automóvil los caminos aludidos, parando por lo menos cada 5 kilómetros o cuando se identifican cambios medioambientales alrededor y sobre la ruta, para registrarlos sistemáticamente, a partir de categorías preestablecidas (ver anexo 1).

Los recorridos se desarrollan con un equipo multidisciplinario principalmente entre septiembre y noviembre de 2012 y también en abril 2013¹⁷. Para cada ingreso se toma como información de partida una serie de fichas compuestas con fotografías satelitales (recuperadas de google.earth) y mapas ecogeográficos (desarrollados con las bases de Navarro y Maldonado, 2011) de las zonas que atraviesan ambos tramos, cortados en fragmentos coincidentes para contar con una referencia técnico-ambiental de cada camino, de sus transformaciones y de las de su entorno. La idea central es complementar y resignificar la información cartográfica y ecomorfológica -desarrollada a partir de datos secundarios y técnicos- desde la experiencia de percepción horizontal del espacio y desde la acción misma de la circulación. En ese marco, las redes biológicas, montañosas, hidráulicas y/o construidas, se resumen y se condensan en su lectura social específica.

Las dos rutas se recorren tomando como punto de partida a uno de los extremos del área metropolitana cochabambina. Así en el tramo Vinto-Sacabaya se parte desde el Oeste, de Vinto, sobre la ruta F-4 que une a Cochabamba con Oruro y La Paz; mientras en el caso Villa Tunari-San Ignacio el registro se inicia en Sacaba, desde la misma F-4 pero esta vez siguiendo su trazo hacia la ciudad de Santa Cruz. En los tramos, entre paradas y combinaciones con el transporte público, se realizan entrevistas, esporádicas y conversacionales, tanto con choferes como con personas en tránsito, que permiten complementar así la información sobre la circulación y los lugares a travesados.

Con esos elementos se aborda la reflexión sobre los intereses y las apuestas que se juegan en torno a las articulaciones y los destinos de ambas rutas, para completar la com-

17 Se realiza un primer ingreso hacia sobre el Tramo La Paz-Cochabamba el 15 de septiembre de 2012, a fin de ajustar la metodología de registro, las herramientas de trabajo (escala de las fotografías aéreas y de cartografía ecogeográfica, las categorías involucradas en las fichas, etc.). Posteriormente se realizan ingresos entre el 13/10/2012 hasta el 20/10/2012 a ambos tramos. Finalmente, a fin de concluir algunos desfases en la recopilación del tramo hacia La Paz, se ingresa una vez más entre el 11 y 12/11/2012.

Imagen 1. Fotografía del equipo multidisciplinario en campo (Morochata, 13-10-2012)



Fuente: Elaboración propia

prensión del sentido de sus proyectos carreteros. Para eso se retoma literatura especializada en reflexiones territoriales y además información de entrevistas y testimonios relevantes, principalmente de personal técnico y político vinculado a los tramos. De esa manera se logra conjugar la geomorfología espacial de los actuales tramos transitables con su entorno socioambiental y sus apuestas discursivas de articulación y proyección.

Ese bagaje es una vez más enfrentado a la lectura de las representaciones que surgen tanto de los actores que transitan, diseñan y definen los tramos, como del pensamiento moderno y contemporáneo boliviano contenido en la literatura. De esa manera se revalorizan los documentos literarios como material de campo, asumiendo el desafío de congregar “El trabajo de crítico literario y el del geógrafo [...recuperando] esos textos donde la psicología individual, social y del espacio se complementan” (Frémont, 1999: 127)¹⁸. Se propone una geografía que se relata, se transita y se interpreta, en un movimiento dialógico permanente con el entramado de las referencias normativas y técnicas.

Así se aplica una concepción paisajística que toma en cuenta “un espacio observado, objetivo, y una relación -un proceso de interpretación- entre ese espacio y el observador” (Reynards, 2005: 106). Pero además, se trata de instalar la concepción de

¹⁸ Varios de los textos citados están tomados de su publicación en francés (en menor medida en inglés y quechua), por lo que se procede a su traducción, a fin de permitir una lectura fluida en un solo idioma: español.

“palimpsesto”, en tanto: “...mosaico [que p]uede contener formas viudas y formas vírgenes. Las primeras están a la espera de una reutilización [...]; las segundas se crean a propósito para nuevas funciones, para recibir innovaciones” (Santos, 1996: 67) y todas se dilucidan juntas, como un sentido particular y específico¹⁹.

Así, como sugiere Corboz, se trata de una aproximación que, a diferencia de la cartográfica, incorpora en su lectura del territorio “su extensión, su espesor y su perpetua metamorfosis...” (2001: 220): Por eso el paisaje supone “...la mirada humana, de un lugar a la vez y se muestra horizontal, en una sola vista rápida del mundo” (221). La priorización de esa perspectiva, la del caminante, se reconstruye en la tesis a partir de una combinación de representaciones territoriales literarias, descripciones “técnicas”, testimonios de transeúntes, que se entrelazan con el caminar del equipo de investigación sobre las rutas.

Se plantea entonces una percepción organizada como “proceso selectivo de aprehensión” de los objetos que componen el espacio, ante los cuales se asume la tarea “de superar el paisaje como aspecto, para llegar a su significado” (Santos, 1996 60). En ese marco, el desafío de interpretación es proponer “unidades de paisaje” como una herramienta para abordar la producción de rutas. Así, los relatos vinculados a la geografía de los caminos en estudio y organizados en nodos temáticos permiten construir -desde distintas perspectivas- las imágenes y sensaciones en su circulación.

En ese sentido, las “caminatas” se abordan desde la “relación sociedad-naturaleza” que ellas implican, retomando una beta de discusión esencial en la reflexión de la geografía (Rojas, 2005)²⁰. Lo que se logra es construir una propuesta específica con los diferentes elementos que componen el territorio: técnica, social, histórica y simbólicamente. De esa manera, la relación entre el contexto histórico y el pretexto de los dos proyectos carreteros se complejiza y determina recíprocamente: no se puede leer/escribir el recorrido de un camino y su geografía sin los referentes de la historia, pero al mismo tiempo, la composición particular de los paisajes, el sentido que se otorga a los objetos a partir de sus relaciones redimensiona el contexto histórico en su aplicación a los dos tramos.

El trabajo de recolección e interpretación de tales datos “geográficos” se refleja también en una serie de representaciones gráficas y esquemáticas. Por una parte se recopila y desarrolla cartografía referida a los dos proyectos en estudio, pero además se desarrollan perfiles longitudinales de los recorridos, que muestran la diversidad de rangos altitudinales que se atraviesan, así como los tipos de rodadura, las dificultades

19 Santos en su explicación sostiene que el mosaico que compone el paisaje cuenta con un “funcionamiento unitario”. Respecto a ese punto, esta tesis plantea su distanciamiento al autor; en la medida que el sentido y la lógica que compone el paisaje está precisamente otorgado por el sujeto que lo describe y evoca. Así, en un contexto de movilidad y de multiplicidad de actores y de métricas, permite asumir que se desarrollan diferentes funcionamientos y no siempre unitarios, cuyo diálogo y discusión pueden bien dar paso a la idea de “paisaje como mediación”.

20 Así, como menciona el autor citado “La geografía estudia entonces la relación sociedad-naturaleza en forma integral y proyectada en el futuro después de su consideración pasada, para poder entender el comportamiento del espacio como producto social” (Rojas, 2005:160). En ese marco, para la tesis se retoman los aportes de Ulloa (2005), que sugieren clasificar las relaciones sociedad-naturaleza desde el punto de vista “determinista”, “tecnocentrista” o “ecocentrista”.

en su recorrido, junto a la distribución de servicios y equipamientos sobre la ruta, permitiendo al lector identificar en términos esquemáticos las particularidades de cada trazado. Finalmente se proponen tablas de organización de las unidades de paisajes, así como esquemas desarrollados a partir de grafos (Vilela, 2009: 62.63), que no sólo permiten resumir la articulación y circulación de la que se da cuenta, sino además enlazar su análisis con la lógica histórica mostrada en la primera etapa..

b.3. Entre redes técnicas y redes sociales

La movilidad, esencia de la experiencia espacio-temporal humana, puede considerarse como la génesis de todo territorio²¹. De hecho Montulet la asume como un “fenómeno social total”, en tanto: “acciona las relaciones que organizan una colectividad” (1998: 9). La distancia entre las fuentes de recursos y los asentamientos humanos, así como sus necesidades de intercambio y comunicación, son la base de cualquier desplazamiento y en general pueden expresarse fácilmente en términos de una red (82), es decir, de un bosquejo de puntos más o menos distantes de llegada/partida y líneas de circulación, que a su vez definen áreas.

El sistema de movilidad está conformado por un conjunto de trayectorias que definen redes, que se superponen e intersectan, por los sujetos que participan, en escalas temporales variadas, en los diferentes tipos de movilidad, por los mismos recursos y motivaciones para concretar los desplazamientos (servicios de transporte, infraestructura de circulación, know-how, imposiciones del mercado de producción, configuración de la red de lugares poblados, etc.) (Benedetti y Salizzi, 2011: 154).

Esas redes tienen tanto un perfil social como técnico. Así, por una parte son producto de los requerimientos de circulación de una sociedad en el espacio, de los flujos ecobiológicos que hacen parte del entorno, pero además muestran los flujos de comunicación y -a través de ellos- las relaciones de poder que se establecen entre lugares, actores y recursos. En ese sentido es importante recalcar que la separación entre circulación y comunicación es un producto de la tecnología moderna. De hecho “la información ha corrido más o menos al ritmo de los hombres y de los bienes hasta el siglo XIX” (Raffestin, 2011: 142).

A partir de ese periodo, la extensión de las instalaciones telefónicas y telegráficas (Dupuy, 1991: 46), al igual que la relevancia progresiva que asumen los medios y la infraestructura de transporte -principalmente las carreteras y el automóvil- (1995: 38), son sin duda elementos que intervienen en redimensionar la discusión propuesta, más aún en un momento donde los avances en tecnología de comunicación -móvil e informática- siguen modificando los referentes del debate. Sin embargo, en el caso boliviano y de las carreteras tomadas como estudio, es importante subrayar que se revisan territorios cuya accesibilidad²² escapa -más o menos- a la dinámica de la aceleración y la velocidad modernas, lo que no quiere decir que no estén ligadas a ellas.

21 Vale la pena señalar que la “movilidad” no siempre se considera como una noción geográfica ni espacializada. De hecho esa relación corresponde a una conceptualización reciente (Bavoux y otros, 2005: 11-12) ya que en general se vincula a lecturas sociológica o demográfica-poblacional.

22 Cabe recordar que accesibilidad hace referencia a “la mayor o menor facilidad por la que un lugar puede ser alcanzado a partir de muchos otros lugares” (Bavoux y otros, 2005: 41)

Precisamente la tensión que provoca esa poca “accesibilidad” es remontada a través de la extensión de la RVF boliviana, permitiendo poner en primer plano los actores que justifican y discuten los proyectos carreteros. La “textura” como etapa en este estudio se refiere a esos repliegues y surcos que se forman en los procesos sociales contemporáneos relacionados con los dos tramos tomados como estudios de caso en Cochabamba. Son jerarquías, dominios y subordinaciones, pero también resistencias, alianzas y subversiones. No sólo suponen la articulación de los sujetos colectivos, sino además incorporan a los objetos en la medida que les dan “sentido”. Ése es el caso de los actores sociales que proyectan, diseñan, discuten, se enfrentan y se alían a partir de la posibilidad de articular o no lugares y paisajes a través de una ruta carretera.

En ese sentido una primera referencia a los actores relacionados con los caminos es la propuesta de operadores de las redes técnicas desarrollada por Dupuy en tres niveles diferentes (1991: 113). Ahora bien, el enfoque base desarrollado por el autor, se complejiza para comprender sus niveles de operación desde sus tensiones, alianzas y antagonismos, así como desde su transformación y ajuste a lo largo del tiempo y del espacio. Para eso, la etapa contextual propone un análisis de los actores relacionados con el tráfico, su infraestructura y sus transformaciones, construyendo una serie de hipótesis sobre su performance. Entonces, si consideramos a las vías, en tanto objetos técnicos, como una serie de canales de circulación que permiten la articulación jerarquizada de varios nodos, es posible establecer un primer nivel de operación, que corresponde a los grupos sociales con mayor control y beneficio sobre la movilidad que se establece en los canales. El segundo nivel obedece a los prestadores de servicios específicos y el tercero a los usuarios locales y domésticos de tales redes. Pero esos niveles se relacionan, subordinan y mutan de manera particular en el contexto de la geografía y la historia.

Asimismo, si las redes camineras son concebidas como entramados entre nodos que a través de las vías logran la movilidad de las poblaciones y les permiten su acceso a nuevas fuentes de recursos, existen otro tipo de dinámicas que también pueden ser leídas desde la misma base reticular. Ese es el caso de los flujos hídricos, geomorfológicos y biológicos que componen el territorio, desde sus ritmos y escalas particulares. Entonces, se trata de redes diferentes, que se entrelazan, yuxtaponen, obstruyen y/o complementan a partir de su interpretación y articulación en las relaciones sociales.

Por eso, es importante también subrayar que las interacciones entre los mismos actores sociales pueden ser leídas a partir de esa misma noción relacional y de hecho las demás interpretaciones se decodifican a partir de su lógica. Entonces, los actores sociales en el sistema de relaciones cuentan con cierta capacidad de movilizar o inmovilizar -desde su posición específica- a los otros (Van Compenhoudt, 2010: 2). Su ejercicio de poder está limitado pero también facilitado por los demás componentes, a veces equiparables y enfrentados a ellos, desarrollando espacios dinámicos de antagonismo y de alianza.

De esa forma, en la tesis se muestra tanto lógicas de expansión en la complejidad, como de simplificación a partir de asociaciones y articulaciones, marcadas por su carácter de contingencia particular (Laclau y Mauffe, 1987) en torno a cada propuesta carretera en cada momento específico. Así, las redes territoriales no son únicamente “técnicas”, sino

que devienen de las relaciones de poder que establecen los actores sociales:

No habría entonces lugares privilegiados a priori, sino lugares de “agrupación”, nudosidades, condensaciones de algún tipo, que provocan discontinuidades en la distribución: aquí, fuertes densidades; allá, densidades débiles. Discontinuidades fundadoras de una diferenciación, que no son ofrecidas por el espacio sino inventadas por los hombres (Raffestin, 2011: 130).

Por eso en la etapa denominada “textura”, los dos tramos recorridos, a través de los cuales se plantea ampliar la RVF en el departamento de Cochabamba, son abordados desde la interpretación de las relaciones y antagonismo que se producen entre los actores en su interacción, en las que se incorpora a los elementos “materiales” de la geografía como parte de cadenas de significado específicas, es decir: como parte de discursos. Ese ejercicio interpretativo es coherente con la afirmación de que “fuera de todo contexto discursivo los objetos no tienen ser; tienen sólo existencia” (Laclau y Mauffe, 1993: 118). Por eso la representación de las “cosas” (como las rutas, los ríos o los bosques) es comprendida desde su articulación en el enfrentamiento social contemporáneo, desde su posición, sus intereses y capacidad de movilización²³.

Los actores sociales son concebidos como sujetos colectivos, como grupos más o menos organizados, distinguibles en un momento y en un espacio discursivo por sus posibilidades de ejercer “historicidad”, es decir, de actuar y posicionarse frente a sus aliados, adversarios y oponentes en la medida que la dinámica relacional lo posibilita, marcando una distancia respecto a su concepción en la primera etapa contextual. En ella los actores (como “operadores” de las redes técnicas viales, siguiendo a Dupuy) están concebidos articulándose, posicionándose y desarrollando ejercicios específicos de poder para su beneficio desde su duración y su estabilización en la larga duración, lo que corresponde a “discursos sedimentados” que se hacen “relativamente permanentes y duraderos” (Horwarth, 1997: 140) estableciendo continuidades. En cambio para la tercera etapa, referida a la textura, los actores son abordados desde dos perspectivas metodológicas diferentes, de menor profundidad histórica pero mayor detalle.

Una primera se vincula a la evolución de los actores contemporáneos que participan en el debate sobre la articulación carretera de Cochabamba. Para eso, se propone un análisis sistemático de las notas de prensa en 10 años, entre el 2002 y el 2011, periodo en el cual los estudios de caso aparecen como propuestas de la RVF, con sus conflictos. Se trata de “fuentes de carácter único”, que aisladas pueden considerarse con “valor comunicativo limitado a la fecha o a días de su aparición” (Oieni, 2005: 41), pero que organizadas en su continuidad permiten establecer las recurrencias y comprender la “visibilidad pública [de] un “modelo de legibilidad”” (Kircher, 2005: 116).

23 El concepto de poder relacional del que parte la noción de textura está inspirada en los aportes foucaultianos en la medida que se comprende como algo que “circula y funciona -por así decirlo- en cadena” (Foucault, 1998: 31). Sin embargo, para el caso de la categoría discurso se acude a las proposiciones de Laclau y Mauffe por aportar un enfoque que no es “lingüístico sino previo a la distinción entre lo lingüístico y lo extralingüístico [...], por lo que] permite la generalización del modelo” relacional para la comprensión de la realidad social (Buenfil, 2004:4 y 5). En ese sentido, la tesis se aleja de la posición foucaultiana que precisamente comprende el discurso como una entidad principalmente narrativa.

Para eso se parte de comprender que en la prensa y en su elaboración de noticias existe una “valoración informativa” de los acontecimientos “otorgada por los periodistas” (Van Dijk 1990: 161), que parte de “categorizaciones de actores y acciones, las cuales a su vez son atendidas cuando estas acciones son coherentes o confirman los esquemas planteados por un grupo o categoría de actores” (162). El periodismo entonces forma parte de ese juego a partir de su posición específica. Sin embargo, su relacionamiento con los demás en el devenir histórico y discursivo, tiene la particularidad de quedar impreso y permitir un archivo permanente. Por eso, se lo toma como una base clave de reflexión para comprender el nacimiento de los caminos desde los actores sociales.

Una segunda perspectiva metodológica plantea un trabajo con otro tipo de fuentes, más bien léxicas y clásicas²⁴, que corresponden a documentos que buscan distinguir un posicionamiento político o técnico de mayor alcance y vinculado a los proyectos de ruta, desde diferentes soportes (audiovisual, web o impresos). En ese caso se desarrolla una lectura en profundidad para establecer las posiciones relativas, las variaciones y los enfrentamientos, pero también las continuidades. Así, si en el trabajo con la prensa se establece la tendencia y las recurrencias, a partir de categorías generales de actores, una segunda propuesta profundiza y complementa esa lectura a través de un abordaje con mayor diversidad de colectivos y grupos que protagonizan los enfrentamientos y desenlazan las rupturas, ajustando sus posiciones.

Finalmente, con esa segunda metodología de trabajo se revisan los documentos producidos en la institucionalidad oficial del Estado y vinculada a la participación de los actores en la construcción de las rutas, es decir a los denominados “procesos de consulta”. Se trata de reconstruir los mecanismos desarrollados para ratificar los trazos de ambos tramos en la gestión 2012, tomando siempre en cuenta el diverso peso social, que hace inequívoco los dos casos estudiados. Precisamente esas diferencias se registran y ponen en valor, enriqueciendo los resultados.

A partir de esos procesos de análisis se establecen los principales nodos de discusión discursiva vinculados a los tramos. Se trata de concentraciones en torno a temáticas específicas, construidas no sólo a partir de la recurrencia en la discusión, sino también de su posición específica. Para eso se sugieren articulaciones y cadenas de elementos significantes cuya fijación de significados está en lucha y permite la comprensión de los antagonismos. Pero también se propone recuperar nodos significativos que aparecen como indiscutibles y naturalizados, cuya ratificación se muestra en ciertos temas “indecibles” y negados por todos los actores. Por una parte se trata de encontrar los espacios de discontinuidad “...allí donde yacen las unidades y coherencias aparentes” (Albano, 2004: 87) de la contingencia; por otra parte el análisis logra distinguir las acumulaciones y las persistencias discursivas, enraizadas en un sistema-mundo que

24 Oieni menciona a “los diccionarios y enciclopedias [como] fuentes léxicas. Estos constituyen una fuente de importancia por cuanto pueden echar luz sobre más de una temporalidad contenida en los conceptos. Por el carácter normativo que tienen, reflejan la mayor permanencia temporal del significado de los conceptos y los cambios lentos que éstos experimentan. Una ventaja adicional de los diccionarios es que la comparación de los mismos puede permitir observar la reiteración de contenidos semánticos.

Finalmente, las fuentes llamadas ‘clásicas’. Son textos a los que las circunstancias no alteran y que se usan para reforzar argumentos” (2005: 41-42).

se reitera.

Dos lecturas complementarias son propuestas, una referida a los actores y sus relaciones contemporáneas específicas, otra a los discursos y de su articulación contextual. La primera, como la genealogía foucaultiana, se enfoca en las diversidades y posiciones particulares, mientras la segunda es más bien “arqueológica” y apunta a las cadenas de significado y a sus raíces históricas específicas: “...la arqueología sería el método propio de los análisis de las discursividades locales y la genealogía sería la táctica que, a partir de las discursividades locales así descritas, hace jugar los saberes, liberados de la sujeción, que surgen de ellas” (Foucault, 1998: 20).

Se trata de un posicionamiento que retoma el principio relacional del lenguaje a partir de la idea de “discurso”. Lo que se busca es permitir que el entorno material, los actores sociales y sus prácticas se entrelacen como parte de una misma dinámica de articulación significativa y constituyan un “campo de la discursividad”, pero sin una gramática específica que pueda aplicarse “literalmente”, sino generando aproximaciones a su dinámica desde una perspectiva “no normativa”²⁵. Asimismo, la incorporación de las problemáticas sociales y técnicas en una misma lectura relacional también se propone en la “teoría del actor red”- desarrollada a partir de los aportes de Latour (1992) y Callon (1986) entre otros- que asume el desafío de crear redes de simetría generalizada y libre asociación entre humanos y “no humanos”. Sin embargo, cabe aclarar que acá se proponen redes más bien jerarquizadas (“texturadas”) desde los actores sociales y desde sus relaciones de poder, pero que incorporan asimismo las dinámicas de diferentes redes, hidrológicas, topológicas, biológicas y tecnológicas en sus relacionamientos. En ese marco, el distanciamiento con ese enfoque es la relevancia de la historia como base de las acumulaciones en los nodos y en las interconexiones²⁶.

Por eso un último ejercicio de análisis aplicado en esta etapa muestra una revisión de las continuidades y de las rupturas en el escenario contemporáneo, respecto a los operadores de los caminos establecidos en la etapa contextual, como parte de la explicación de sus posiciones discursivas actuales y de su articulación al sistema-mundo en la larga duración.

Finalmente, al igual que en las dos anteriores partes del estudio, en la “textura” se

25 El análisis del discurso -aplicado acá para comprender las dinámicas territoriales- tiene un origen semio-lingüístico. Los esfuerzos de poner en diálogo los dos campos disciplinarios -el lingüístico y el espacial- son también propuestos por varios autores como Choay (1972), Raffestin (2011), Lamizet (1997) o más recientemente por Anaya (2013). Sin embargo, lo que acá se plantea se aleja de las nociones clásicas como sintagma/paradigma o lenguaje/metalinguaje. Sobre este último aspecto, se comparte la idea de que “la cuestión acerca de las condiciones de posibilidad del ser del discurso carece de sentido”, puesto que no hay “metadiscurso que contenga o comprenda al discurso” (Laclau y Mauffe en Etchegaray, 2011:181). En consecuencia, la búsqueda de una gramática general aplicable a las cuestiones espaciales es innecesaria, y más bien se requiere una lectura relacional y específica a los casos planteados.

26 En ese sentido, la crítica desarrollada por los “humanistas” hacia la teoría del actor red propone que: “...el modo en el cual los humanos están relacionados con los no-humanos, siempre son los humanos quienes reencuentran a los no-humanos y les dotan, si se da el caso, de un sentido, de un valor de uso o de un valor de cambio” (Vandenberghe, 2005: 161). Ahora bien, la tesis permite evidenciar que lo no humano cuenta con dinámicas particulares que se entrelazan a las dinámicas sociales, pero son efectivamente éstas últimas las que desarrollan un entorno discursivo: un sentido.

desarrollan gráficos, aunque menos vinculadas a la cuestión geográfica y más a las esquematización de las relaciones sociales entre actores en torno a las propuestas tomadas como estudios de casos. De esa manera, las diferentes posiciones de apoyo o rechazo a los proyectos carreteros, así como las alianzas, distanciamientos y antagonismos se grafican, mostrando la complejidad específica de cada caso. Asimismo, se retoman de los esquemas de actores desarrollados a partir de los aportes de Dupuy (1991), permitiendo establecer las sedimentaciones y adaptaciones dentro del proceso histórico.

b.4. Movilidad y fronteras

La etapa del “texto” es comprendida desde la posibilidad de la escritura de proyectos territoriales, aquéllos portados por los actores contemporáneos desde sus posiciones, pero también los que se pueden construir en tanto espacios de acuerdo y encuentro, prospectivos y dialógicos. Se trata de retomar la beta de la reflexión sobre la movilidad, su actualidad y complejidad pero como fuente de innovación. Es una suerte de cierre del documento de tesis, que aborda las conclusiones globales del estudio, pero proponiéndolas como la apertura de posibilidades y lineamientos desde las principales cuestiones exploradas en el estudio: la génesis del territorio a partir de su dinámica vial y el cuestionamiento que permite en torno a la plurinacionalidad boliviana.

Se busca desarrollar una síntesis de los resultados de la investigación en términos empíricos y teórico-metodológicos, evaluando sus aportes y sus limitaciones. Desde ese encuadre se proponen sugerencias para un “proyecto territorial”, retomando las contribuciones de Magnaghi (2003) y Loza (2008) entre otros, pero además recuperando experiencias de articulaciones de actores para el desarrollo de ejes y la gestión de flujos en los territorios.

Particularmente las sugerencias propositivas de Loza resultan de gran utilidad, ya que señalan algunos ejes clave de trabajo, entre los que se puede subrayar inicialmente dos: la relevancia de la historia, más allá de su rol instrumental y/o anecdótico al momento de desarrollar un proyecto territorial colectivo (308-309) y la recuperación del paisaje como una herramienta que posibilita la producción de análisis territoriales y de propuestas de desarrollo (317-320) cuya concepción coincide en términos globales con lo presentado en los anteriores acápites.

Ahora bien, el mismo autor retoma otros aspectos que también son centrales para esta construcción de lineamientos proyectivos, pero su importancia deviene de su vinculación al debate específico de los resultados del presente estudio. Ellos se refieren -por una parte- a la posición de lo “local” en las decisiones vinculadas al desarrollo territorial, pero asumiendo también el desafío de incorporar una dimensión “multiescalar” (306-308) donde no solo lo global, sino además lo regional y lo nacional entren en juego. Por otra parte, también sugiere la importancia de la participación de los actores sociales desde una democracia radicalizada, que supere las “...prácticas actuales [donde] la ecuación parece resolverse de una manera en que “todos” participan y solamente algunos deciden” (314).

Vale la pena profundizar los dos aspectos mencionados, porque ingresan en la discusión sobre la movilidad que plantea la tesis desde la construcción de las redes viales en el marco de lo plurinacional. Como se muestra en el subcapítulo previo (a), esa construcción político-territorial se plantea no solo desde la mirada “clásica” de “Estado-Nación”, donde: “...una población instalada en un territorio ejerce su propia soberanía” [(Muir, 1975), lo que implica considerar tres aspectos:] la población, el territorio y la autoridad” (Raffestin, 2011: 21), sino además incorporando una suerte de “multiterritorialidad”, a partir del reconocimiento de la diversidad de poblaciones, que tensiona la idea de las fronteras internas y de los grados de soberanía dentro del territorio del Estado.

Como muestran los resultados del estudio, la idea de proyección caminera pone en el centro del debate esos elementos, sobre todo desde dos cuestiones simples de enunciar pero complejas en su resolución: quiénes deciden y dónde ejercen esas decisiones, particularmente las referidas a las posibilidades de desarrollo vial en un marco político “plurinacional”. Por eso, la “escala” y sus consecuencias en la toma de decisiones “participativas” en un proyecto territorial se muestran como puntos fuertemente conflictivos. Entonces la movilidad -desde la perspectiva de “red” ya explicada- implica tres principales vías de apertura del debate.

Una primera tiene que ver con la concepción de la red no sólo como un sistema de nodos y líneas, sino además con la fijación de tramas, es decir de “zonas” o “áreas” entre los vértices entrelazados, cuya delimitación tiene que ver con el ejercicio de poder de los actores y de la definición de los bordes que se dibujan sobre la geografía. Esa vertiente de discusión es particularmente rica si se recupera la idea de que el territorio es precisamente una trama resultante de esa dinámica, ya que implica necesariamente el proceso de delimitar y apropiar:

Esto nos lleva a considerar a los límites no sólo desde el punto de vista lineal, sino también desde el punto de vista zonal. La percepción aprendida de los límites conduce, con frecuencia, a privilegiar a la línea más que a la zona, y la experiencia que tenemos de las fronteras contribuye mucho a esta forma de ver. De hecho, muchos límites son zonales, en la medida en que el área delimitada no es necesariamente la sede de una soberanía, de manera estricta, sino la sede de una actividad económica o cultural que se agota de forma progresiva en el territorio, en lugar de hacerlo bruscamente (Raffestin, 2011: 109).

Ahora bien, una consecuencia de la noción de límite “fronterizada” -que se enraíza en la enseñanza escolar oficial de geografía (Benedetti, 2011:17)- es pensar que sus “fronteras” son indispensables para para la apropiación del territorio en el sistema-mundo moderno. Ese perfil es coherente con las bases dicotómicas del pensamiento del “progreso”, que permite separar las entidades a través de su oposición simple, de su totalización excluyente, donde se: “sobredimensiona una lectura en términos de ganadores-perdedores, héroes-villanos, bien contra mal, etc.” (Peemans, 2002: 337), es decir, entre un interior protegido y un exterior amenazante. Por eso, una segunda posibilidad de discusión se abre, en la medida que la movilidad se plantea en muchos sentidos como una contradicción-relación con la frontera:

Frontera y movilidad resultan indisolubles. Las fronteras internacionales pueden pensarse

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

Por eso, la discusión del camino es relevante frente a la plurinacionalidad, ya que cada actor colectivo, de acuerdo a su adscripción, adquiere cierta capacidad de controlar una porción de geografía y de “vigilar la circulación” (Raffestin, 2011: 118) en lo que considera “su territorio”. Así, las fronteras segmentarias van a tender a establecer dispositivos que marquen nodos donde se concentre el control para discriminar los flujos (Conry, 2012: 32), pero también para organizar el “interior”, cuyo desarrollo se considera como un ejercicio “soberano” y de expandirlo en función de las necesidades de su población y de la explotación de mayores extensiones de suelos y de recursos naturales.

Asimismo la movilidad, la tecnología que implica y su capacidad de transformar el espacio -particularmente relevante en el caso de la infraestructura de transporte- pueden convertirse en una nueva “frontera”. Se trata así de la tercera vía de discusión que se muestra a partir de la relevancia que toman los proyectos carreteros en términos de afección de los territorios que “atraviesan”:

...una red de comunicaciones puede, al mismo tiempo, asegurar aquello para lo cual fue concebida e impedir otras comunicaciones. Cuántas ciudades no fueron cortadas en dos, seccionadas por redes de comunicación terrestres o ferroviarias. La ambivalencia se da a escalas diferentes. Lo que puede verse como comunicación a pequeña escala puede verse como pérdida de comunicación a gran escala (Raffestin, 2011: 111).

Tomando en cuenta esos elementos de debate, se retoma la idea de “proyecto territorial”, cuya comprensión como “texto” se distancia de un formato “literalmente” escrito. De hecho, en el marco de la tesis, se trata del apartado que concentra su propuesta principal a partir de los resultados analizados. Toma como referencia que la noción de territorio implica a la de “proyecto” (Corboz, 2001:214), como lo evidencian las diferentes lecturas/escrituras (256) de la geografía que se proponen como respaldo o rechazo de las rutas, donde se otorga a la movilidad un rol específico. Por lo tanto, buscando dilucidar y posicionar esos proyectos, se plantea una forma de abordar la movilidad en el territorio. En esa propuesta los caminos no crean ni fortifican fronteras, sino que se integran desde su dinámica reticular a las de otras redes, favoreciendo una perspectiva de colaboración entre diferentes niveles y tipos de transporte y circulación.

No se trata de la redacción de un “documento de proyecto” como los que se plantean a partir de los “procesos de consulta” desarrollados en los dos tramos (que se toman como fuente de análisis en la tesis)²⁷ y en cambio se propone abordar el texto desde sus

27 De hecho se sostiene que los proyectos resultantes de las Consultas Públicas muestran la limitación de presentarse como “publicación oficial”, como literatura formalizada cuyo fin es la legitimación de la subordinación, ratificando algunos enunciados sobre el desarrollo territorial, participativo y

diferentes planteamientos. Entonces, no es una entidad cerrada sino una reescritura permanente y participativa, que permite un reposicionamiento más bien horizontal de los actores vinculados a las propuestas de desarrollo vial. Al mismo tiempo, esa escritura y lectura territorial cuestiona el ideario mismo de la Red Vial Fundamental de Bolivia, ampliando sus posibilidades de diálogo con otras escalas de circulación, con las redes biológicas e hidrográficas en el territorio y con otros modos de transporte que no requieren exclusivamente motorizados.

A partir de esas ideas se retoman dos hilos conductores: la porosidad y la adherencia como propuestas de lectoescritura innovadora frente a la relación entre frontera y movilidad. Se toma una postura particular (y política) frente a ellos y desde la tesis, asumiendo la posibilidad de un proyecto de vialidad, capaz de cuestionar las fronteras y de imaginar el replanteamiento de la vialidad boliviana en el marco plurinacional. Para eso, se proponen dos instrumentos para el accionar ese tipo de planteamiento, a modo de sugerencias concretas frente a la información recabada.

Esos lineamientos se sugieren como pistas para aprovechar las fortalezas del planteamiento boliviano en torno a la autonomía, sus niveles simétricos de acción y el “vivir bien”. Si varios de ellos comprenden escalas específicas de gestión de la movilidad espacial (incluyendo su intermodalidad en algunos casos), el reflexionar la comunicación de esas escalas sin una jerarquía específica ni dominante puede ser una clave para priorizar los límites permeables y el diálogo entre las diferentes entidades, facilitando así una mirada alternativa del territorio y de las rutas que lo construyen. Asimismo, una concepción de diálogo entre redes, comprendiendo la capacidad de favorecer las resiliencias y las adaptaciones, implica una importante fuente de debate para el “vivir bien”, que sale de la oposición entre biocentrismo y antropocentrismo para encontrar nuevas opciones de construcción social.

carretero, más o menos consensuados, pero en un formato que intenta “reducir” el conflicto, a riesgo de cuartar el diálogo o cualquier proceso que pudiera devenir de él y ratificando así una lógica de fronteras.

PRIMERA PARTE: EL CONTEXTO

INTRODUCCIÓN A LA PRIMERA PARTE

El “contexto” es una etapa que responde al primer momento del estudio y a su idea de establecer un contorno histórico indisociable de la escritura, la lectura y la interpretación de las dinámicas espaciales contemporáneas. Para eso, los límites departamentales actuales son tomados como referentes generales, pero además se introduce reflexiones sobre la formación de las regiones mostradas en los lineamientos transversales (punto a.1) a partir de su estructuración vial y de las redes de actores implicadas en su desarrollo y gestión.

Para eso se propone para alcanzar el siguiente objetivo específico de investigación: “Comprender la relación entre la articulación caminera de la ciudad de Cochabamba y las redes de actores desarrolladas a través de la historia de larga duración”. Precisamente una de las características de la parte contextual es que logra mostrar una panorámica global de procesos más o menos encadenados, pero que carecen de la riqueza del detalle, de la especificidad y la contingencia. Asumiendo ese riesgo, para reconstruir un enfoque amplio, se seleccionan elementos que permiten dar una lectura coherente, pero que al mismo tiempo logran explicitar cierta diversidad de situaciones socio-ambientales que hacen parte de la historia vial de Cochabamba.

Como guía del estudio se desarrollan una serie de preguntas operativas a responder a partir de las revisiones de documentos y estudios históricos, así como en las bases datos hemerográficas y legislativas consultadas:

- ¿Quiénes construyen y administran las vías?
- ¿Con qué criterio se construyen las vías?
- ¿Quiénes se transportan?
- ¿Qué transportan?
- ¿De dónde a dónde se transporta?
- ¿Quién controla/domina el transporte?
- ¿En qué se transporta?
- ¿Quién se beneficia con esa movilidad?
- ¿Qué intereses se expresan en el trazo de las vías?

Respondiendo a esas cuestiones, se enfrenta el reto de generar una periodización pertinente, tema que no es neutro ni fácil de resolver, más si se toma en cuenta que en general documentos y autores consultados, en su mirada y posición sobre la historia, dividen su lectura en momentos político/administrativos y/o económicos preestablecidos e institucionalizados desde la geografía escolarizada (por ejemplo: periodos prehispánico, colonial y republicano). Por eso, para organizar las interpretaciones en un sentido coherente al estudio de la movilidad espacial, se decide desarrollar una perio-

dización a partir de las transformaciones en los medios de transporte dominantes, utilizados en los diferentes “tránsitos” de la historia de Cochabamba. Los 3 capítulos siguientes abordan esa dinámica histórica y -el último- trata de mostrar las conclusiones parciales de la parte, respondiendo a su objetivo específico.

Para eso, las interpretaciones toman como referencia principal a los aportes teóricos Santos (1996), Braudel (1984), Wallerstein (2006) y Dupuy (1991), construyendo un abordaje particular que se muestra en los lineamientos teórico-metodológicos de este documento (punto b.1). A partir de ese andamiaje, se proponen hipótesis sobre una historia de larga duración, compuesta de diferentes dinámicas, unas cotidianas, otras tendenciales y -finalmente- otras “civilizatorias” (vinculadas a lo que se podría comprender como “sistema-mundo”). En ese proceso histórico, se distinguen actores específicos que establecen, adaptan y transforman sus relaciones como operadores de diferentes niveles de las redes viales, del transporte y de la geografía que se articula, logrando diferentes posibilidades de control territorial y de beneficio a favor de sus intereses.

La búsqueda desarrollada permite no sólo aproximarse a los medios de transporte, sino también avanzar sugerencias sobre la morfología de las vías, los actores que las transitan y sus clasificaciones. Así, los procesos sugieren reflexiones sobre el acceso pero también las rupturas en el espacio que implica la ratificación y la apertura de rutas. En ese sentido -y dentro de las características de cada periodo- se muestran una aproximación social a las principales redes terrestres que estructuran el territorio de lo que hoy conocemos como el departamento de Cochabamba.

CAPÍTULO 1: DE LLAMAS A CARNEROS DE LA TIERRA

Las lecturas que existen sobre la historia precolonial de Sudamérica dependen principalmente de la evidencia arqueológica material y de las fuentes registradas por los cronistas españoles y mestizos que acompañaron la conquista ibérica (con todas sus limitaciones, intereses y prejuicios), sumadas en menor medida a trabajos recientes de etnohistoria y de arqueología del paisaje.

Pese a la dificultad de interpretación que supone ese tipo de registros, en lo referido a la cuestión “vial” para el periodo incaico, existe un importante grupo de investigaciones y reportes, mientras que para otras etapas, particularmente la colonial, se carece de la misma riqueza y especificidad de fuentes y análisis. En ese contexto, es importante recordar que para el caso de Cochabamba, la llegada del incario se remonta a mediados del siglo XV. Sin embargo, algunos autores permiten obtener ciertas referencias de los periodos previos y es a partir de esa información que se inicia el presente análisis.

Es posible asumir que antes de la conquista de los Incas en los Andes meridionales (a cargo de Tupaq Yupanqui) y de su anexación como parte del Collasuyo²⁸, en lo que ahora es el departamento de Cochabamba, existe una dinámica territorial en parte ligada a los señoríos aymaras altiplánicos, pero también vinculada a grupos locales. Además, hacia la región amazónica, existen varias sociedades de pie de monte y -ya dentro de la llanura- una serie de grupos más o menos nómadas, cuyas interconexiones con vallunos y puneños parecen haber sido frecuentes. Como resultado, varios analistas apuntan a una red interétnica dispersa, que Solares describe para el valle central de la siguiente forma:

El marco natural de los valles está apenas alterado por siembras de maíz y pequeños núcleos aldeanos, -uno de ellos, Canata donde se establecería más adelante la ciudad de Cochabamba-, establecimientos que se presume estaban escasamente conectados. [...] El resultado fue una ocupación fragmentaria del territorio, el predominio de dispersión demográfica, la existencia igualmente dispersa de una agricultura no intensiva (2011b:45-46).

Al parecer, esa dinámica territorial se debe a una suerte de reclusión y relativo aislamiento de los valles cochabambinos y de sus paisajes aledaños, cuyas características de emplazamiento ecológico y geográfico montañoso y accidentado son determinantes (Larson, 1992: 35-6 y Solares, 2011a:14). Sin embargo, eso no quiere decir que se trata de espacios sin conexiones ni vías, sino que las existentes antes del incario no están relacionadas con un control centralizado. Tal vez una excepción de esa conectividad débil y dispersa es aquella del periodo de dominio tiawanakota, que impacta en la región en su periodo expansivo (entre los siglos VI y XI).

Por eso, la articulación de los caminos de los valles centrales de Cochabamba bajo el imperio incaico retoma esa serie de trazos y los regula a partir de los intereses del Estado Inca, estructurando el territorio. Así, como sostienen Romero (1978), Bollinger (1997) y Sánchez (2008 y 2011a) los caminos incaicos, denominados la “columna

28 El imperio Inca, denominado el Tawantinsuyo, se divide en 4 suyos: Antisuyo, Chinchasuyo, Collasuyo y Contisuyo, que se distribuían a lo largo de toda la extensión de la cordillera de los andes, hasta las costas del Pacífico, tomando como centro de referencia y distribución al Cuzco.

vertebral” del Tawantinsuyo, en gran parte recuperan la herencia de Tiawanaku, pero bajo un poder político centralizado y ordenador del territorio desde y hacia Cuzco, en tanto eje articulador de los cuatro “suyos”.

Como se verá, esa misma suerte de reapropiación de rutas se repite bajo la lógica de la dominación española, a partir de la tercera década del siglo XVI, cuando los europeos logran sentar su dominio en las regiones del actual departamento de Cochabamba. Así, para finales de ese siglo, se registran modificaciones radicales en la lógica de organización del territorio: “En el lapso de siete décadas el poder colonial, con la desestructuración o la conservación degradada de los derechos a la tierra que regían en el tiempo del inca, se impuso el predominio de un territorio consagrado a la propiedad privada de los españoles” (Assadurian, 1994:93).

En ese contexto, durante la colonia temprana se vive una adaptación subordinada del sistema de caminos y de los medios de transporte locales. Enajenados del poder Inca y revertidos hacia los intereses de ultramar y de la explotación minera potosina, miles de llameros y trajinantes recorren las mismas rutas de sus antepasados, aunque se incrementa el uso de algunas de ellas, mientras otras se degradan lentamente y algunas -pocas- son abiertas para facilitar la explotación de las comunidades locales y de sus recursos ganaderos (las recuas de llamas) en función a la extracción minera potosina.

1.1. Los actores incaicos y de la colonia inicial en los caminos

En una primera aproximación a los actores que habitan en la actual Cochabamba antes de la conquista española y durante el incario, Larson afirma que existe “...un mosaico de aproximadamente 40 grupos étnicos.” (1982: 9). Ahora bien, ese “mosaico” presente en el siglo XVI en la región, se debe en gran parte a la intervención del imperio Inca en los 100 años previos. Más allá de la primera conquista de la zona a la cabeza de Tupac Yupanqui, es bajo el dominio de su sucesor, Wayna Capac, que se organizan las tierras de Cochabamba, sobre todo del Valle.

Así, por una parte se establecen las principales rutas y su control desde el altiplano, pasando por el establecimiento de extensas zonas productivas y de almacenamiento de maíz en el valle central, repartidas entre los grupos aliados al incario (principalmente Soras, Quillacas, Carangas y Collas, de raíces aymaras y de vocación guerrera), junto a tierras destinadas al mismo Inca y a mitimaes estatales -provenientes de la costa y de los yungas- “premiados” con porciones de tierras fértiles (Larson, 1992:49 y Assadourian, 1994:120).

A esos grupos se unen otros mitmaq, que habitan estacionalmente la región de los valles centrales en función a las necesidades productivas del imperio y sirven en tareas agrícolas en las tierras dedicadas al Inca y a la producción de excedentes para su redistribución en las diferentes partes del imperio; pero también son incorporados en el mantenimiento de caminos, la construcción de obras hidráulicas y otros (Bollinger, 1997:98 y Larson, 1992:50).

Algunos grupos locales como los Sipesipe, se mantienen establecidos en la región valluna, dedicados principalmente al cuidado de las tropas de llamas que transitan en el imperio (Sánchez, 2008, 2009 y 2011c); y a su vez, hacia los valles menores (Mizque y Pocona), se instalan a las poblaciones Cotas y Chuis, provenientes del Valle Central, como parte del control de la amplia frontera yungueña (Meruvia, 2000:25 y Assadourian, 1994:117).

De una manera u otra, todos esos grupos son usuarios asiduos del sistema caminero Inca. Así, los aliados guerreros aymaras permanentemente se movilizan por las rutas principales, en función de los intereses de conquista y de control del territorio del Tawantinsuyo, tal es el caso de los Soras quienes también habitan en las actuales provincias de Ayopaya, Tapacará y en parte del departamento de Oruro (Rojas, 2001:36, Schram, 1993:5-6). De hecho, Paria es un tambo que también contaba con una dinámica étnica compleja, pero en tanto lugar de “paso”, donde el control incaico está integrado a las élites locales. Ese tambo es la puerta principal de ingreso desde el altiplano hacia las zonas productivas maiceras del valle, como lo muestran algunos trabajos arqueológicos recientes (Condarco, Huachari y Vargas, 2002:83-84).

La diversidad de alturas que permite la pendiente cordillerana y su descenso hacia la Amazonía, supone un medio favorable donde un sistema de intercambios se organiza, a partir de apropiaciones territoriales más o menos discontinuas y marcadas por lo que se denomina “control vertical de pisos ecológicos”²⁹ (Murra en Loza, 2008: 58) o “ecosimbiosis interzonal” (Delgado, 2002: 101). Esa lógica permite que los diferentes grupos, desde antes del incario, accedan a espacios productivos tanto en zonas cálidas y húmedas, como altas y secas, diversificando los intercambios y el consumo. Entonces, se registran múltiples alianzas entre actores y grupos étnicos van a garantizar esa diversidad productiva y que los Incas gestionan más o menos selectivamente.

Existen una serie de actores y funcionarios estatales encargados de la administración de los recursos, humanos y agropecuarios, que permiten al Estado Inca su gestión y redistribución en función a dar continuidad a los sistemas de reciprocidad internos, quienes hallan en la estructura vial y en los espacios de alojamiento (tambos) y almacenamiento sus escenarios clave de acción. A ellos se suman los “chaskis”, jóvenes que a través de un sistema de postas en las rutas incas, movilizan la información desde los confines del imperio hasta el Cuzco. (Bollinger, 1997:117-121)

Ahora bien, aunque esas instituciones están más o menos generalizadas en toda la extensión del Tawantinsuyo, la forma de organización territorial del Incario no es homogénea, como lo señala Larson:

A diferencia del caso de la puna, donde los incas gobernaban de manera sutil y casi invisibles, por medio de intermediarios étnicos, la presencia incaica en los valles se manifestaba en gran escala. El estado (sic) intervenía en el proceso de producción, dando forma a la vida económica de los valles parcialmente de acuerdo con los principios tradicionales de reciprocidad y comunalismo étnico, pero guiándolo hacia objetivos nuevos e imperialistas. (1992: 52)

29 Teoría desarrollada por de J. Murra, ampliamente utilizada desde fines de la década de los 70 para los Andes y su formación territorial prehispánica.

Así, otra estrategia utilizada en ese proceso es la de situar a grupos aliados estratégicos, guerreros de “arco y flecha”, en lugares clave, tal es el caso de puentes y lugares de paso dentro de la estructura caminera principal (Sánchez, 2011a). Así: “...Chuy, Quta, Muyu, Yampara, Chicha, Churumuta, Umu/Amo/Yumu...” una vez anexados al incario “... con funciones de control del territorio y de la gente, guardaban relaciones de similitud aunque, sin duda, de competencia y conflictividad” (31).

Tal dinámica es más intensa en las estribaciones de la cordillera oriental, como señala Sánchez para el caso de las relaciones interétnicas hacia la zona yungueña de Tablas Monte (2011a), como sugiere Barragán para el sur del departamento (1994), o -finalmente- en términos de Rojas (2001) sobre el valle de Mizque o para los yungas en Ayopoya, cerca de la actual frontera paceña. Así, los grupos emplazados en esos sectores, en sus caminos y puentes, no son simplemente receptores subordinados de la imposición Inca, sino grupos privilegiados y rodeados de una ritualidad importante, tanto por su capacidad de negociar e intercambiar con las sociedades de la selva, como por su fuerte vinculación a la producción de coca:

...la coca ya se producía antes de la expansión incaica, antecedente que permitió a muchos pueblos mantener su acceso a la coca, sería erróneo adoptar una posición extrema de un monopolio incaico o un uso generalizado de la coca en Los Andes, lo que contrariamente parece haber ocurrido es un uso limitado o controlado, ya sea por restricciones geográficas o por regulaciones de la política estatal incaica que aprendió a usarla como un instrumento de subyugación. (Meruvia, 2000:23)

Para algunos autores, esa relación con la región amazónica y con la producción cocalera es una muestra más de la organización y de la extensión del “control vertical de pisos ecológicos” desde el Estado Inca y desde la puna hacia los Yungas (Meruvia, 2000:21); pero para otros esa interrelación particular permite sugerir que se trata de encuentros más o menos horizontales y negociados. Así se plantean situaciones de poder diversas pero no asimétricas, donde no siempre la puna fue un centro hegemónico, dando una particular complejidad a la frontera suroriental en el Kollasuyo (Sánchez: 2011a).

Se trata de contactos que no sólo permiten a los pueblos de la cordillera obtener una serie de recursos amazónicos, sino que “a cambio de ello [los grupos de la selva] recibían metales cuchillos y piedras” (Roca, 2011: 68), bienes cotizados y vinculados a las condiciones geográficas y culturales de los grupos de las alturas. Así se tiene la “compleja distribución étnica que encontraron los españoles: un mosaico abigarrado de chunchos andinizados y de andinos afincados en las tierras bajas” (Combès, 2012: 66) donde la discontinuidad y la dispersión eran estrategias centrales.

Pese a toda esa estructuración sofisticada de distribución poblacional, de estrategias de control y estructuración territorial, la fragilidad de los equilibrios logrados por el incario, particularmente para el caso de la región valluna de Cochabamba, queda evidenciada al momento de la conquista española. Las versiones de la derrota de los soldados indígenas en la zona (Del Río, 2011:16-17 y Larson, 1992:53) dejan en claro la crisis producida ante la caída y ausencia del poder centralizado Inca (entre los años 1530-40) y sus consecuencias en el vaciamiento de las zonas productoras de maíz de Cochabamba. De hecho, algunos españoles llegan a decir que no hay “naturales” en el

valle, sino sólo mitimaes de diferentes partes (Urquidí en Sánchez, 2011b:4). Así, se produce una pronta constitución del dominio encomendero español³⁰. Si bien se trata de una forma de titularidad administrativa y que formalmente no implica una propiedad sobre la tierra sino sobre sus recursos, funciona como impulso para el desarrollo de una primera dinámica de privatización del suelo conquistado:

El proceso de apropiación privada de la tierra se inicia ya durante la vigencia de la repartición en encomiendas, y si bien en algunos casos esta propiedad fue atribuida mediante “cédulas reales” en la mayoría de los casos se trataba de apropiaciones ilícitas. La distribución de territorio en encomiendas favoreció a aquellos españoles con mayor influencia como retribución a las labores de conquista por ellos realizadas. Sin embargo, no todos los españoles podían ser beneficiados con la atribución de encomiendas, lo que sumado a la presión de la llegada de nuevos inmigrantes españoles determinó que la propiedad privada fuera proliferándose. (Loza, 2008: 80)

Ahora bien, en términos de actores y de movilidad, ¿cuáles fueron los factores de mayor trascendencia y transformación? Un elemento central es señalado por Kosoc, ya en el año 1978: “el poder marítimo” que implicó la conquista de los españoles supuso para ellos “...desarrollar una estrategia de caminos totalmente nueva” (623) que -pese a su desorden relativo inicial- persigue fines principalmente extractivos y de acumulación privada. Además, para el caso específico de la colonia sudandina, la gravitación central de la explotación minera potosina y la rápida creación de la Villa Imperial, con fines de acumulación y explotación a favor de los conquistadores, muestra claramente la consolidación de esa lógica en el territorio provocando su mercantilización progresiva y el crecimiento de una “acumulación demográfica inigualada en todo el Perú y [de] la plusvalía que allí conocían los bienes...” (Barnadas, 1973:391-392)

Así, la energía invertida por el Incario en la articulación caminera en función al Cuzco, toma una nueva dinámica para las regiones de Cochabamba, aquella que se propone aprovechar la fertilidad de los valles para alimentar y sostener la demanda interna producida por Potosí y por las otras ciudades fundadas en torno la extracción y transporte de la plata, principalmente en el altiplano. En ese marco, la apropiación de los recursos de producción agraria y de mano de obra local encuentra en la “encomienda” su primer sistema de explotación en manos privadas y bajo la aprobación de la corona española. Esa forma marca un paso abrupto en el gobierno sobre las comunidades, que más allá de modificar las formas de tributación³¹ y reciprocidad incaicas, se ven forzadas a romper los lazos de conexión entre tierras del altiplano y del valle, generando litigios y conflictos graves y álgidos, así como alianzas relativas entre algunas comunidades y los españoles (Larson, 1992:62-65 y Assadourian, 1994:121-136).

30 La encomienda fue la primera forma de adjudicación de los excedentes agrícolas de la zona en manos españolas. Se trató de una especie de “premio” (o ¿botín de guerra?) otorgado por la Corona para los conquistadores españoles y en favor del Estado colonial, en términos de administración de porciones de tierras y de sus recursos humanos y naturales.

31 Como menciona Larson: “...los tributarios que tenían que entregar una cierta cantidad de maíz a su encomendero, tenían que redistribuir sus tierras del valle y recortar su subsistencia para cumplir sus nuevas obligaciones. Más nefasto, los nuevos requisitos tributarios en cantidades fijas de productos lanzaban el peso de los riesgos de la agricultura sobre las espaldas de los mismos productores (Larson, 1992 57).

Sin embargo, el poder logrado por los encomenderos no tarda en ser considerado una amenaza para el Estado colonial, tanto por la autonomía que logran en las zonas conquistadas, como por el descenso de la mano de obra indígena que provoca su sistema de explotación descontrolado (221-250). En ese contexto, las transformaciones del Virrey Francisco de Toledo (entre los años 1569-1581) regulan la estrategia territorial de la Corona, rescatando a la minería potosina de su primera crisis, a través de medidas de reordenamiento sistemático del territorio en función de facilitar la explotación minera.

Las primeras consecuencias de esas modificaciones son, por un lado la creación de las reducciones indígenas y el establecimiento de centros administrativos españoles (tal es el caso de la fundación de la Villa de Oropeza -hoy Cochabamba- en dos oportunidades: 1571 y 1574); así se fuerza a los indígenas a vivir en pueblos transformando "...la forma de vida prehispánica que no era la de habitar en pueblos, sino de acudir ocasionalmente a ellos para intercambiar alimentos u otros bienes." (Escobari, 2001:23) Por otro lado, se produce la reapropiación de la noción inca de trabajo obligatorio para los indígenas a través de la "mita" y del tributo pero desarraigando la noción de "reciprocidad" que las sostuvo en el periodo previo.

Esos procesos de la colonización inicial, desde la conquista, pasando por la encomienda y llegando a las regulaciones toledanas, en términos de movilidad, suponen transformaciones radicales en los caminos "colonizados" por la nueva lógica mercantilista dominante:

...varias infructuosas revueltas posteriores contra la usurpadora e insignificante minoría española, y el temor de que alguna de ellas tuviera éxito, los condujo, entre otras cosas, a romper la columna vertebral del viejo Imperio de los Incas. Esto no fue realizado por medio de la destrucción física del camino mismo, sino por medio de las nuevas fuerzas económicas que dieron forma al imperio español en Sudamérica (Kosok, 1978: 624).

Los actores y su forma de operación en los caminos también se modifican y reajustan. Por una parte, las comunidades reducidas y vinculadas a los tambos, así como los troperos de llamas, mantienen cierto rol estratégico al ser depositarios del conocimiento para el mantenimiento de las vías y de los puentes, de los recursos locales y de las formas andinas de transitabilidad. Para el caso altiplánico eso se evidencia en los estudios de Glave, quien muestra cómo, al inicio de la colonia y pese a los esfuerzos del gobierno español, el sistema de Tambos no es reemplazado, quedando gran parte del control de los espacios de hospedaje, almacenamiento y circulación de productos y de información en manos indígenas (1989:119-121). Así por ejemplo, sobre el servicio de Chasquis, Otero menciona:

Los españoles aprovecharon de los métodos empleados por los incas tal como el de los chasquis, [...] Durante la colonia se creó un uniforme con el que] se vistió a los antiguos mensajeros del Inca, y se les proveyó de cuernos chapeados con plata que fueron utilizados en forma de bocina. Se dispuso además "que se les pague en su propia mano sin dilación, que se provea cuanto sea necesario para su alivio y paga, de forma que no reciban agravio alguno, que no sean molestados ni vejados, que sean bien tratados y amparados por la justicia". [...] El correo primitivo de los incas, estuvo combinado con el uso de los quipus. Los españoles sustituyeron los nudos de lana de los incas por los pliegos lacrados de papel de barba. (2011:105)

Sin embargo, esa lógica está subordinada a las necesidades de los productores encomenderos (y después hacendados), pero sobre todo a un nuevo grupo de “comerciantes” españoles, que toman a su cargo los trajines y se especializan en el transporte desde y hasta Potosí, a partir del “flete” –muchas veces asimétrico y sobreexplotador– de los sistemas indígenas de transporte. Para la zona altoandina, el autor menciona:

Asistimos, entonces, a un cambio en el tipo de relación de la economía comunal y la imposición estatal. La relación que se dio en función de intereses “sociales” para el caso inca, pasó a ser una subordinación despótica de la economía comunal y el servicio de caminos “colectivos”, en favor de los intereses particulares de los mercaderes de la Colonia. Pero eso no era todo. [...] una masa creciente de energía [indígena] era contratada para el trajín. Así, la producción de circulación estaba o transfería la fuerza de trabajo y los recursos comunales (animales sobre todo) de las poblaciones de este “espacio de trajín”, espacio físico y económico-social, hacia el momento de la circulación de las mercancías agrícolas...” (49)

En el caso de los valles, algunas de las formas de movilidad que se dan en las regiones altas son similares. Por ejemplo, la mita, al aplicarse en 16 provincias³² del virreinato del Perú, entre ellas Cochabamba, implica una movilidad permanente de grupos de mitayos hacia las minas potosinas. Pero junto a esa dinámica se registra otra movilidad no solo físico-espacial, sino también identitaria, particularmente clandestina, que impacta fuertemente en las regiones de los valles centrales y valles menores. Blanes analiza ese proceso en términos demográficos, de la siguiente forma:

Sabemos que entre 1573 y 1683 se produjo un descenso de 42% de la población indígena total y de 50% en los indígenas adultos sujetos a la mita. [...] En 1683, 45% de los hombres adultos vivían fuera de los pueblos reales en los que originalmente habían sido asentados sus antecesores. Hacia los años 1690 la movilidad laboral era el problema crítico de la minería y la “vagancia” estaba más generalizada en el sur andino que en cualquier otro lugar del imperio español. (1982: 43)

A partir de esos referentes, si bien no existen documentos dedicados a la circulación y a las vías para esa etapa en los valles de Cochabamba, por el vaciamiento poblacional que sufren inicialmente, por el rápido establecimiento del poder encomendero y por los intereses españoles ligados a la producción agrícola frente al mercado potosino es posible proponer que se constituye una zona de fácil tránsito de mercaderes y también de incorporación y subordinación de los indígenas especializados en la domesticación del ganado llamero. Al mismo tiempo, se convirtió en un corredor de huida de indígenas “forasteros” y en un escenario de reclutamiento de yanaconas (perfil de los indígenas que trabajan para los españoles y que reciben su protección) así como de asentamiento de “mestizos”, otra adscripción recurrente en los originarios que “escapan” de la mita.

Posiblemente los valles de Cochabamba, tanto Centrales como Menores, se constituyen en corredores intrincados, donde los trazos de los caminos principales heredados del incario son más bien eludidos en función a evitar la visibilidad frente al sistema de mita y de tributo. Por eso, probablemente los senderos y las rutas pequeñas, integrados y mimetizados en la geografía montañosa, han sido más utilizados por ese tipo de

32 Sobre la dinámica de la mita potosina, Tandenter menciona: “La corona española habría organizado durante casi dos siglos y medio, desde la década de 1570 hasta 1819, una migración laboral forzada para las minas de Potosí, que como contrapartida de sus efectos disruptivos sobre las comunidades indígenas en las que se reclutaba, sólo producía beneficios irrisorios.” (1980: 3)

caminantes. Pero no por eso es posible sostener que las rutas incas desaparecieron. Si en la región de altiplánica su mantenimiento y gestión cotidiana está principalmente en manos indígenas, en el caso de Cochabamba esto puede ser relativamente similar, tomando en cuenta que las recuas de transporte de los productos más importantes mantienen y aprovechan los trazados incaicos y del ganado llamero.

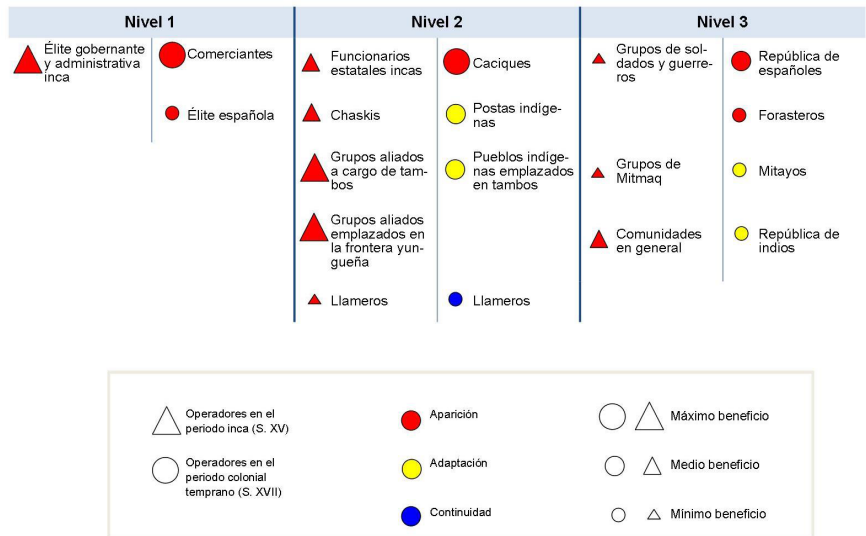
En ese marco es interesante revisar el caso de Pocona en los valles “menores”, por su relación prehispánica con la producción cocalera de los yungas de Chuquioma, que en el periodo de la minería potosina se ve subordinada a las lógicas de mercantilización española a partir de la alta valoración de la coca en la minería y del proceso de monetización de la economía indígena (Barnadas, 1973:383; Glave, 1989:69-89; Meruvia, 2000:31; y Numhauser, 2005:39-66). Se trata de una zona excluida de la mita en su versión minera, pero que incorpora ese mecanismo para la explotación del cultivo de coca y para los servicios de construcción y mantenimiento de pueblos y caminos (Meruvia, 2000:82-99). Así, el tambo de Tiraque es el referente de la distribución de coca, por donde el producto se transporta no sólo a lomo de “carneros de la tierra” (como se denomina a las llamas en la colonia inicial) sino también de los mismos indígenas, usados como cargadores, pese a la prohibición y la polémica que ese tipo de sobreexplotación genera entre los mismos españoles, por sus intereses de mantener una mano de obra constante en las empresas mineras (63-75 y Glave, 1989:108).

Finalmente, un actor también heredado de la tradición incaica, pero readaptado en el escenario colonial temprano es el constituido por las élites de las comunidades locales, denominados generalmente caciques o curacas. Se trata de una bisagra entre la “república de españoles” y la de “indios” que se fortalece, sobre todo a partir de las reformas toledanas, como instancia de control y gobierno local frente a las comunidades para garantizar el cobro de tributos y el desplazamiento de mitayos. (Larson, 1992:97-98). Esa posición, particularmente en los pueblos indígenas ligados a las rutas, a los tambos, al ganado de “carneros de la tierra” y a su gestión, permite a los caciques intervenir progresivamente como comerciantes, generando ganancias relativamente importantes, particularmente en el escenario de limitaciones que rodeaba a la condición “indígena” de ese periodo (Golte, 1980:153-154).

Para resumir lo mostrado hasta acá, es posible generar una primera esquematización de los actores mencionados y sus niveles de operación entre los periodos incaico (siglos XV-XVI) y de colonización hispana temprana (siglos XVI-XVII) que se presenta en la gráfica 4. La dinámica de actores que se propone como hipótesis se ordena inicialmente en tres niveles de operadores propuestos por Dupuy (1991) sobre las redes técnicas territoriales. Así, en el periodo analizado, algunos actores se mantienen y/o se transforman relativamente en su actuación, dominio y en los beneficios que obtienen a partir de su participación en la red vial, pese a las transformaciones violentas que se registran.

Otro grupo de actores aparece con la colonización, entre los que sobresalen aquéllos que “controlan” en mayor medida la red (de primer nivel): los comerciantes y gestores de “trajines”. En coherencia, por la mercantilización de las rutas en función al mercado

Gráfico 4. Esquema de los operadores de redes viales entre el siglo XV y XVII, a partir de los niveles sugeridos por Dupuy



Fuente: Elaboración propia

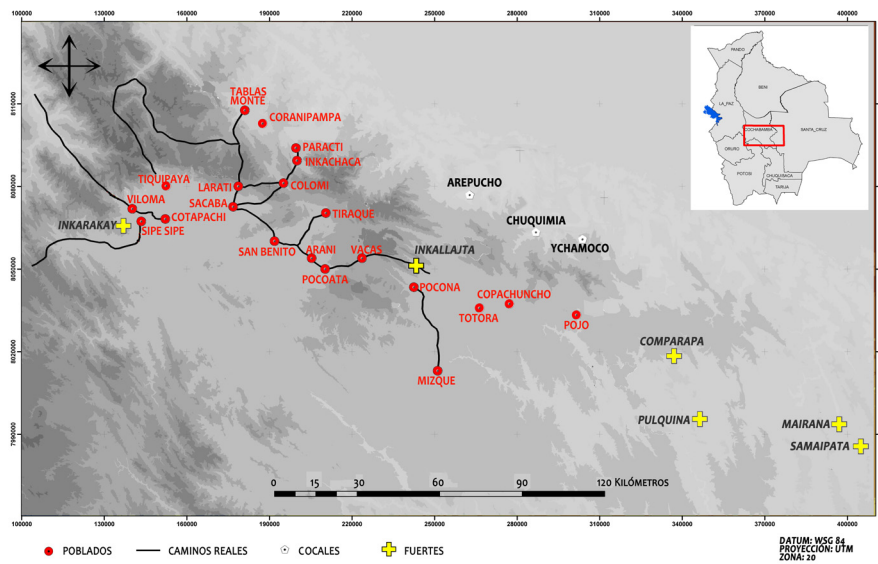
de Potosí y pese la reducción de los originarios a partir de las reformas toledanas, es posible suponer que aún las autoridades españolas no logran un control similar de los caminos. Asimismo, pese a que los indígenas conservan su rol de mantenimiento y servicio de tambos, eso no supone un control ni beneficios suficientes como para alcanzar el mismo nivel y -en el caso de las comunidades que no mantienen una relación directa con esas rutas comerciales- ellas son simplemente usuarias, casi sin derecho al libre tránsito, mientras los otros transeúntes -también de tercer nivel- de la república de los españoles, pueden desplazarse sin riesgos y con mayores ganancias.

Vale la pena mencionar que la propuesta de sistematización de actores desarrollada en la gráfico 4 no establece perfiles rígidos ni “puros”, por más que las intenciones coloniales hayan pretendido eso para la población indígena. Por ejemplo, varios españoles eran hacendados, pero también comerciantes y funcionarios estatales a la vez y -a medida que la colonia avanza y se consolida- esos perfiles fortalecen verdaderos monopolios descontrolados y despóticos (como se puede ver siguiente en la etapa de los repartimientos). Finalmente, los caciques y los mestizos, se convierten progresivamente en comerciantes y artesanos que, siempre en menor escala, mezclan y burlan las categorías impuestas por el Estado colonial, acumulando poder y capacidad de movilidad y comercio.

1.2. Tránsito en los caminos y localizaciones en el periodo Inca

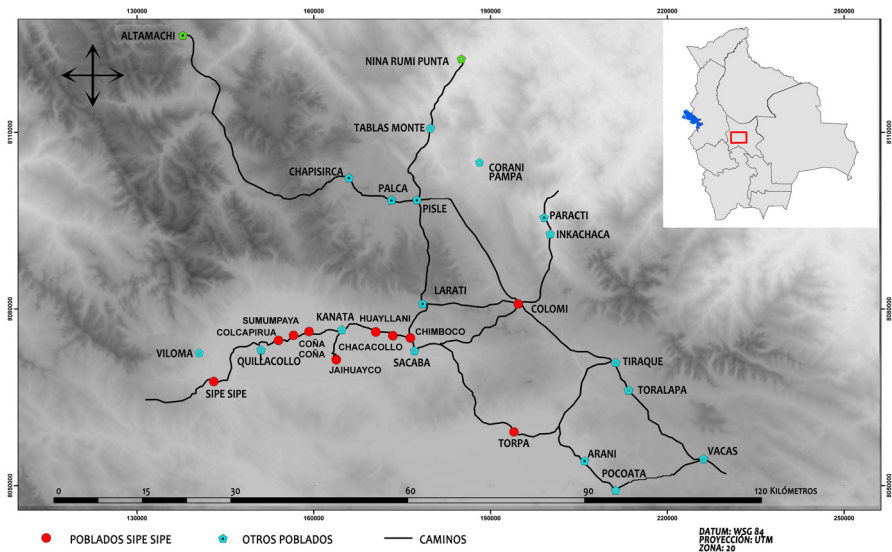
En el juego de operadores que se ha descrito resalta que los caminos, particularmente en el incario, responden a criterios tecnológicos y de construcción que no sólo se relacionan con el tipo de métrica pedestre, de transporte de carga animal (auquénido)

Mapa 3. Caminos arqueológicos prospectados hasta el 2008



Fuente: Sánchez, 2008

Mapa 4. Trazos estimados de los caminos llameros en Cochabamba



Fuente: Sánchez, 2008

dominante sin manejo de la rueda, sino además con una lógica de ejercicio de poder y de ritualidad específica, donde el uso de la piedra, las escalinatas, los muros, los sistemas de drenaje y los puentes implican una serie de simbolismos principalmente

vinculados a la Pachamama, las apachetas y los apus. “La roca que aflora es como la punta de un iceberg, cuyas prolongaciones están profundamente conectadas con el interior de la tierra [...] como un representante visible de las entrañas de la tierra.” (Bollinger, 1997:21) por lo que todo el uso de las piedras, el aprovechamiento de las montañas y las pendientes incorpora una religiosidad intensa.

En ese marco, estudios sobre la red caminera en Cochabamba permiten suponer que las rutas tienen diferentes características y jerarquías, de acuerdo a su uso, como sugiere Sánchez (2008:107-117):

- Camino Real (conocido como Qhapaj Ñan)
- Caminos angostos, “atajos de indios” o k’ullqos
- Caminos de Llameros

Para los primeros, es posible mencionar que ellos se trazan a partir de los siguientes criterios:

...de ser los más recto posible entre dos puntos; de contar con tramos de solado de piedra allá donde se la necesitaba, cuando el terreno era suave o sujeto a inundaciones, en algunos casos con muros que la acordonaban, para evitar que las llamas no se salgan del camino (Bollinger, 1997: 20).

El Qhapaj Ñan es la vía principal, de tránsito de los soldados, mitayos y de la élite incaica. Su estructura nace en el Cuzco, en su plaza central, desde donde parten cuatro vías principales. Cada una de ellas lleva hacia uno de los “suyos” que componen el Incario y desarrolla sus propios ramales, en función de la geografía específica de cada sector y de los intereses de conquista y de producción del Imperio (101).

Así en el caso de Kollasuyo, un ramal se dirige hacia el lago Titicaca, dividiéndose en dos para atravesarlo por sus dos costas, sureste y noroeste. De esas rutas, la segunda ingresa por el norte del actual departamento de Cochabamba “...de donde salían varios ramales que penetraban a los Yungas [y] llegaba al tambo “Real” de Paria (Bouysse-Cassagne 1984; Condarco et al. 2006), lugar donde además confluían varios caminos” (Sánchez, 2008:110). Los autores coinciden en asignar un rol estratégico a ese tambo: como entrada a las zonas maiceras y de almacenamiento de grano, desde donde las principales vías seguían los cursos de los ríos Arque y Tapacarí (Larson, 1992: 35-6 y 51 y Solares, 2011a: 14).

Desde ese punto diferentes ramales ingresan hacia el espacio Cochabambino, algunos de los cuales son registrados en prospecciones arqueológicas. Esa información permite suponer que ellos recorren los Valles Bajo y Central, donde se hallan los grandes depósitos de maíz de Cotapachi, alcanzando El Paso y Tiquipaya, mientras otras rutas se distribuyen por el valle de Sacaba hasta Tiraque, o llegan al Valle Alto (Santibáñez, San Benito, Arani y Vacas) y siguen hacia los Valles Menores de Mizque y Pocona, hasta Totora, Pojo, Comarapa y Samaipata (las dos últimas ya en el actual departamento de Santa Cruz). Los trazos prospectados se muestran en el mapa 3 y los detalles de los mismos pueden ser consultados en la tesis presentada por Sánchez (2008:107-115).

Es interesante recalcar que Cochabamba, tanto hacia el noreste de la región de los Valles Fluviales (sobre todo Ayopaya), como en la del Valle Central (a la altura de Sacaba) o la de los Valles Menores (Carrasco), se conforma una densa “frontera” ecogeográfica y sociocultural, donde las transiciones se intensifican:

...la frontera incaica no fue simplemente una línea imaginaria al estilo de los estados modernos bordeada por fortalezas que separaba los territorios interandinos de las tierras bajas amazónicas. Por el contrario, era una amplia franja espacial con funciones complejas y de límites políticamente inestables y difusos que incluían una serie de espacios agrícolas, ceremoniales y sitios defensivos ubicados en lugares estratégicos y ocupados en momentos de crisis. (Del Río, 2011: 101)

En ese marco, una serie de sistemas de infraestructura constituyen esa suerte de espacio de articulación y de transición. Así, las fortalezas, por ejemplo, no son sólo espacio de bélicos, que protegen al Incario de las tribus de las llanuras (principalmente “chunchos” y “chiriguano” de acuerdo a lo registrado por los conquistadores) sino también son espacio de articulación de un archipiélago de diversos nichos productivos, de ritualidades específicas y de intercambios sociales, es decir, de una complejidad permeable (101-105).

Otro tipo de infraestructura relevante en esas rutas son los puentes, cuya función como puntos estratégicos de paso ha sido ya abordada, pero además que supone una tecnología de construcción flexible y de mantenimiento permanente adaptada a las montañas andinas y a sus pendientes pronunciadas. Precisamente, para garantizar su transitabilidad, el incario cuenta con “...trabajos de conservación [continuos a los que] estaban obligados los ayllus-aldeas vecinos” (Bollinger, 1997: 123). Así, en función a la llama -como principal medio de transporte- y a la “anda” montada sobre varas y cargada por hombres, donde se transportaban los principales funcionarios estatales, se desarrollan trazos de rasantes suaves, sostenidas tanto por puentes, gradas, vados y pontones (Romero, 1978:332-335).

Complementando la vialidad estructural del Qhapaj Ñan, están también los “atajos de indios”, de trazo más irregular y reticular, incrustados en la cotidianidad de las comunidades y en sus comunicaciones previas a la llegada del incario. En cambio, con más presencia escénica, los caminos de llameros responden a características específicas ligadas al tránsito de ese ganado, a su cuidado y forma de desplazamiento (ver mapa 4).

Para el caso de Cochabamba, Sánchez (2008) plantea que las poblaciones Sipesipe se dedican a ese tipo de labores, contando con una serie de rutas particulares, de una anchura importante (entre 5 y 8 metros) y en muchos casos con muros para evitar la dispersión de los animales (ver gráfico 5), facilitando el transporte de productos a través del altiplano, las cumbres en torno al valle y llegando hasta los yungas para la movilización de la producción coquera (ver mapa 5). Los caminos de los “llamacamayoc” además podrían haber implicado una serie de tambos, diferentes a aquéllos vinculados a la producción agraria, y más bien específicamente relacionados con las necesidades de descanso de los animales y con espacios de bofedales y pastizales para su alimentación (117).

Gráfico 5. Corte transversal esquemático de una vía incaica



Fuente: Elaboración propia en base a Bollinger, 1997, Ravines, 1978 y Sánchez, 2008

1.3. Transformaciones coloniales en la red vial Inca

¿Qué cambios supuso para ese tipo de control territorial y de articulaciones viales la llegada de los españoles? Vale la pena comprender que el ingreso de los conquistadores aprovecha precisamente la ruta del camino real inca. De hecho todos los estudios consultados del Qhapaj Ñan parten de las primeras crónicas españolas en las que los escribanos relatan la magnificencia y la pulcritud de sus trazos:

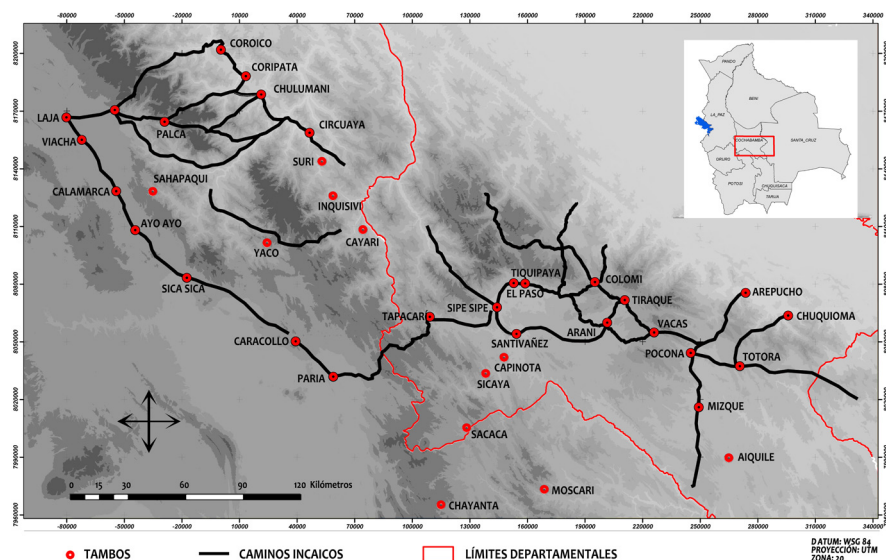
Una de las cosas que yo más admiré, contemplando y notando las cosas deste reino, fue pensar cómo y de qué manera se pudieron hacer caminos tan grandes y soberbios como por él vamos, y que fuerzas de hombres bastarán á los hacer, y con que herramientas y estrumentos pudieron allanar los montes y quebratar las peñas, para hacerlos tan anchos y buenos como están... (Pedro Cieza León, 1551 en Pereira, 1982:57).

Pero el paso de los españoles y la destrucción del Estado incaico, primero corrosiva y luego violenta, supone por un lado incrementar las “luchas entre los reinos étnicos” que lo componen; por otro, las tensiones ya presentes dentro de sistema incaico que son aprovechadas para su conquista (Solares, 2011a:16) y por último -principalmente en los valles- un vaciamiento de las poblaciones y por lo tanto de los sistemas de mantenimiento vial.

Ese proceso se reflejó en los caminos, tambos y collcas, que a un principio son relativamente abandonados, hasta que el nuevo gobierno se organice y los integre en su lógica comercial. Así, para 1543, se trata de reorganizar el servicio de tambos a fin de facilitar la movilización de minerales y productos, que encuentran en el altiplano y luego en los puertos de Arica su principal destino³³. La justificación de Vaca de Castro, funcionario

33 La introducción de la vía marítima y de los intereses de ultramar en esa etapa juegan un rol decisivo. Glave señala cómo se desarrollaban estos trayectos en la colonia temprana de la siguiente manera: “Entre Potosí y el puerto de Arica encontramos una primera ruta de circulación [...] iba el azogue usado para la extracción de la plata. De vuelta, al puerto caminaba el mineral extraído de Potosí. [...] Para la salida de la plata, también una ruta marítima, entre Arica y el Puerto de Lima, el Callao. [...] Por el puerto del Callao llegaban al espacio peruano toda la mercadería distribuían legalmente im-

Mapa 5. Articulación de los caminos y tambos de Cochabamba a la red vial Inca



Fuente: Sánchez, 2008

de la corona encargado de las disposiciones que regulan el funcionamiento de los tambos, muestra el siguiente tenor:

Por cuanto en estos dichos Reynos, y Provincias ha avido y hay gran disminución de los Indios Naturales y asi lo he visto por vista de ojos viniendo de la ciudad de Quito a esta ciudad del Cuzco por lo llanos y la mayor parte de la Sierra que son 400 leguas que son mas los lugares, y Tambos, y sitios de los indios que están despoblados y quemados que no han entablado, y quede mas de las guerras y alteraciones que ha avido en estos Reynos queriendo proveer en esto han sido por la necesidad tan grande que hay que de hacerlo para la conservación de los Naturales y que no se acaben de perder del todo por cumplir con lo que cerca de esto me fué mandado por la Sacra Cesarea Católica Magestad del Emperador nuestro Señor... (en Valega 1939:125-126).

De esa manera, a medida que se van fundando las ciudades para garantizar el tránsito de productos y el equilibrio de intereses administrativos y económicos coloniales (Glave, 1989:29-31; y Blanes y otros, 2003:85-97), también se va fortaleciendo una estructura de tambos bajo la obligatoriedad de su mantenimiento y de la restauración de los servicios vigentes durante el incario. Para el caso de la región de Cochabamba y sus vecinas altiplánicas, el mapa 5 muestra una aproximación de los trazos y tambos, tanto en los caminos reales como en los de llameros.

Pronto se convierten en espacios importantes de intercambio y de contacto entre comerciantes, indígenas de las comunidades locales y mitayos, donde se evidenciaba “el cambio de las formas de vida de los hombres y mujeres andinos.” (Glave, 1989:133).

portada que los mercaderes distribuían en el espacio interior. [...] Dos rutas de este movimiento complementarán el eje central ordenador del espacio. La primera, de Lima hacia Arequipa, que tiene una doble circulación, por mar y por tierra. La segunda, de Lima hacia Cusco y viceversa.” (1989 28 y 29).

Así, por un lado, se sostiene un “despotismo estatal” obligando a los indígenas a mantener las vías en función a los intereses de la circulación comercial colonial y, por otro lado, se fomenta el sistema de “trajines privados”, que pagan servicios en moneda, mercantilizando la economía indígena e introduciéndola al sistema de consumo interno colonial (49).

Sin embargo, cabe mencionar que aun así se mantiene un espacio de relativo dominio de los indígenas locales referido al transporte, ya que en principio la utilización de los caminos incaicos no permite otra forma de movilización que la utilizada antes de la colonia (Kosok, 1978:624). “A diferencia de otro ganado europeo, las llamas estaban mejor adaptadas a los ambientes altos y áridos de la Puna, consumían forraje natural y no precisaban un elevado número de hombres para guiarlas” (Sica, 2010:32). Por eso, durante el periodo de predominio de ese transporte y su comercialización también supone un eje de acción indígena, aunque sobreexplotado y subordinado a las lógicas comerciales nuevas.

En ese marco se comprende mejor la reestructuración introducida por el virrey Toledo a fines del siglo XVI, que modifica radicalmente el territorio previo, sustentado en asentamientos dispersos y discontinuos con límites porosos, por un intento de establecimiento de fronteras rígidas, socioculturales y geográficas, que se matizan con los espacios de tránsito y de comercio permanente, donde las transformaciones sociales y culturales se hacen patentes.

Para los Valles Centrales, la fundación de la Villa de Oropeza busca la realización de un “lugar” clave de administración y regulación española, para colaborar a la “formación de un mercado local estable, lo que a su vez permitió organizar mejor los flujos monetarios y de productos que tenían lugar en forma creciente entre los valles y el centro minero” (Solares, 2011a:21). Se trata además de una forma de frenar las demandas y los alegatos de los ayllus de las alturas, que reclaman sus terrenos de cultivo cálidos, atribuidos y explotados durante el Incario. Así, la fundación de las dos repúblicas, apoyada en la creación de villas y de reducciones, “...facilitará la aparición de los nuevos derechos coloniales sobre las tierras conquistadas” (Assadourian, 1994:137). Sin embargo, como registra Delgado, el efecto en muchos sentidos fue el contrario ya que por la dispersión y la discontinuidad que caracteriza a la organización territorial previa, las concentraciones asignadas a los indígenas son progresivamente abandonadas (2002:106), para favorecer estrategias clandestinas que permitan mantener el acceso adiferentes pisos y actividades productivas.

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

A ese circuito, desde las alturas limítrofes del actual departamento de La Paz, entre

Ayopaya y Tapacarí, también incorpora la movilización de tubérculos que -en menor medida- circula por ese mismo trayecto y de vuelta hacia Cochabamba y los Valles. Mientras, por el sur del actual departamento y por los denominados Valles Menores, se integran circuitos de producción de coca con una dinámica particular, cuyo punto de distribución es el Tambo de Tiraque, vinculado a Pocona y Totorá, que luego alcanza a La Plata (hoy ciudad de Sucre) y -finalmente- a Potosí.

Cabe mencionar que ese vínculo de producción cocalera encuentra su principal fuente de enriquecimiento en el sector yungueño de Chuquioma; uno de los pocos rastros que conserva la relación efectiva con la zona yungueña y amazónica en Cochabamba, pero que -durante el siglo XVII- se ve quebrada por los “ataques” de los indios yuracaré, provocando la clausura temporal de ese tipo de producción (Meruvia, 200:147-157, Schramm, 1993:23). Asimismo, los diversos intentos colonizadores iniciales de ingresar por Sacaba hacia Moxos (Sánchez, 2011b:5) no logran restablecer los frágiles y complejos sistemas de equilibrio logrados por el incario en la zona limítrofe suroccidental, que sufren una profunda ruptura. Como menciona Combès “...la frontera entre Andes y llanos orientales se consolidó en todo caso con las representaciones coloniales españolas” (2012: 65).

Asimismo, hacia la región de los Valles Fluviales de Ayopaya los caminos se mantienen más bien relacionados con los Yungas paceños, donde se intensifica la producción de coca. Pero en términos globales sus laderas en la cordillera Oriental de los Andes son poco explotadas, pobladas y transitadas. Probablemente “...una de las razones de su poca atraktividad fue el espeso monte en las faldas de sus cerros [...] los abismos de sus quebradas y su situación geográfica, fronteriza a la región de los “salvajes”” (Schramm, 1993:2).

Progresivamente las modificaciones introducidas por la colonia transforman la dinámica caminera incaica, aunque parte de sus trazos e infraestructuras perviven, readaptados en una lógica de límites socioculturales y de economía mercantilizada impuestos violentamente.

CAPÍTULO 2: MULAS, REPARTIMIENTOS Y DECADENCIA

De acuerdo a lo mencionado, al inicio de la etapa colonial el transporte y el sistema vial de los Andes son aprovechados de manera indiscriminada. Pero al mismo tiempo, los recursos y los conocimientos indígenas de alguna manera permiten a las comunidades locales, particularmente a aquéllas vinculadas al cuidado y a la movilización de ganado llamero, contar con espacios de poder y de negociación. Ahora bien, durante “...las primeras décadas del siglo XVII, existió un período de transición entre el tráfico caravanero tradicional y la arriería colonial, en [el] cual convivieron los camélidos con el ganado europeo” (Sica, 2010: 32). Posteriormente, las “mulas” introducidas por los españoles y todos los conocimientos de su gestión se extienden por los andes y dominan la movilidad comercial. Ese proceso también implica a las poblaciones originarias, tanto porque algunas de ellas encuentran en la arriería su actividad principal, como por las imposiciones y acciones coloniales que promueven e impulsan el uso y la comercialización de las mulas.

La transformación de los medios de transporte, su adaptación y la diversificación de las rutas por las cuales se transita, fue uno más de los cambios -profundos y complejos- que vive la sociedad colonial en su consolidación, pero también en su progresiva decadencia, directamente ligada con la extracción minera en Potosí en el caso de América del Sur entre los siglos XVII, XVIII y XIX.

Como se ha mencionado, las reformas promovidas por el virrey Toledo tienen entre sus principales objetivos el sustento tecnológico y el ordenamiento del territorio suficiente para garantizar la extracción de la plata desde las empresas mineras de Potosí. Así, las reducciones indígenas y la aplicación de mita a un principio se muestran como elementos eficientes de ese sistema, pero a medida que los años van pasando, su funcionamiento va decayendo sistemáticamente.

Para ello un factor determinante es la dificultad de que la mano de obra mitaya efectivamente llegue y vuelva de Potosí sin “fugar” de su comunidad para evitar la explotación minera:

...las fuentes abundan en referencia a desertiones y ausencias, lo que sugiere que no era materialmente difícil abandonar la unidad de producción [minera], o la ciudad [de Potosí]. La desertión se constituía entonces en el único límite relativo que el empresario debía considerar a propósito de la intensidad de la explotación a la que se sometía al trabajador forzado. Visto el problema desde el punto de vista del mitayo, la huida presentaba las mismas desventajas que el [...] abandono definitivo de su pueblo de origen, pues en ambos casos el tributario perdía sus derechos en la comunidad (Tandeter, 1980: 29).

En ese marco, los indígenas -muchas veces convertidos en “forasteros”- encuentran acogida en los Valles de Cochabamba, junto a los hacendados y en la producción agrícola. Se genera entonces una rivalidad entre las explotaciones españolas, agropecuarias y mineras, por la mano de obra local, casi gratuita, que permite las ganancias españolas sin mucha inversión tecnológica³⁴ (Larson, 1992: 115).

34 Una consecuencia de este proceso es la preocupación de los caciques por solicitar el censo y recenso de la población de las reducciones y de que su cálculo se realice en función del cumplimiento

En Cochabamba, una élite conformada por hacendados, ingresa en ese juego de poderes y de rivalidades complejas. La “hacienda” era un tipo de “propiedad privada” agropecuaria, obtenida principalmente en procesos de compra y venta de tierras de las comunidades -más o menos legales- que son reguladas durante el periodo toledano. En ese mismo tiempo se legisla el “yanaconaje”, a fin de permitir que los indígenas que ya viven con los españoles cuenten con una dotación mínima de tierras para su subsistencia, con el acceso a “arado y bestias” para la siembra, tela para sus vestidos, religión y cuidados de salud. “A cambio de esto los Yanaconas tenían que trabajar de sol a sol para su señor y a su petición” (Larson, 1992: 114).

Inicialmente la capacidad de comerciar de esos indígenas sometidos a la hacienda es “legalmente limitada”, ya que pueden acceder a los espacios de mercado exclusivamente al momento de movilizar la producción de su “patrón” y -solo entonces- tienen opción de comercializar los excedentes de sus propias cosechas (115). Pese a tal prohibición, la lenta decadencia colonial supuso que muchos hacendados se vean forzados a transformar sus formas de contrato con los “yanaconas” y con los nuevos contingentes de indígenas que constantemente llegan hacia la región de los valles centrales huyendo de la explotación potosina para buscar nuevas alternativas de subsistencia.

Así, se inicia una serie de dotaciones y alquileres de tierras, de formas de producción compartida y de diversificación de las actividades productivas y de comercialización (Larson, 1992: 234-237). Los indígenas que acceden a ese tipo de tratos ya no son conocidos como “yanaconas”, sino “arrenderos”, sujetos que cambian su régimen identitario oficial lejos de sus comunidades y pueblos de origen. De ese modo:

...el poder de los antiguos encomenderos, luego asumido por los hacendados, fue siendo sutilmente compartido por nuevos actores sociales: los arrenderos que encontraron en la alternativa del mestizaje la llave que les permitió controlar el floreciente mercado interno regional que habían logrado estructurar (Solares, 2011b: 50).

Sin embargo, en términos globales, el siglo XVIII registra un importante decrecimiento económico de las colonias sudandinas y principalmente de su motor minero (Larson, 1992: 141). Eso termina afectando a los hacendados, ya que el destino principal de su producción agraria son las explotaciones potosinas (Solares, 2011a: 33 - 32). En ese marco de contracción de mercado, varios intentos desde las autoridades españolas van a tratar de regular y relanzar la economía.

Un ejemplo de esas innovaciones normativas es la monetarización del tributo. Esa medida busca evitar el pago de los aportes toledanos a la corona en productos y obliga a las comunidades a vender su fuerza de trabajo en los mercados locales en caso de no contar con suficiente producción excedente para comercializar. De esa manera, varios fenómenos van a articularse, por un lado el desarrollo de una producción agrícola indígena principalmente de “subsistencia” no comercializable; por otro lado, la “moneda” se convirtió en un elemento cada vez más ligado a los pagos tributarios y menos a los intercambios; y -finalmente- se reduce la capacidad de consumo de mercancías y por lo tanto otros sectores económicos se ven afectados, como el comercial y el manufactu-

de la mita y del tributo de acuerdo al decrecimiento de la población local, para evitar la recarga producida por las deserciones. (Larson, 1992: 128)

rero artesanal (Golte, 1980: 68 y Larson, 1992: 155).

Ese proceso tuvo además como correlato el desgaste y los abusos de la burocracia colonial y particularmente de sus articuladores locales: los corregidores. Se trata de españoles y criollos que muchas veces son al mismo tiempo comerciantes, hacendados y/o dueños de obrajes. En algunos casos son ellos quienes facilitan el subregistro y/o ocultan a los tributarios: “Convertían a los indios de los pueblos en braceros permanentes en sus haciendas y en sus talleres textiles” (Larson, 1992: 157).

Sin embargo, para paliar la baja de la circulación monetaria y el descenso del consumo, primero algunos corregidores y luego las autoridades virreinales legalizan el sistema de “repartimientos” (Roca, 2011: 125). Se trata de un procedimiento a través del cual se impone la compra forzosa de una serie de productos a las poblaciones indígenas y española. Así, lo requirieran o no, se ven forzados a adquirir productos como herramientas de trabajo, paños de Quito, telas importadas desde ultramar y/o textiles de algodón (Golte, 1980: 88-89 y Roca, 2011: 124-125), muchas veces obtenidos de las mismas haciendas y talleres de los corregidores (Larson, 1992: 161). Parte esencial de los productos distribuidos y movilizados son las mulas:

Los repartos forzosos de mercancías a los indígenas realizados por los corregidores fueron uno de los motores del mercado interno colonial; en ellos las mulas del Tucumán figuraban como una de las mercancías más frecuentemente repartidas en grandes cantidades. Las mulas llegaban de este modo a la población indígena siempre a precios más altos que los de mercado (Paz, 1999: 53).

Los corregidores entonces se constituyen en mercaderes que administran el tráfico de mercancías, cargadas en las mulas desde las costas y desde los mercados principales de los andes, y posteriormente “reparten” las mismas mulas, cerrando un negocio altamente rentable y con un mercado seguro (Golte, 1988: 109).

En ese marco no tardan en presentarse quejas de los pobladores “...contra el repartimiento, [indicando que] su posesión de mulas por regla general no era deseada, debido a sus altos costos” (87). Por otra parte, la falta de circulante y la contracción de las comunidades suponen en varios casos la imposibilidad de pago y la acumulación de deudas que en ciertos extremos genera el decomiso del ganado y de la producción comunitaria o de los mismos bienes repartidos previamente (122-123).

Es importante notar que los repartimientos no sólo afectan a las comunidades indígenas y a las zonas de producción agropecuaria, sino también a las ciudades y a las poblaciones mestizas y criollas (Larson, 1992: 165); sin embargo, en el caso de Cochabamba, son las poblaciones indígenas, por sus cargas tributarias y por el peso que ya significa la mita, las que se levantan -primero contradictoria y desordenadamente (Golte, 1980: 146 y Larson, 1992: 162-164) y luego colectivamente, lideradas por una élite cacical- contra el sistema de repartimientos y la burocracia estatal española, hacia fines del siglo XVIII.

Los levantamientos indígenas de 1781 que se originaron en Tinta a la cabeza de José Gabriel Tupac Amaru, tuvieron ramificaciones en el Alto Perú acaudilladas por Julián Apaza (Tupac Catari). Las ramificaciones comprendieron [a una parte del] valle de Cochabamba, en [...]

Arque, Tapacará, Ayopaya y Tarata (Escobari, 2001: 193).

La participación cacical se introduce con intereses particulares. Varios caciques desarrollan actividades comerciales que se ven limitadas tanto por la acción de los corregidores como por la contracción de los mercados locales. Al mismo tiempo, ellos son los encargados de garantizar en algunas zonas el desarrollo del repartimiento, existiendo casos en los que son vistos como cómplices de las acciones coloniales de explotación (como lo muestra Larson para el caso de Tapacará, (1992: 189-19)).

Las luchas y represiones de ese periodo suponen para los Andes -y para el área de Cochabamba³⁵- una crisis de la movilidad y del comercio de mulas y de ganado, que hasta entonces se consolida a través de las rutas coloniales (Paz, 1999:54). Los bandos enfrentados hacen del bloqueo de caminos, del pillaje y del secuestro de ganado parte de sus estrategias de combate. Así se registra una profunda crisis de la movilidad y de la transitabilidad que marca aún más el paisaje de decaimiento.

Sofocadas las revueltas, se imponen nuevas reformas coloniales y se reestructura el sistema administrativo colonial bajo el dominio “Borbónico” (Roca, 2011: 91), en búsqueda de renovar la forma de administrar los recursos y de facilitar el comercio que no sólo enfrenta una crisis profunda en la colonia peruana, sino además en la capital de España frente a los otros Estados e Imperios europeos³⁶.

Cabe mencionar que varias reformas tratan de imponerse ya antes de las revueltas y de alguna manera se cimientan en ese proceso (Larson, 1992: 333-41). Entre las que más afectaron a los valles se puede mencionar:

- La apertura de nuevos puertos en el atlántico sur, entre los que sobresale el de Buenos Aires (1767), fuera de los que hasta entonces monopolizan el comercio oficial colonial, intensificando el ingreso de mercaderías europeas.
- El intento de reestructuración del sistema toledano y revisión de censos sobre la totalidad de la población, a fin de revitalizar la mita y la tributación.
- La creación y el cobro de impuestos sobre el comercio y la minería (alcabalas) en las rutas de movilización de productos.

Así, se asiste a la aparición de una nueva burocracia en Cochabamba encargada del cumplimiento de esos mandatos, que encuentra en el Intendente Francisco de Viedma

35 En ese marco de revuelta, el enfrentamiento entre las fuerzas reales, convocadas por los españoles y las comunidades indígenas, los combates y las represiones en Cochabamba se situaron en las localidades de Vinto, Arque, Colcha, Tapacará, Palca, Tarata, Sacabamba y Paredón (Escobari: 2001). Asimismo, se encuentran testimonios de 1782 dan cuenta de cómo el corregidor envió “...de Cochabamba el destacamento compuesto de más de 5,000 hombres de las provincias circunvecinas y de ésta, “a acabar a todos los indios que nos han hecho tanto daño en Tapacará y Ayopaya”” (SINB, 1975: 21).

36 Braudel, en su análisis sobre “el tiempo del mundo”, referido a la relación América-Europa, pone en evidencia que los cambios propuestos por los Borbones tienen que ver con diferentes medidas burocráticas militares que buscaban fortalecer los controles del frente al contrabando y la corrupción instaladas en sus colonias del Nuevo Mundo, de las cuales -pese a ser los principales explotadores formales- no eran efectivamente principales beneficiarios, fortaleciendo más bien los dominios holandeses y luego ingleses en la “economía-mundo” centrada en Europa (1984, tomo 3:349-350).

una de sus máximas expresiones. En su “Descripción geográfica y estadística de Santa Cruz de la Sierra”, intendencia que comprendía las regiones de Ayopaya, Tapacaré, Cochabamba, Mizque, Moxos y Santa Cruz, se retrata el escenario de fuerte migración de identidades étnicas y sociales de los últimos años y la dificultad de aplicar las normas y propuestas.

En ese marco, es interesante notar que tanto los conflictos que obstruyen la movilidad como la competencia de la mercadería europea ingresada de ultramar, afectan más a la élite colonial y hacendal que a los mestizos, comerciantes menores y agricultores arrenderos. Por el contrario, esos últimos actores lentamente generan un mercado interno de alta vitalidad sobre todo en la región de los valles. La “chicha”, bebida alcohólica prehispánica de gran valoración en los valles, es uno de sus motores comerciales más importantes (Solares, 2011a: 36-37).

La crisis de las rutas y mercados para los grandes comerciantes desde y hasta el valle, pronto se ve nuevamente intensificada por las revueltas y tensiones encabezadas por criollos y mestizos, que llevarán al “Alto Perú” (que luego toma el nombre de Bolivia) y a los otros países de Sudamérica a su independencia (Sica, 2010: 34 y Solares, 2011a 45). Las hambrunas, las crisis climáticas y los procesos de empobrecimiento urbano y rural con los que Bolivia nace a su vida independiente no implican que los mestizos, artesanos y comerciantes -relacionados con el mercado interno- pierdan los circuitos comerciales iniciados en el siglo XVIII. Es más, el sistema de ferias durante la primera etapa republicana se expande y fortalece, tejiendo un sinnúmero de caminos y de espacios de intercambio intrarregionales de gran intensidad hasta pasada la primera mitad de siglo XIX:

Hacia 1870 se calculó, por ejemplo, que la harina elaborada en Cochabamba, molida en los innumerables molinos hidráulicos establecidos en las quebradas que circundaban sus valles principales, abastecían un 70% del consumo de La Paz, Oruro y los centros aledaños. [...], Cochabamba era todavía una importante zona artesanal-manufacturera, tal vez la única de esa magnitud en Bolivia. Sus jabones, cueros curtidos y zapatos, notablemente estos últimos, se vendían por miles en las minas argentíferas potosinas e incluso en los alejados territorios del litoral Perú-Boliviano como Tarapacá y Antofagasta (Rodríguez, 1993: 31).

Si bien esa dinámica se mantiene a lo largo de los primeros decenios de la vida republicana, el alcance de los mercados del Pacífico y del altiplano es truncado por la guerra con Chile, por la consecuente pérdida de las costas para Bolivia y por la introducción -contradictoria y desfavorable- de las primeras líneas férreas desde el pacífico. Esos fenómenos producen el desplazamiento de la pujante iniciativa artesanal cochabambina frente a sus principales plazas de comercialización (Solares, 2011a: 66-67 y Rodríguez, 1993: 34-35). Sin embargo, el perfil de Cochabamba, particularmente de los valles centrales, queda ligado a los arrenderos, mestizos urbanos, comerciantes, arrieros y artesanos, quienes:

...habían dado forma al perfil de la sociedad clasista de la región, y se habían enfrentado a las injusticias del colonialismo, en sus actividades cotidianas, de una manera prosaica más que heroica. La tradición local de resistencia no era una tradición de acciones visibles y colectivas guiadas por una ideología nativa o de clase. Más bien, el desafío de los campesinos se expresaba por medio de actos de resistencia secundarios, tales como colarse de los

intersticios del sistema tributario. (Larson, 1992: 352-353)

Ahora bien, ese tipo de dinámica valluna no era exclusiva, homogénea ni representativa de la extensión del actual departamento. Hacia el sur, en la región de los Valles Menores, de Totora-Pocona, se reconstituyen los circuitos de coca a fines del siglo XIX a partir del establecimiento de una fuerte estructura “terrateniente” (Meruvia, 2000:168-171 y Loza, 2008:109-134). Asimismo, las comunidades indígenas del altiplano y de los accidentados valles de Ayopaya se incorporaron a la dinámica comercial en menor escala y -en muchos casos- se mantienen dentro de su lógica de “ayllu” y de tributación al sistema dominante criollo, que lejos de modificarse se profundiza.

2.1. Actores y operadores entre la colonia y la república

En el proceso histórico se transforman y adaptan los actores estudiados en la etapa previa (ver gráfico 5). La crisis del mercado potosino y la aparición y decadencia del sistema de repartimientos no solo implican para las rutas la imposición de un tipo de transporte y de movilidad, sino además el germen de la recomposición de las estructuras sociales de poder y de su forma producir intercambios.

En ese marco, los hacendados son actores centrales de esa recomposición. Se trata de un grupo principalmente criollo, que si bien guarda su espacio de residencia principal en las ciudades, mantiene su propiedad de tierra y sus medios de producción invertidos en la agricultura rural, en general a cargo de “mayordomos” que administran sus recursos (Escobari, 2001:92). Como se ha señalado, se trata de un sector lo suficientemente poderoso como para ganar la mano de obra destinada originalmente a la mita minera (Larson, 1992:173) pero que al momento de afrontar las crisis del decrecimiento económico general fomenta una suerte de fragmentación de la tierra, que desembocará en el empoderamiento del comercio campesinos (246). De esa manera, autores como Zavaleta (2008) van a sostener que se trata de una élite que guarda una relación “fetichista” y “parasitaria” con la tierra, que la monopoliza sus recursos sin desarrollar ni invertir en su producción, pero obteniendo excedentes a partir de la explotación de los recursos humanos locales.

Aun así, los hacendados son parte de la élite política y económica de Cochabamba hasta mediados del siglo XX y, a diferencia de los pequeños productores agrícolas:

...eran capaces de usar las vicisitudes de la naturaleza para su propio provecho [...] Las cosechas malogradas en las tierras altas y valles favorecían a los terratenientes de Cochabamba de dos maneras. Primero, reducía o eliminaba la competencia por parte de productores y comerciantes a pequeña escala. Segundo, obligaba a más indígenas altiplánicos a comerciar directamente con los terratenientes y especuladores de diezmos quienes, por el momento, monopolizaban el suministro de cereales” (265 y 286-287).

Ahora bien, respecto a los caminos, ese sector guarda una relación doble, por un lado se constituyen en sus productores directos; es decir, cada hacendado, más aun los grandes terratenientes, construyen y mantienen “sus propios caminos”³⁷ utilizando

37 Hipótesis desarrollada por Humberto Solares en entrevista del 08/11/2011, realizada para el desarrollo del presente documento.

para eso la fuerza de trabajo de arrenderos y yanaconas a su servicio (424-243). Pero por otro lado, para la comercialización de productos y su conexión con los centros urbanos y mineros, se mantiene una dependencia importante de las rutas principales y -particularmente en las rebeliones y guerras- eso los lleva a ser altamente vulnerables frente la “situación de encierro” en las montañas andinas (257).

Precisamente como contrapunto, se intensifica el arriendo que -de acuerdo a lo señalado- es una nueva forma de adaptación al trabajo agrícola de forasteros, mestizos y yanaconas. A través de ese sistema los hacendados logran mitigar el riesgo de las cosechas y de su comercialización a partir de la distribución de tierras entre los forasteros y mestizos, obligándolos también a asumir cierta carga de trabajos para su servicio. Si bien las modalidades y formas de contratación adoptaron diversas formas, ellas permiten la generación de una competencia fuerte para el comercio hacendal, representado en el sistema de ferias cuyo dominio es principalmente mestizo (Solares, 2011a:35).

Pero el mestizaje no es un fenómeno solamente ligado a la producción agropecuaria, sino que tiene un perfil altamente artesanal y ligado a las ciudades. De esa manera, a medida que avanzan los siglos XVII y XVIII varias son las nominaciones y las categorías que se inventan para identificar a esa población cuyas vinculaciones con una multiplicidad de actividades se hará cada vez más presente: indios desarraigados, yanaconas, forasteros, cholos, mestizos, etc. (Escobari, 2001:29 y Larson, 1992:124). Con esas categorías también se crean las formas de institucionalizar tributos y cobros que se imponen desde el Estado colonial para recuperar las pérdidas que supone su salida de las comunidades y de la mita³⁸.

Así por ejemplo se crea una forma de tributación aplicada a los forasteros a mediados del siglo XVII (Golte, 1980:52 y Larson, 1992:174). Pero cuando medidas similares se tratan de aplicar en 1730 a la población mestiza en las ciudades se producen revueltas importantes en los valles, lideradas por Alejo Calatayud y reprimidas por las fuerzas virreinales (Solares, 2011a:36 y Roca, 2011:128-130). Sin embargo, ese levantamiento evita y dificulta la aplicación de tales medidas impositivas, llevándolas progresivamente a su fracaso.

Esa población mestiza urbana es una de las que se integra más progresivamente a los circuitos comerciales para la movilización de su producción artesanal, como menciona Larson: “En Cochabamba, eran los artesanos, no los agricultores o terratenientes quienes aprovecharon más el mercado de Potosí” (1992: 284). Sin embargo, su éxito y adaptación frente a las crisis de los levantamientos cacicales (fines del siglo XVIII) y de las guerras de independencia (inicios del XIX), permite desarrollar la hipótesis de que se trata de una clase ligada no sólo a las rutas principales, sino a sendas y caminos pequeños, reticulares y complejos: los anteriores “atajos de indios”, donde capitalizan su conocimiento de los contactos y de la geografía locales.

38 Assadourian recupera esta preocupación colonial en la siguiente cita: “...no tan solamente llegan a perder su pueblo, mudando su traje y vestidura y usando el de yanaconas, introduciéndose a traer capa, media de seda y camisa... se entran a aprender oficios de sastre, zapateros, plateros, sederos y otros oficios...”, ya resulta difícil averiguar “la naturaleza de cada indio por estar casados en diferentes partes con indias de diferentes naturalezas...” (1994: 170).

Eso les permite movilizar su producción y diversificar sus actividades, ampliando su radio de acción a lo ancho de la geografía colonial y luego republicana, incrementando sus posibilidades frente a las contingencias (Rodríguez y Solares, 2011:101-102). Así, durante el siglo XIX: "...los cholos y los mestizos controlaban el transporte regional, migraban estacionalmente a las minas y a las salitreras de Pacífico en calidad de peones y transformaban los excedentes de maíz en chicha, accediendo paulatinamente a la propiedad parcelaria en los valles" (Gordillo, Rivera y Sulcata, 2007:10).

La generación de excedentes por esa diversidad de actividades explica la presión sobre las tierras hacendales, así como el progresivo monopolio de los mestizos sobre la arriería que atraviesa múltiples senderos y caminos del valle. Como menciona Sica para su análisis de las rutas desde Jujuy hacia el Alto Perú, en el siglo XVIII, la arriería comprende tanto el comercio encabezado por los mismos mercaderes y criadores de mulas (que contaban con un importante número de mano de obra especializada en el transporte de diferentes tipos de ganado), como aquél de menor escala, que después de las crisis de fines del siglo XVIII gana protagonismo en el comercio andino (2010:25). En ese sentido, Solares afirma para el caso de la región valluna de Cochabamba:

...alrededor de un 50% de la población del Valle Alto era de arrieros, que por "cuenta propia" llevaban productos de esa zona a los centros mineros de Oruro y Potosí, y traían de retorno "carga a flete" para el comercio organizado de Cochabamba, ocurriendo algo similar con la población del Valle Bajo" (Solares, 2005: 101-102)

El posicionamiento de los comerciantes mestizos es precedido por el dominio de los grandes mercaderes, ligados a la crianza y arriería de mulas en gran escala, y a su comercialización. "Los que tenían mayor capacidad de carga eran los encomenderos y dueños de haciendas [quienes usan los animales para movilizar] la propia producción u otro tipo de mercancías o animales en pie que compraban en otras regiones" (30). El auge de su actividad es sin duda el periodo de los repartimientos y en él se constituyen en un sector ampliamente beneficiado con su desarrollo (Golte, 1980:118).

Junto a ese grupo dominante, existen otros actores criollos, con gran capacidad de dominio sobre la sociedad, tal es el caso de los corregidores (protagonistas centrales del repartimiento) y del clero (con sus conventos y representantes) ya que ellos están más o menos integrados a las comunidades indígenas, principal origen de la mano de obra minera y una de las principales fuentes de ingreso de los tributos coloniales (80-81 y 164-170).

Los corregidores son españoles y criollos que "compran el cargo" en una suerte de inversión (por la ganancias que significa su desarrollo); y de hecho asumen muchas deudas frente a mercaderes y en la misma movilización de los bienes y las mulas, que luego son compensadas en el repartimiento (106). Son viajeros constantes y usuarios de las rutas principales, ya que es en las ciudades, en los tambos, en los puertos y en los centros productivos donde generan la red que les permitirá ampliar sus ganancias movilizándolo de manera más eficiente los productos. De hecho, el éxito de ese mecanismo económico funciona precisamente porque articula a "gran parte de los grupos dominantes de la sociedad colonial" (108).

En ese sentido, la iglesia y los “curas”, principalmente aquéllos ligados a los pueblos de indios, son parte importante de ese sistema de dominación. En los Valles de Cochabamba, varios historiadores dan cuenta de que las mayores haciendas y las más rentables están en manos de diferentes órdenes religiosas de la iglesia y ellas se constituyen en principales prestamistas entre los siglos XVII y XVIII (Solares, 2011a:39-40 y Larson 1982:52). Parte de la pujanza de la iglesia y de las órdenes religiosas está garantizada por el cobro de “diezmo”, impuesto aplicado “religiosamente” desde el inicio de la colonia a la población local para el mantenimiento del servicio de “evangelización” de las comunidades conquistadas.

Una muestra de la articulación de esa élite dominante criolla y española es la participación de algunos hacendados en el cobro de los diezmos, creando el cargo del “... diezmero [...] a través de cuya especulación consiguieron mantenerse a flote [acumulando] poder y riqueza” pese a la crisis que enfrentan por la decadencia del mercado potosino (Escobari, 2001:190-191). El cobro del diezmo es un componente para que la iglesia y sus aliados criollos sean “...detestados por los campesinos en el siglo XVIII” (Larson, 1992:277). Sin embargo, es importante notar que en algunos casos los “curas” también son víctimas del reparto. Además, Golte registra varios sacerdotes que apoyan la causa rebelde de los indígenas (1980:167-169) y posteriormente -en las batallas de la Independencia- se repetirá ese mismo fenómeno (Demélas, 2007:179).

La relevancia de la iglesia se muestra también en la forma de estructuración que asume el territorio. La intendencia, figura administrativa posterior al corregimiento, toma como referencia los límites del obispado de Santa Cruz, cuyo centro principal por mucho tiempo son las villas de Arani en Valle Alto y de Mizque en los Valles Menores (Claros, 2005:18-19).

Finalmente, otro actor clave en este entramado es la élite cacical indígena. Como se menciona en el anterior apartado, se trata de un grupo de la “nobleza” indígena, que facilita el engrane entre la república de indios y la de españoles. En muchos casos se trata de hombres ricos y letrados, generalmente “educados” en las escuelas de las ciudades coloniales. De hecho, en varios lugares (como en Tapacarí) su articulación con los corregidores y con el repartimiento hace que sean acusados y vistos como enemigos de las comunidades indígenas (Larson, 1992:189-206). Pero en una gran cantidad de casos, también se trata de personajes carismáticos, que acumulan experiencia precisamente en el comercio y en la interacción con diversas poblaciones. Esa práctica luego es capitalizada para las revueltas. En ese marco es emblemático el caso de Tupaj Catari, líder aymara de la movilización indígena del Alto Perú³⁹.

Probablemente, las comunidades indígenas -que esos caciques “lideran” (pero también subordinan) sobre todo en las región de los valles fluviales y mesetas occidentales-

39 Sobre él se menciona que: “Terminando la mita, se dedicó a la profesión de panadero, en Sisicaca, y a la de comerciante, realizando continuos viajes por toda la región, desde Yungas hasta La Paz. Sus ocupaciones le permitieron entrar en contacto con la gente de las diferentes provincias y preparar, poco a poco, la futura rebelión. Más que su apellido, este contacto directo y la confianza que supo ganarse, le permitieron conquistar la autoridad de que gozó como líder de los aymaras” (Gordin, 1975: 48).

mantienen una relación con los caminos diferente a la de la élite criolla-española y más bien parecida a la que desarrollan los mestizos, aunque con menos chances de usar ese conocimiento en función de la comercialización y del mercado. Es posible asumir que ellos se movilizan de manera fluida por los atajos, las sendas y los caminos de las alturas y los yungas, desde donde acuden hacia los centros mineros y cocaleros como fuerza trabajo mitaya; conocimientos que son capitalizados en los levantamientos del siglo XVIII y -más aún- en las guerrillas independentistas del siglo XIX, donde fueron informantes relevantes para los levantamientos (Demélas, 2007:180 y 311).

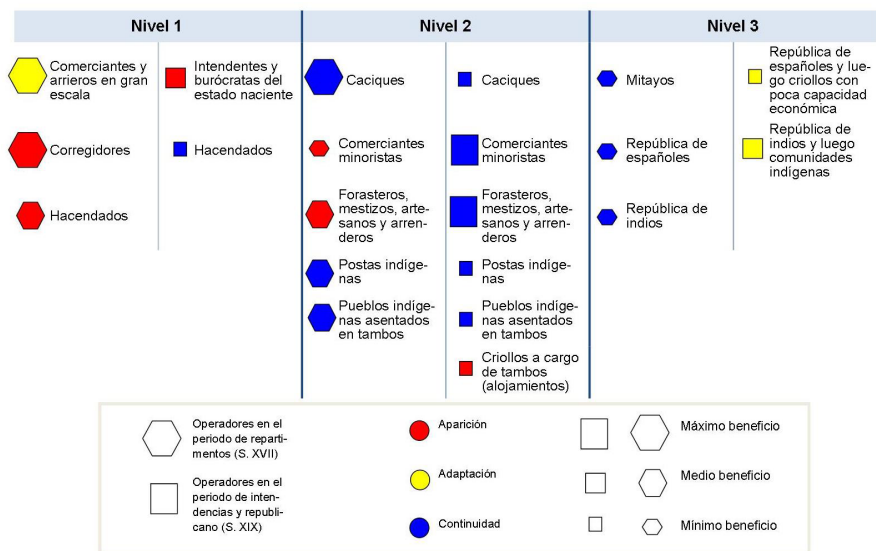
Pero además, vale la pena comentar que las comunidades mantienen un acceso a la tierra de mayor extensión que aquél que lograron los yanaconas y -después- los arrenderos. Por lo tanto tienen más rendimiento agrícola, pero -como los hacendados- menor capacidad de diversificar sus actividades y menor posibilidad de articulación respecto a las ciudades.

Ahora bien, en las etapas previas, otros actores indígenas -como las postas que retoman la tradición de chasquis incaicos o las comunidades ligadas con los tambos- asumen un protagonismo específico por su relación con la red vial. En cambio para la nueva etapa es importante mencionar que ellos no desaparecen, pero dadas las crisis de vialidad que se registran, su protagonismo puede haberse limitado. De hecho, los relatos de la participación indígena en las guerrillas de Ayopaya, durante las guerras de la independencia, dan cuenta de varios aspectos: por un lado que la noción de tambo en algunos casos se reduce en su uso a un “alojamiento” privado y que como tal es gestionado ocasionalmente por propietarios criollos/mestizos y ya no por comunidades organizadas (96); pero además que las poblaciones indígenas ligadas al correo y la información son fuertemente controladas y reprimidas por su supuesta colaboración con las guerrillas (180).

Además, en ese periodo, el servicio de chasquis es parcialmente remplazado por los arrieros: “Introducido el servicio de las arrias, pronto éstas y los simples viajeros a caballo fueron los portadores primitivos de la correspondencia postal. Servicio que se prohibió al establecerse el correo” (Otero, 1942:105). En varias oportunidades la corona intenta implantar normas que regulen la correspondencia y su distribución, pero recién serán efectivamente impuestas a partir de la “Ordenanza de correos” de 1794 (Cruz, 1998:109).

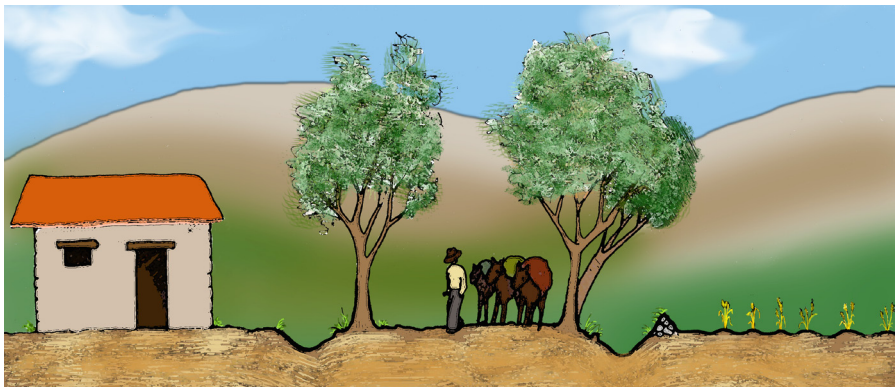
Por lo mencionado, es posible sugerir que el paisaje de actores y de sus relaciones con el territorio y las redes viales se transforma, como se muestra en la gráfico 6. En ella se registra el ingreso de nuevos actores y la desaparición de otros tantos. Por ejemplo, aquéllos que van a ocupar el mayor nivel de dominio y además van a acaparar los más altos beneficios -a partir de su posibilidad de gestionar el sistema vial y de movilidad- cambian por la ruptura de las revueltas indígenas y del derrumbe del sistema de repartos. Desde ese momento, aún durante las últimas décadas de la colonia, se estructura una “burocracia moderna” de inspiración ilustrada, que será retomada por la república, pero cuya capacidad de obtener beneficios para sí misma es reducida.

Gráfico 6. Esquema de los operadores de redes viales entre el siglo XVII y XIX, a partir de los niveles sugeridos por Dupuy



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 7. Corte transversal esquemático de una vía colonial

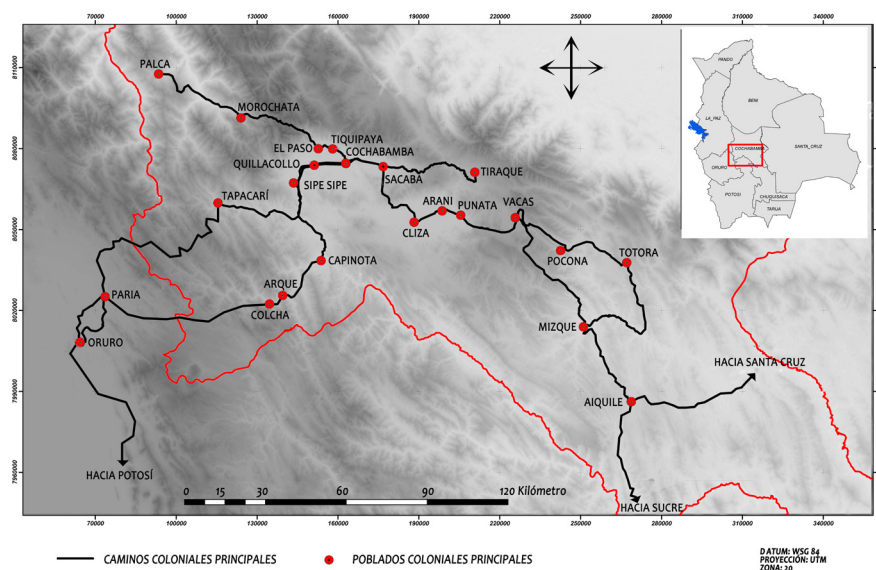


Fuente: Elaboración propia

Por otra parte, los comerciantes arrieros y los hacendados se mantienen como élite que gestiona el comercio y produce caminos. Sin embargo, van perdiendo su capacidad de ganancia, mientras que los operadores de segundo nivel (mestizos, artesanos, arrenderos y comerciantes pequeños) asumen un protagonismo importante al diversificar sus posibilidades de beneficio.

Finalmente, en el tercer nivel, los operadores que desaparecen, particularmente al ingresar a la república son los mitayos, la fuerza de trabajo casi gratuita que garantiza la explotación de la plata potosina. La minería republicana tardará casi un siglo en

Mapa 6. Trazo aproximado de los principales caminos coloniales de Cochabamba



Fuente: Elaboración propia en base a Camacho, Muja y Ondarzal, 1859

rearticularse, pero aun así no deja de ser el motor de Bolivia hasta pasada la segunda mitad del siglo XX. Tanto los españoles en condiciones desfavorables como los indígenas, son usuarios -con más o menos beneficios- de la red caminera. No obstante, las comunidades cuentan con la ventaja de no sólo conocer las rutas principales, sino también los atajos que atraviesan y unen los valles con el altiplano y con las llanuras amazónicas.

2.2. Los viejos y nuevos caminos de las mulas

Para comprender por dónde se distribuyen los trazos y los circuitos principales que atraviesan el actual departamento, es indispensable recordar que, durante el final de la colonia y el inicio de la república, la dinámica americana está determinada por las relaciones interoceánicas.

Cochabamba no tiene un rol exportador de algún tipo de producción más allá de las costas del Pacífico. Sin embargo, los puertos y posteriormente las salitreras, serán plazas de migración temporal y permanente de arrieros, artesanos y arrenderos cochabambinos. En general la exportación desde Sudamérica hacia Europa sólo está representada por la plata y otros minerales como materias primas. En contraparte, en los puertos se registra el ingreso de una diversidad de productos y mercaderías europeas, generalmente consumidos por las élites criollas (Golte, 1980:22).

Ese flujo de importaciones y exportaciones es definitivamente transformado en su localización y en sus rutas de distribución a partir de la apertura de los puertos del atlántico, sobre todo Buenos Aires, tanto por la competencia de precios que supone

respecto a los galeones oficiales cuyas rutas se establecen por el Pacífico (Barnadas, 1973:398-399), como por la modificación del tráfico de mulas y de productos manufacturados en función de alimentar el nuevo puerto y distribuir las mercancías que por él ingresaban al subcontinente. (Larson, 1992:267 y 257).

De esa manera las mulas que en los repartos invaden los valles y sus cumbres, marcando una serie de rutas desde el norte argentino, son desviadas al nuevo destino del atlántico. Además de eso, por las revueltas indígenas e independentistas, las mulas se vuelven caras y el tránsito se ve interrumpido frecuentemente. Como si fuera poco, durante la última etapa de la colonia se desarrollan e imponen impuestos y alcabalas que gravan al comercio y se suprimen los repartos (Larson, 1992:258-259 y Paz, 1999:54). Todos esos fenómenos muestran la fragilidad que reina en el sistema vial oficial durante el proceso de transición entre la colonia y la república, en función al tipo de transporte dominante en los Andes: las mulas.

Vale la pena recordar cómo se da el cambio del tipo de métrica originaria, centrado en las llamas, por otra importada y que posibilita el dominio del ganado mular. Para eso, se debe tomar en cuenta que desde el inicio de la colonia -más en las labores agrícolas y en las encomiendas españolas- se registra una imposición del ganado europeo. Si bien ese fenómeno es particularmente intenso entorno a Potosí y en sus circuitos comerciales próximos (Larson, 1992:119), también es posible sostener que existen otras regiones relevantes en función de la crianza de los animales importados dentro de la actual Bolivia.

Así por ejemplo: “Desde la fundación de La Plata fueron importantes las plantaciones y rebaños de H. Pizarro en la región de Tarija (sabemos de importantes lotes de ganado caballar, caprino y porcino)” (Barnadas, 1973:379). Ese tipo de centros de crianza y comercialización del nuevo ganado tendrán su mercado en los valles y el altiplano, ya que por órdenes coloniales los indígenas deben “...arar sus campos con bueyes y arados, en lugar de usar sus chakitajillas tradicionales” (Larson, 1992:96). En ese sentido, es posible sostener que la sumisión respecto al uso del nuevo ganado acompaña al proceso de colonización y que el cambio de tipo de transporte no hace más que confirmar y profundizar ese proceso, a medida que los costos de su producción se van reduciendo:

A lo largo del siglo XVII el uso del ganado europeo para el transporte se fue generalizando, debido a la baja en el precio [...] y por el hecho de que la mula tenía mayor capacidad de carga que las llamas. Los pueblos de indios fueron sumando a su ganado tradicional especies de cargas europeas (Sica, 2010:33).

Efectivamente, esa baja de los precios del ganado mular se debe a la especialización que el norte Argentino desarrolla sobre ese tipo de transporte animal. Así, en “los campos de Buenos Aires y el sur de Santa Fe [las mulas son criadas durante 2 años]. Luego eran transportadas a Córdoba en tropas de entre 600 y 700 mulas, y vendidas allí a invernadores” (Paz, 1999:49); posteriormente, los comerciantes y compradores toman distintas rutas. Para el caso del Alto Perú es particularmente relevante la vía que ingresa por Jujuy:

Hasta Jujuy, la mercancía llegaba en carretas y, una vez cargada en las mulas, las tropas partían hacia el norte por la ruta de la Quebrada de Humahuaca, que contaba con agua y pasturas en todo el trayecto. El camino bordeaba el río Grande hasta trepar hasta 2000 metros de altura sobre el nivel del mar en la zona de Volcán para continuar el ascenso a la Puna. Este camino natural, labrado por el río, estaba protegido de las inclemencias climáticas del ambiente puneño, aunque su circulación se complicaba en verano por las lluvias. Desde Volcán, el camino siguiendo el río alcanzaba a Humahuaca. Desde allí, se dirigía por la quebrada de la Cueva siguiendo el curso de su río y por el abra de Cortaderas trepaba a la altiplanicie, desde donde bordeaba la ladera occidental de la Serranía de Santa Victoria y llegaba a Yavi. Ya en la Puna (Altiplano), la ruta de los arrieros pasaba por Mojo (lugar con pastura y agua) y Nazareno, hasta el valle de Suipacha (que tenía buenas aguadas y pasturas) y arribaba a Tupiza. Este era un poblado importante en donde se juntaban varios caminos. El principal seguía a Santiago de Cotagaita, Potosí y Chuquisaca. El otro, ascendía partiendo de Tupiza llegaba a Uyuni y de allí al norte, por el oriente del lago Poopó hasta Oruro, La Paz y cruzaba al Perú por Desaguadero al sur del lago Titicaca (Sica, 2010:29).

Desde las rutas que menciona Sica, probablemente para llegar a Cochabamba las arrias de mulas toman dos rutas principales. La primera por el Poopó, siguiendo después el espacio del trájín del altiplano e ingresando por Paria hacia el valle. La otra opción es por los valles menores, a través de La Plata e ingresando por Aiquile, Mizque y Totora (Ver mapa 6). En ese contexto de largas rutas, de viajes de semanas y meses, los “... corregimientos de indios del Perú y el Alto Perú eran un mercado precioso para el comercio de mulas...” (Paz, 1999:49). Llama la atención que esas rutas aún mantienen las huellas de los trazos camineros y de algunos tambos incas, aunque ven transformada su forma y tipo de circulación.

Pero como se ha mencionado, la crisis del comercio arriero, particularmente de ese “a gran escala” organizado desde el norte argentino, llega a su quiebre por los procesos rebeldes y bélicos que llevan a la independencia de las colonias españolas de América del Sur. Es interesante resaltar que parte de los documentos e investigaciones que dan cuenta de cuál era el funcionamiento de los caminos, sobre todo de aquéllos que no son “principales”, se refieren a las batallas, los ejércitos reales y principalmente las guerrillas independentistas.

En ese marco, es relevante tomar en cuenta que desde el “primer grito libertario” de Chuquisaca (entonces La Plata, en 1809), hasta la declaración de la independencia de 1825, se desarrollan muchas batallas, determinando rivalidades y lealtades, jugando apuestas entre las posiciones de las ciudades donde se asienta el poder criollo que luego auspiciarán la formación de repúblicas nuevas y de sus mercados (inicialmente Lima y Buenos Aires, luego Bogotá). Esas posiciones mostrarán sus intereses por cooptar y aliar a los rebeldes cochabambinos particularmente por su localización geográfica, de transición: entre la Amazonia y el altiplano, entre los espacios mineros y agrícolas (Roca, 2011:207-208 y 210).

Pero además la particularidad de Cochabamba viene marcada por la persistencia de la “Republiqueta de Ayopaya⁴⁰, dirigida por el comandante Lira y después por Lanza,

40 Se trata de grupos armados (montoneras), principalmente conformadas por criollos y mestizos (aunque apoyadas muchas veces y de diferentes maneras por la población indígena) que defienden la

que defiende la causa emancipadora y llega a ser la única “guerrilla” que sostiene la resistencia hasta la independencia del Alto Perú, en 1825. De hecho, la capital de la actual provincia de Ayopaya, que durante la colonia recibe el nombre de Palca, será rebautizada en 1833 en la etapa republicana como Villa de Independencia “...por su decidida contribución a la causa libertaria de nuestra patria” (Guzmán, 1972:9).

Cabe mencionar que se trata de una zona con fuerte impacto de las haciendas coloniales desde inicios del siglo XVI⁴¹. Ese contexto de fuerte presión colonial, de intereses latifundistas pero también de continuidad de comunitarismo y de la resistencia indígena, es registrado por un relator extraordinario: el “Tambor Vargas” (1952). Su diario de guerra, escrito como participante de las batallas al noroeste de Cochabamba, muestra que las rutas de las luchas y las estrategias de enfrentamiento utilizadas no se reducen a los límites territoriales departamentales actuales ni de las intendencias o provincias definidas entonces, sino que están marcadas por: “...saberes que ya no son los nuestros. Nuestra actual percepción -parcelada- no es la de la época: todo ese espacio estaba vinculado, todas las aldeas se comunicaban entre sí, incluso si la estación de lluvias las aislaba durante tres o cuatro meses al año” (Demélas, 2007:176).

De esa manera, los escenarios de las guerrillas que Vargas describe, registran sendas y caminos diversos entre los Yungas paceños y cochabambinos; y hacia zonas montañosas y altiplánicas entre Tapacarí (Cochabamba) y Caracollo (Oruro). En ciertos episodios se describen movilizaciones que alcanzan los valles de Quillacollo, El Paso y Tiquipaya, dejando en evidencia el amplio radio de acción con el que cuentan, así como el aprovechamiento del aislamiento por las temporadas de lluvia, de las pendientes pronunciadas y de los escondrijos que permite la geografía montañosa. Esos elementos son permanentemente utilizados como estrategias de defensa y ataque, permitiéndoles su efectividad y su aporte en el proceso independentista (176-182). Es en ese marco que los indígenas, como informantes y como conocedores de la región, juegan un rol determinante.

Pero si esa dinámica de movilización era permanente durante la etapa comentada en las provincias de Tapacarí y principalmente en Ayopaya (puna y valles fluviales), no se registra una resistencia ni rebeldía similar en las regiones vallunas. Eso probablemente esté relacionado con que, ya desde periodos previos, existe una especie de ruptura entre el corredor que conforma los Valles Bajo, Central y Alto (tomando como referencias principales Quillacollo, Cochabamba, Sacaba y Cliza), con su dinámica hacendal, arrendera y mestiza; y la región montañosa y altiplánica (Solares, 2011a:53). Sobre el tema Larson menciona:

Cada vez más, parecía que la región estaba compuesta de dos subregiones: por un lado los

causa independentista, enfrentándose a los ejércitos realistas en el Alto Perú, entre 1809 y 1925. Ellas se organizaron en el territorio de la siguiente manera: Republicueta de Laguna, Larecaja, Santa Cruz, Valle Grande, Tarija, Cinti, Porco/Chayanta y Ayopaya.

⁴¹ La zona de Ayopaya al momento de su colonización se consideró “vacía”, principalmente porque “estaba bastante alejada de los núcleos poblacionales de Caracollo y Sipesipe, además un río caudaloso y, por tanto peligroso, partió dos jurisdicciones”: La Paz y Cochabamba. Por eso, las autoridades rápidamente procedieron a su adjudicación y remate, desarraigando las territorialidades prehispánicas de afiliación Sora que antes la poblaron (Schramm, 1993:14).

valles centrales, y por el otro los valles fluviales y mesetas occidentales que llegaban, tierra arriba, hacia el altiplano. Las mesetas y valles fluviales occidentales servían de corredores comerciales entre el altiplano y los valles centrales, pero no habían alcanzado las tendencias económicas que habían cambiado totalmente a los valles centrales (1992:211).

Así, los asentamientos de Tapacarí, Arque y Capinota siguen marcados como espacios de tránsito fuertemente ligados a Paria y al altiplano, mientras Ayopaya se comunica fluidamente con los yungas y valles paceños, pero mucho menos con los Valles Centrales cochabambinos. En contraste, Quillacollo, Sacaba y sobre todo Cliza comienzan a distinguirse por una serie de intercambios internos, con la apertura de múltiples rutas comerciales, conformando la red ferial que de alguna manera caracteriza en adelante a la región (209). De hecho, cada pueblo del Valle Alto se distingue por ciertas especializaciones artesanales (Guzmán, 1999:29) en torno a las cuales se convoca a un espacio de feria semanal. Una distribución temporal periódica coordina el desarrollo del comercio con su eje central, la gran feria de Cochabamba (La Cancha):

La participación campesina en el mercado de productos agrarios está muy extendida ya a finales del siglo XVIII. Existía una red de ferias semanales en los tres valles centrales donde los campesinos se congregaban desde el amanecer y regateaban hasta bien pasado el mediodía sobre el precio de los cereales, papas, coca, telas de tocuyo y bayeta, ganado, sebo, sal, ají y otros. El mercado principal de la región se hacía los sábados en las afueras de Cochabamba, ciudad que afines de 1780 contaba con unas 22.300 personas. (Larson 1982: 84)

Si bien el germen de esas ferias está altamente relacionado con las haciendas (Guzmán, 1999:33) su dinámica permite evocar al “qhatu” inca, ya que atrae tanto a comerciantes menores y arrieros, intercambiadores de productos, arrenderos campesinos, como a los mismos hacendados y criollos. A medida que el poder de los mestizos se incrementa y que los controles tributarios y “culturales” coloniales se debilitan y burlean, se registra un proceso de dominio gradual de los precios en las ferias desde los comerciantes y campesinos (Solares, 2011a:37).

En contraste, los pueblos de Arque y Tapacarí se convierten en “mercados dominados por traficantes de cereales al por mayor” (Larson, 1992:288-289) ya que los irregulares costos de transporte y de desplazamiento desde los valles cerealeros permiten a los hacendados especuladores lograr un margen de monopolización, a partir de su mayor capacidad de almacenamiento y riesgo, dinámica que no se transformará ni con el proceso de independencia ni con el establecimiento de la república (Solares, 2011a:50).

El registro conservado de las múltiples rutas, que unieron los espacios feriales o que atravesaron las montañas y valles cochabambinos, es precario en términos cartográficos. Las excepciones que los documentos recuperados permiten conocer se refieren al ingreso y las campañas en zonas bélicas o de alto riesgo. Un primer ejemplo destacable está en el documento de Demélas (2007), quien rescata un mapa de los yungas de Inquisivi (La Paz) y Ayopaya (Cochabamba), el cual es realizado durante la campaña que derrotó a los indígenas rebeldes durante los levantamientos de 1780.

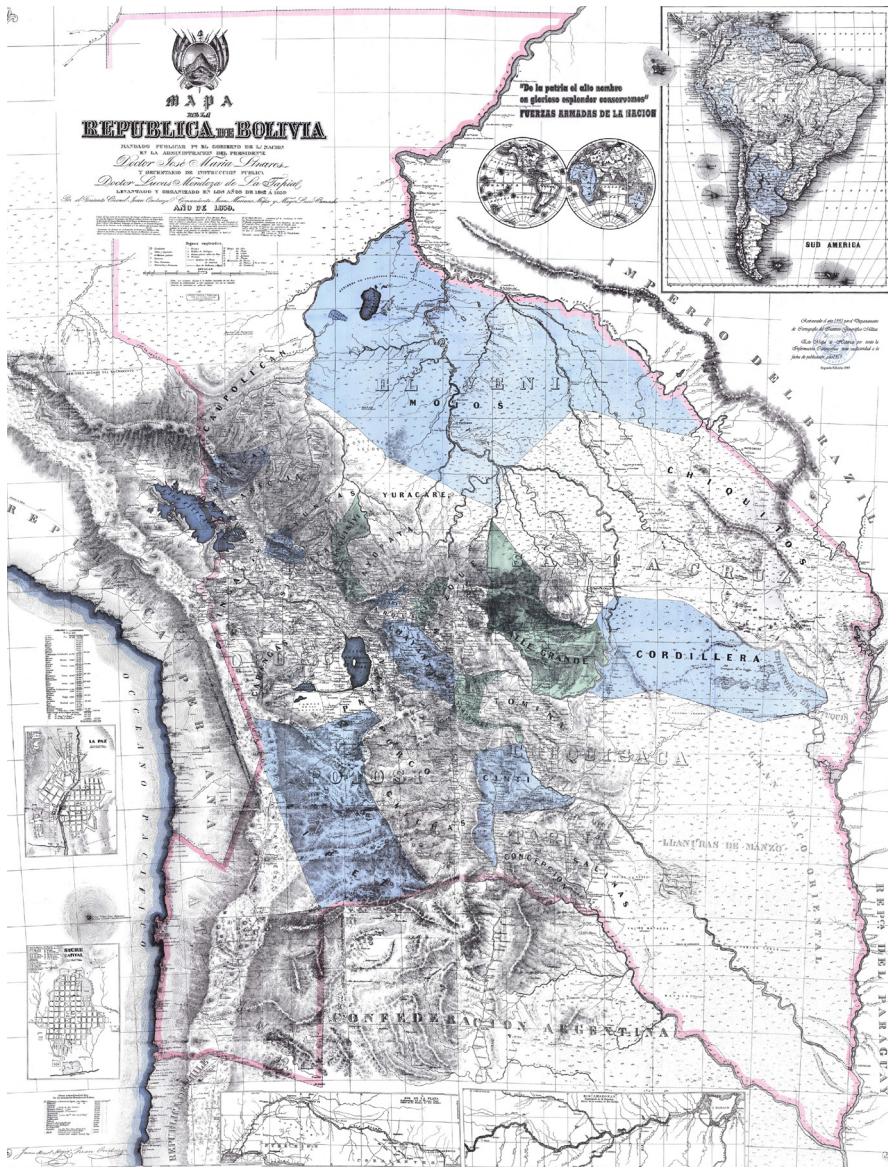
Otras cartografías relevantes se registran en los estudios de Van den Berg (2008) y De la Fuente (2002), realizadas entre 1765 y 1767, que muestran las rutas propuestas desde Cochabamba hasta el territorio yuracaré, grupo que un siglo antes ataca Pocona.

[illegible]

A detailed historical map of the Yopala region, showing the provinces of Aicas, Yungas, and Yopala. The map features numerous small settlements, rivers, and mountainous terrain. The title 'YOPALA ORIGIN' is visible at the bottom.

77

Imagen 4. Mapa de la República de Bolivia de 1859



Fuente: <http://www.mirabolivia.com/mapa1859.htm> (recuperada en 2012)

Sin duda, en esas circunstancias se confirma que ambos “mapas se construyeron y usaron “...para legitimar la realidad de la conquista y el imperio”” (Harley en Díaz, 2009: 186) legitimando su frontera y dominio, más imaginado que eficaz.

De hecho, la cartografía “ilustrada y moderna” de Bolivia en su etapa republicana, tarda muchos años en ser aplicada sistemáticamente y -aún a fines del siglo XIX- el

país tiene dificultades de definir sus límites geográficos y territoriales⁴² (Barragán, 2000:16). Algunos documentos que comparten esa característica, pero que además señalan descripciones importantes de cómo se viaja por las rutas de mulas y cuáles son los paisajes y las vivencias que se registran en ese transitar por las provincias cochabambinas, son aquéllos apuntes e informes realizados por exploradores extranjeros.

Ejemplo es el texto: “Viaje a la América Meridional” (realizado entre 1826 y 1834) de Alcies D’orbigny, publicado en 4 tomos en 1847 y traducido al español en 1944. El esfuerzo de relatar día a día el ingreso del autor por las rutas del altiplano por Paria hacia el valle de Cochabamba, su estadía en ese valle, su contacto con la élite local hacendal y la contratación de arrias locales, muestran una extraordinaria dinámica social, altamente ligada a la producción de chicha, de la artesanía y a la agricultura. Además la descripción muestra su pasaje hacia Santa Cruz, por Mizque y -después- desde esa población hacia Moxos.

Otro documento menos detallado, pero que muestra aspectos relevantes no sólo del funcionamiento de la arrias, sino además de las “diligencias” tiradas por mulas que unen a Cochabamba con las principales ciudades vecinas (Oruro y Arani), es “Bolivia, el camino central de Sur-América, una tierra de ricos recursos y variado interés” (1905) de Marie Robinson, estadounidense “precursora del turismo”, quien llega desde el altiplano, pasando por Cochabamba, para buscar su destino siguiente en Sucre. De hecho, la utilización de la rueda, es decir de los carruajes y de otras carretas de tiro, sobre todo para el transporte de personas, parece no haber sido muy común hasta fines del siglo XIX:

Sin embargo, también la información vial en el mapeo oficial es débil. El mapa 6 se ha realizado tomando en cuenta los trazos que se dejan ver tenuemente en el mapa realizado entre 1842 y 1859, por los peritos militares Camacho, Mujía y Ondarzal (ver imagen 4), pero en otros documentos similares de la vida republicana del siglo XIX no existen referencias claras a las conexiones viales. Probablemente eso tenga que ver con que las élites estatales bolivianas tardan en abandonar una mirada “premoderna” sobre el territorio, donde los documentos escritos, a modo de crónicas, son las referencias de los desplazamientos y las distancias. En palabras de Barragán:

...esta es una característica que viene [...] de la colonia, lo que importa en ese territorio son las poblaciones urbanas, las sedes capitalinas, y las distancias entre ellas, razón por la que se anotaban las leguas entre una y otra, una característica de las guías y libros generales de la época (2000:18).

Esa característica de conteo de leguas y de caminos a lomo de mula entre una población y otra son esenciales en los relatos de Viedma, de la Intendencia de Santa Cruz (1969). El documento permite comprender cuáles son los centros y poblados principales de las zonas visitadas, sus características poblacionales y su situación de pobreza, heredada de los periodos del repartimiento y de los levantamientos indígenas de fines

42 Sobre el tema Loza comenta: “La indefinición de límites, o su definición en términos poco claros, da cuenta ya de la debilidad del Estado en cuanto a su propia definición, a su soberanía. Esta situación no puede explicarse simplemente haciendo referencia a la inexistencia de una tradición cartográfica u otros factores circunstanciales, sus fundamentos son mucho más profundos” (2008: 102).

del siglo XVIII.

Hasta la década de 1880, incluso los viejos carruajes de dos y cuatro ruedas son poco numerosos. Los cochabambinos dentro de la ciudad se desplazan peatonalmente en forma masiva. El volumen de estos medios de transporte se incrementa hacia fines del siglo XIX [e inicios] del XX. En cuanto al transporte público urbano y regional, las empresas pioneras son las de “carruajes” y las “empresas carreteras” que prestaban servicios regulares entre la plaza y la campiña, extendiendo su radio de acción incluso hasta Quillacollo y el Valle Alto. Se trataba de unidades que transportaban entre seis y diez pasajeros. (Solares, 2011a:97)

Esos documentos permiten afirmar que las rutas coloniales principales, recuperadas selectivamente del periodo Inca, transforman relativamente su lógica y su morfología pero mantienen en términos globales su trazo hasta el siglo XIX; es decir, en el periodo inca, el uso de llamas -de menor carga y de “galope” menos amplio y flexible que el de las mulas- requiere de un tipo de caminos, con mayor inversión en su mantenimiento y con un tráfico más intenso en términos cuantitativos. En cambio, durante la colonia y los primeros momentos de la república, si bien parte de la estructuración estatal Inca que garantiza el cuidado de las vías por las comunidades fue recuperado (sobre todo en la puna y en los valles fluviales), éste depende más de la lógica hacendal o de la pericia del ganado y de los arrieros para sortear las rutas peligrosas y poco cuidadas particularmente en la región de los Valles de Cochabamba.

Así, se introducen nuevas tecnologías y concepciones, como el uso de árboles -a modo de alamedas- alrededor de las rutas (gráfico 7); y la construcción de puentes de arco, con piedra y calicanto, que suponen mayor resistencia y duración, al mismo tiempo que un menor uso de mano de obra en su cuidado y en su mantenimiento. A fines de siglo XIX, a medida que los gobiernos liberales ganan el poder del Estado, una vez más se trata de aplicar con mayor celeridad los cobros de aduanas al comercio y al transporte en los caminos; asimismo, se crean impuestos a los ciudadanos (prestación vial), pagada en dinero por los sectores urbanos y en jornales de trabajo en los rurales, para garantizar la mano de obra en su mantenimiento. Sin embargo, como se puede ver en algunas notas de prensa de ese periodo, existen diferentes formas de burlar esos pagos, tanto desde lo cobradores como desde los usuarios⁴³.

2.3. Sendas a Moxos

Si entre la colonia -tanto en su etapa toledana inicial como en su decaimiento del siglo XVIII- y el inicio de la República durante el siglo XIX, las rutas principales que atraviesan el departamento de Cochabamba mantuvieron más o menos el mismo trazo, aquéllas que comunican a los Yungas y después a la llanura amazónica muestran un caso opuesto.

De hecho, diversos intentos de producción de coca sobre el río Chapare, con ingre-

43 Sobre el tema revisar las notas de El Heraldo, 14/08/1900: “La prestación vial” y 22/02/1894; “Camino de los Yungas de Vandiola”

sos por Tablas Monte, Sacaba, Cliza y Totorá fracasan o tropiezan con trabas no sólo ambientales, sino sobre todo económicas e institucionales (Larson, 1992:307 y Van den Berg, 2002) llevando a que las rutas se pierdan o sufran una fuerte subutilización y deterioro. Por ejemplo, después de los ataques Yuracarés del siglo XVII, la población de Pocona y los ingresos a los yungas de Chuquima se ven abandonados por casi un siglo. Así, el camino oficial hacia las misiones de Moxos, vecinas a los yungas cochabambinos, se mantiene por la larga y difícil ruta que une a Santa Cruz con Cochabamba, a través de Mizque, Totorá, Aiquile y Valle Grande (ver mapa 6).

Como se ha explicado, Cochabamba a fines de la colonia “Fue sede de la intendencia de Santa Cruz de la Sierra y, en cierta medida, también de las gobernaciones de Mojos y Chiquitos” (Roca, 2011:207). Pero ese extenso trayecto, que rodea la selva evitando sus “peligros” y “hostilidades” (Rodríguez 1993: 43) se debe también a la falta de interés que Santa Cruz y su región de influencia implican para las lógicas coloniales.

Los vecinos de Santa Cruz llevaban una vida muy precaria. En 1619 tenían una iglesia parroquial sin sustento alguno, no tenían hospital, había veinticuatro rastos y 450 indios tributarios con sus familias trabajando en las chacras de los españoles en los ingenios de azúcar. [...] Esa era la situación cuando hicieron su entrada los jesuitas a fundar las Misiones, sin embargo la ciudad no contaba con autoridades eclesiásticas. Los canónigos, no aviniéndose al clima de la ciudad de Santa Cruz, preferían residir en la villa de Mizque, del Alto Perú. Pretextaban que Santa Cruz tenía un clima enfermizo. [No es hasta fines del siglo XVII que], pese a los caminos difíciles, Santa Cruz comenzó a exportar sus productos a las zonas mineras, especialmente a Potosí. Así comenzaron a llegar productos como algodón, azúcar, cecina, y artesanía de las Misiones, como bargueños y baúles, con taraceado e incrustaciones de conchas (Escobarí, 2001: 73 y 75).

Ahora bien, ¿cuáles son los intereses que movieron la actividad misional y exploradora colonial hacia la llanura amazónica desde los asentamientos vecinos del Alto Perú? Los principales aspectos registrados se resumen en el siguiente punteo:

- La búsqueda del “dorado”, del “Paititi” o de otros tesoros míticos cuyas noticias habían registrado los españoles en sus primeros contactos con los Incas⁴⁴.
- La delimitación y defensa de los espacios fronterizos con el imperio portugués y luego con el Brasil.
- La defensa contra las “tribus selváticas”, particularmente “chiriguanoas” (ahora mejor conocidas como guaraníes) y su “domesticación”/reducción.
- La explotación privada de recursos naturales tropicales de alta valoración mercantil.

44 Al respecto consultar el capítulo 3 (La tierra del Paititi y el lago Rogoaguado) del texto “Cuatro Viajes a la Amazonía Boliviana (Tyuleneva, 2010:36-84) o “El Paititi en los llanos de Mojos” de la misma autora (2012:35-61) en los que se sostiene la hipótesis de que: “La célebre noticia rica del Paititi pudo haberse originado en el norte de los llanos de Mojos, tierra poblada en la víspera de la conquista europea por el grupo cayubaba. [...] La reducción de los cayubabas fue acompañada de una drástica caída demográfica a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII, causada por las epidemias, razón por la cual los misioneros jesuitas, primeros europeos que entraron en contacto directo con la etnia, no llegaron a observar muchas características de su cultura de antaño” (60-61).

- La apertura de nuevas rutas comerciales hacia la dilatada provincia de Moxos (Van den Berg, 2008:155).

En ese marco, la fundación de Santa Cruz desde inicios de la colonia responde a varios de los puntos expuestos (sobre todo segundo, tercero y cuarto), pero su poca accesibilidad y su clima, considerado “enfermizo” para los conquistadores, hace que su articulación al eje minero dominante sea débil y dependiente de los centros de poder instalados en las regiones vallunas de Cochabamba. De hecho, no son sólo los españoles ni los criollos del Alto Perú quienes marcan su presencia en la zona, sino también los portugueses que avanzan desde las costas del atlántico de Sudamérica hacia el centro del continente:

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

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

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

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

Esa misma falta de respaldo se muestra frente a la expedición de Fray Marcos en 1775, un dominico que parte desde Cochabamba para cristianizar y organizar a las pobla-

ciones yuracarés que habitan en el Chapare, fundando la misión de Asunción (93) y la población de San Antonio (hoy Villa Tunari). Sin embargo, ellas son abandonadas progresivamente por la falta de apoyo de la iglesia y las autoridades virreinales (Meruvia, 2000:176 y Querejazu, 2005:100-105). Pese a eso, la ruta establecida entonces es el camino que se mantiene por un importante periodo -más o menos transitable- hacia el Chapare, a través de Punata hasta Asunción, vía Chapapani (Van den Berg, 2008:94-95)

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

Vale la pena detenerse en los registros de Baltasar Peramás y Guarro, terrateniente español que renueva e impulsa las explotaciones en los yungas y los llanos cochabambinos. Ese personaje, compra las tierras de Chuquioma en 1764 y participa en la exploración de una ruta hacia Moxos, sufriendo la falta de apoyo de la corona en esa empresa (Van den Berg, 2008:32-37). Aun así, él promueve una importante iniciativa hacendal cocalera instalando su centro de acción en Totora e invirtiendo la constancia, el poder y el capital suficientes para rehabilitar las rutas de ingreso y salida para su producción, atraer la mano obra suficiente de las regiones vecinas e incidir en la producción de cereales y otros productos en los valles menores (Pocona, Chimboata, Chilijchi, etc.) (Meruvia, 2000:190 y Loza, 2008:112).

Como consecuencia de ese impulso, Totora gana importancia como centro de acción de una élite hacendal constituida en la región de los valles menores a fines del siglo XVIII, pero sobre todo durante el siglo XIX. La importancia de la localización del poblado se debe en parte a su posicionamiento geográfico estratégico:

...Totora presentaba las ventajas de encontrarse [...] cerca de la zona de Yungas y también de encontrarse sobre la vía que comunicaba a Cochabamba con Santa Cruz [...], localización propicia para la comercialización y el abastecimiento de productos. Mientras terratenientes y comerciantes se concentraban en Totora, la población indígena continuaba dispersa en el territorio microrregional, ya como pequeños arrendatarios o jornaleros, ya formando parte de las comunidades indígenas o como piqueros (pequeños propietarios). La constitución de un campesinado dependiente de la clase terrateniente determinó que esta última dispusiera de la fuerza de trabajo necesaria para distintos fines, pero ante todo para el trabajo en los yungas. (Loza, 2008:117)

El control de la región y de las rutas logrado por los hacendados criollos implica además un permanente intento de extensión de la frontera productiva de la coca, de las potencialidades de explotación de recursos en la selva de Moxos, pero sobre todo: “...con propósitos de encontrar [...] nuevas vías de acceso a los centros” y ciudades vecinos (Meruvia, 2000:183). Como sostienen los mismos hacendados: “...Totora está

situada en un lugar céntrico, entre Cochabamba, Sucre, Santa Cruz y Potosí y puede servir de eslabón para unir todos estos pueblos con el Departamento del Beni” (Junta de Caminos de Propietarios de Yungas en Meruvia, 2000:184).

Pese a esas intenciones, la controversia sobre la zona de ingreso más apropiada hacia la llanura amazónica se mantiene pendiente, tanto es así que al inicio de la vida republicana, “...el gobierno del Presidente Santa Cruz se resolvió en 1830 la apertura de un camino nuevo de Cochabamba a Mojos por la ruta de Colomi” (Guzmán, 1972:64) y en 1832 se encomienda a Alcides D’Orbigny (1944:10) el estudio de una nueva vía de ingreso por Tiquipaya, dejando de lado los intereses totoreños.

A medida que el siglo XIX avanza y la minería va decayendo, nuevos intereses de explotación mueven a las élites criollas en sus intentos productivos y empresariales hacia el oriente. Una de ellas es la explotación de caucho y de quina, obtenidos a partir de los árboles de la Amazonía norte de Bolivia, así como al suroeste brasilero y sureste peruano, cuyo mercado encuentra su auge a fines de ese siglo (Salazar, 2008:60 y Paz, 1991:46).

A eso se suman dos elementos clave: 1) la pérdida de los mercados del Pacífico en la guerra de 1879 con Chile y Perú; y 2) el ingreso de mercancías agrícolas y manufacturadas a través de las vías férreas (como se verá en el siguiente apartado). En ese contexto, el interés por abrir y explorar las “selvas”, antes enfermizas y hostiles, se constituye nuevamente en un desafío no solo para los hacendados totoreños, sino también para los de los Valles Centrales:

Casi de inmediato a la captura del altiplano por las mercancías extranjeras, la élite cochabambina, entre incómoda y asustada, buscó nuevos mercados para intentar descargar sus productos excedentes y creyó hallarlos en el Beni que, casualmente empezaba a debutar exitosamente en el comercio del caucho que se desarrollaba de manera espontánea en el suelo. El obstáculo más grande para alcanzar esta ansiada meta, a momentos casi insalvable, provenía, sin embargo, de una verdadera conspiración de la geografía. Para llegar al Beni, los mercaderes cochabambinos tenían que salvar una escarpada cordillera, trasponer terrenos boscosos y, como si fuera poco, navegar luego por desconocidos y caudalosos ríos. Se carecía, pues, de toda experiencia en el manejo de su ecosistema, de mapas que desentrañaran los secretos de su orografía e hidrografía o de contactos fluidos y apacibles de grupos étnicos que lo poblaban” (Rodríguez 1993:43).

Así, los denominados “Yungas de Chapare o de Yuracarés”, desde 1852 y sobre todo a partir del inicio del siglo XX cuentan con: “un fuerte soporte económico estatal y privado, y llegan a consolidarse como la ruta comercial principal con las plantaciones de goma” (Salazar, 2008:62). Sin embargo, las dificultades de esa conexión también persisten, así como los muchos proyectos de rutas y de comunicación -particularmente para lograr articular Cochabamba con Trinidad- que son formulados y progresivamente desechados y olvidados.

La revisión del periódico El Heraldo, medio de prensa cochabambino de fines del siglo XIX, muestra diferentes notas referidas a la temática: 04/01/1894: “Camino al Beni”, 04/02/1898: “Reportaje sobre una ruta alterna al Beni”; 4/03/1898: “Vías de comuni-

cación”; 5/03/1898: “Vías de Comunicación II”; 10/03/1898: “Vías de Comunicación V”; 14/05/1898: “Ruta más directa, poblada y corta al Beni V”; 18/05/1898: “Ruta más directa, poblada y corta al Beni V”; 26/05/1898: “Ruta más directa, poblada y corta al Beni IX”; 19/07/1898: “Informe del prefecto de Cochabamba al Gobierno, resalta la fiebre de la goma en Beni”. Los artículos mencionados dejan entrever las diferentes expediciones, rutas y proyectos viales y ferroviarios propuestos, que finalmente nunca se concretan. Las propuestas se reducen a producir acalorados debates entre las élites vallunas pero sin ningún éxito que logre abrir permanentemente el “tan ansiado” camino.

CAPÍTULO 3: TIEMPOS ¿MODERNOS?

A fines del siglo XIX las provincias de Cochabamba -como la mayoría del país- se comunican “...débilmente por caminos casi impracticables, sobre todo en tiempo de lluvias, de tal manera que la circulación de productos era precaria y costosa y, por ello, el régimen de control de la mano de obra era de carácter compulsivo” (Gordillo, Rivera y Sulcata, 2007:14-15), manteniendo prácticamente la misma estructura social de la colonia. Pero además la articulación de la geografía, en términos de estructuración vial del territorio, es pobre y depende principalmente de la iniciativa hacendal y/o comunitaria, mientras el impulso estatal es una presencia poco relevante.

En ese marco se dan los primeros esfuerzos liberales por convertir a Bolivia en un Estado con un funcionamiento burocrático e institucional “moderno”, pero sin discutir las contradicciones sociales y territoriales profundas sobre las que se sostiene. Zavaleta señala la permanencia de una “casta oligárquica” que sostiene una relación parasitaria con la tierra y que no aspira a producir una “ideología hegemónica, porque no proyectaba seducir a los indios, sino exterminarlos” (2008: 107).

Un ejemplo de ellas son los episodios marcados por la nueva dinámica de explotación minera de la plata y de otras materias primas (de gran importancia para el desarrollo industrial mundial), que conllevan pérdidas territoriales y “negociados” nefastos para las arcas del Estado:

Las décadas de 1860-70-80 son de vital importancia para el país, porque se descubren las importantes minas de Caracoles, el litoral boliviano despierta al comercio externo e interno; los salares, las huaneras, las salitreras, las minas y la goma comienzan a cobrar importancia económica. El tránsito de arrieros y carretas es cada vez más intenso, pero a la vez difícil y costoso, por los escollos geográficos que implica cruzar la Cordillera de los Andes, la falta de agua y alimentos. En una época en que se vive la “era del ferrocarril”, el mejor medio de transporte para ser construido en el desierto del Litoral, era sin duda aquel, no había discusión alguna sobre su importancia y necesidad (Gómez, 2006:3).

Efectivamente, el ferrocarril llega a Bolivia como parte de nuevas ideas “liberales” de desarrollo económico. Entonces se intenta sobrepasar las fronteras impuestas por la creación de los Estados republicanos desde su fundación a fin de facilitar la actividad empresarial y la circulación de capital internacional. Así, una de las gestiones gubernamentales que encabeza ese tipo de propuestas es la de Mariano Melgarejo⁴⁵, precursor de los ferrocarriles Madeira-Mamoré y Antofagasta-Huanchaca, ambos caracterizados por desastrosas relaciones diplomáticas y empresariales, que se vinculan a pérdidas territoriales trascendentales para Bolivia y al ingreso de empresas constructoras y ferroviarias extranjeras (chilenas, brasileñas, inglesas y estadounidenses) cuyas ganan-

45 Sobre el caso Madeira-Mamoré consultar: Aramayo, 1959: 30-38 y Gómez, 2006: 6. Para el caso de Antofagasta - Huanchaca: Aramayo, 1959: 47-55, Rodríguez 1993: 35 y Gómez, 2006: 8-11. Otro análisis para ambos tramos es el de Villegas (2013:24-65). Sobre los resultados de esos procesos, a decir de Aramayo; “Irónicamente los fracasos internacionales del Litoral y del Acre, crearon tranquilidad y posibilidades económicas, asegurando en relativo equilibrio interno que fue aprovechado -justo es reconocerlo- para sentar las bases financieras de la segunda etapa de construcciones ferroviarias” (1959: 63)..

cias son tan o más grandes que las pérdidas generadas para el Estado boliviano⁴⁶.

Esa entrada a la etapa del transporte ferroviario, tiene como vocación casi exclusiva la exportación de materias primas -principalmente minerales- y la importación de manufacturas y de productos agrícolas. Si bien al inicio su principal auspicio viene de la minería de la plata de fines del siglo XIX (Rodríguez 1993:34), posteriormente recibe su mayor impulso con la explosión de la minería estannífera, a inicios del siglo XX (Gómez, 2006:13). Cabe recordar que Bolivia, particularmente por el concurso de los llamados “varones del estaño”, es el segundo exportador de ese mineral a nivel mundial entre 1920 y 1930 (Blanes y otros, 2003:128) y que durante ese periodo “La acción del Estado [...] estuvo en gran medida sometida a los requerimientos para viabilizar la expansión minera” (131).

En ese marco, la gravitación de Potosí en la lógica territorial colonial y de inicios de la República dentro de los límites altoperuanos se verá relativamente reestructurada, a partir de la concentración de las principales empresas y explotaciones mineras en Oruro. De ahí que progresivamente esa ciudad constituya el principal nodo de vinculación ferroviaria del país.

Pero tal auge minero y su conexión con el Pacífico para la exportación, no significan precisamente un “mercado” para la agricultura Cochabambina, como fue Potosí en su momento, sino más bien, ella tiene “...que competir con las exportaciones chilenas de trigo a los pueblos del altiplano...” (Grieshaber en Larson 1982:187). Así para el caso Cochabambino, tanto la guerra del Pacífico como el ingreso de las nuevas mercancías por las vías férreas es un duro golpe:

Las élites regionales comenzaron a clamar por caminos. Recién percibieron su condición de enclaustramiento y cifraron sus esperanzas y deseos en modernizar las comunicaciones para reconquistar los mercados perdidos e ingresar a otros nuevos. [...] Los artesanos, más prácticos y lúcidos, se opusieron a la idea de caminos nuevos y nuevas rutas, prefirieron proteger su industria de la invasión chilena e inglesa con las abruptas montañas que encarecían el transporte y pasaron a fortalecer, una vez más, la viabilidad de un mercado interno regional que permitiera una pausa para que Cochabamba se recuperara del golpe recibido (Solares, 2011a:67).

De los múltiples proyectos de rutas que se esgrimen entre los clamores de la élite hacendal, dos destinos permanecen constantes: la conexión con Oruro a través del ferrocarril y su extensión hasta Santa Cruz o alguna otra parte de la Amazonía (Trinidad por ejemplo). Durante la última década del siglo XIX, esos pedidos llegan al extremo de solicitar la expropiación del “...extenso latifundio que las monjas de Santa Clara mantenían en la provincia de Cliza, a fin de contribuir al financiamiento del ansiado ferrocarril” (Rodríguez 1993:47-48).

Sin embargo, tales propuestas no son exclusividad de las élites Cochabambinas, sino también pacesas, estableciendo una serie de pugnas interdepartamentales por influir en las decisiones de distribución presupuestaria y de los esfuerzos estatales (48-49).

46 Al respecto Villegas menciona que los tratados con empresas extranjeras en función a los proyectos ferroviarios: “...implicaba ceder territorio a cambio de caminos o ferrocarriles, quería decir que la oligarquía veía el territorio nacional como una mercancía más” (2013: 24).

Efectivamente, para los grupos de poder de ese momento el “...afán de vinculación caminera y ferroviaria no constituye un deseo de modernizar el país, sino [...] una necesidad empresarial para obtener mejores condiciones de exportación de materias primas” (Gómez, 2006: 3).

El tenor común a esos discursos es la evocación de la “modernidad”. En la ciudad de Cochabamba se introducen tecnologías, implementadas principalmente en la ciudad entre fines del siglo XIX e inicios del XX, como el telégrafo, el alumbrado público, el tranvía, etc., que de alguna manera u otra aluden al mismo ideario de “progreso” (Solares, 2011a:92-94). Pero además esa mentalidad se expresa con diferentes acciones de desaprobación y erradicación frente a lo “bárbaro”, representado en lo mestizo y lo cholo (que en gran medida predominaba en la ciudad) en una suerte de aplicación del “darwinismo social” en boga durante ese periodo. Así: “...no solo se comienza a demarcar los territorios de los unos y los otros, sino a diferenciar los signos y significados de los comportamientos” (Solares, 2011a:102).

En ese marco, la ciudad de Cochabamba y su crecimiento, es el escenario de varios emprendimientos empresariales y comerciales, muchas veces no encabezados por la tradicional élite hacendal, sino más bien por inmigrantes extranjeros (alemanes, principalmente, como mencionan Gordillo, Rivera y Sulcata, 2007:46-48) o por mestizos emergentes -tal es el caso de Simón I. Patiño, el más importante de los “barones del estaño” de inicios del siglo XX- ya sea como empresarios o como técnicos especializados en las tecnologías importadas. Así por ejemplo, el inicio de la distribución de la energía eléctrica, bajo la tutela de la Empresa de Luz y Fuerza de Cochabamba (ELFEC), tiene como principal motor el impulso de Patiño y de algunos ingenieros alemanes (Rodríguez, 1996:29 -30). Esa empresa permite la implementación de diferentes tecnologías de movilidad que cambian la dinámica del valle, como la construcción del tranvía eléctrico Cochabamba-Quillacollo-Vinto, entre 1909 y 1910.

Pero el esfuerzo más importante de ELFEC no es el tranvía, sino integrar los Valles Centrales y Alto con el que se denominará “el tren del Valle”, inaugurado en 1914. La dinamización que logra imponer ese medio de transporte en la estructura comercial y ferial mestiza es de gran importancia (Larson 1982:181). A esa ruta ferroviaria se suma el “aplaudido” tramo Oruro-Cochabamba, pese a que su aporte al “desarrollo” regional es mucho más escaso, dado que “...antes de traer inversores y oportunidades, trajo las leyes del mercado y sus desigualdades” (Solares, 2011a:105). Ese escenario es el que domina la región y el país, cuando diferentes fenómenos, nacionales e internacionales, entre los que destacan los intereses petroleros, llevan al país a la Guerra del Chaco (1932-1935).

Ese enfrentamiento con el Paraguay, en el temido escenario de la frontera suroriental, tan o más misteriosa y desconocida que la Amazonía, “...puso en cruda evidencia la desarticulación territorial del país. La inaccesibilidad al Chaco fue un factor determinante en la desventajosa situación boliviana en el contexto bélico” (Blanes y otros, 2003: 140) y -de hecho- el develamiento de la vulnerabilidad boliviana, sobre todo frente a los intereses internacionales y empresariales, dan paso años después a la gene-

ración de intelectuales y de movimientos sindicales y campesinos que encabezan la Revolución del 1952. Uno de los componentes más transformadores de ese escenario revolucionario, para el caso de Cochabamba, es la Reforma Agraria de 1953.

En ese contexto, las élites Cochabambinas hacendales, ya desgastadas por los diferentes procesos que marcan el sistemático decaimiento de la producción agrícola y de la tenencia de la tierra, se ven enfrentadas a sus antiguos arrendatarios y colonos. Los procesos de expropiación y de reorganización del agro cochabambino terminan de configurar un proceso de “minifundización” y de articulación de los pequeños productores, a través de intermediarios comerciantes, en competencia por alcanzar los mercados urbanos. “El campesino sufrió definitivamente un proceso de mercantilización y monetarización, no solamente como productor, sino también como consumidor y proveedor de fuerza de trabajo asalariado” (Blanes y otros, 2003:203).

Así, el sistema ferial ya consolidado en los valles centrales, se ramifica de diferentes maneras a través de la región, profundizando una compleja red de jerarquías y subordinaciones de actores. También se consolida una estrategia que ya las familias campesinas/mestizas desarrollan desde la colonia: la diversificación de actividades económicas y la inclusión de los espacios urbanos en su articulación cotidiana, provocando un “...doble fenómeno: la urbanización de la economía nacional y la reproducción del campo en las ciudades mediante las ferias comerciales y artesanales” (185).

En términos de proyecto territorial y de estructuración espacial, el Movimiento Nacionalista Revolucionario (MNR) y su ideario, imponen una serie de pautas para el reordenamiento socio-espacial del país, por un lado concentrando los procesos de industrialización en La Paz y, por otro lado, proponiendo “...la marcha al Oriente, que, a tiempo de impulsar la sustitución de importaciones [...] implicó la creación de una nueva clase terrateniente beneficiada con el mantenimiento de sus propiedades y con créditos financieros, especialmente en el departamento de Santa Cruz” (Gordillo, Rivera y Sulcata, 2003:19).

Ahora bien, la idea de la articulación de la región amazónica no es una novedad exclusiva del nacionalismo revolucionario, sino que está ya presente en los intereses de explotación de los recursos del norte amazónico de inicios del siglo XX y además en el llamado: “plan Boham” (1942), que entre sus recomendaciones sugiere la implementación de un sistema de carreteras. Una de las principales rutas propuestas es la carretera Santa Cruz - Cochabamba.

Si bien el trazo del proyecto carretero data de 1929, su construcción y entrega, como la “primera ruta asfaltada del país” y como un ícono de la “marcha hacia el oriente” el año 1955, son emblemáticas no sólo por su significado sino por su costo de inversión (financiado con crédito estadounidense). Para algunos analistas de ese momento se trata de un gasto desmedido respecto a sus beneficios y respecto a medios de transporte considerados más eficientes, como el tren:

...se inició en 1945 la construcción de la carretera, cuyo costo fue calculado, según se ha anotado, en \$us 11.000.000.-, pero la intervención real ha sido [...] de \$us 51.359.991.- [...]

Al cambio de \$us 2.80 por libra tenemos L. 18.342.835.-. O sea que el costo kilométrico de la carretera ha sido de L. 35.966.- que comparado con el costo kilométrico más alto de construcción de ferrocarriles (Cochabamba-Oruro L. 18.816.-) dá una diferencia de 17.150.- de mayor costo de la carretera con relación al riel (Aramayo, 1959: 25-26).

Santa Cruz y, en menor medida, las zonas petroleras del oriente, se convierten en nuevas centralidades, respaldadas por los gobiernos nacionalistas y militares, que transforman el eje minero y altiplánico hasta entonces organizador del territorio boliviano (Blanes y otros, 2003:178). En esa reestructuración, los valles centrales de Cochabamba asumen un rol de “espacio de tránsito” y de “lugar de residencia-descanso”, donde florecen la prestación de servicios, la especulación urbana y la promesa de ascenso social, pero sin lograr una dinámica productiva ni un proyecto territorial dominante. Esa tendencia no se modifica en gran medida hasta la actualidad:

...Cochabamba fue víctima de coyunturas adversas. Su condición metropolitana no es expresión de su pujanza económica. Por el contrario, la “macrocefalia urbana” departamental es la proyección de la profundidad del atraso de su agricultura y del prolongado inmovilismo de sus fuerzas productivas, es decir, de la inviabilidad de un desarrollo regional volcado hacia un mercado interno cada vez más paupérrimo y saturado por economías externas. Esta es una metrópoli de emergencia que cobija esencialmente a miles de comerciantes excampesinos, a masas de sobrevivientes de las políticas neoliberales, a extensas clases medias empobrecidas, pero también a ricos de una o dos generaciones, que no han tenido tiempo de absorber cultura y pensar en s[í] mismos como clase dominante o bloque de poder...” (Solares, 2011a: 309)

Junto al crecimiento del área metropolitana en los Valles Centrales, otra región que también sufre el impacto de una dinámica poblacional y económica renovada y -en cierta medida- descontrolada es el trópico cochabambino, particularmente el Chapare, a partir del nuevo auge de la producción de la hoja de coca a fines del siglo XX. Como se ha mostrado, desde la etapa republicana, son varios los intentos de colonización de la Amazonía cochabambina. Según Salazar (2008) inicialmente existe dispersión de iniciativas hacendales, empresariales y militares de exploración y producción. Al respecto Paz menciona que se da una primera colonización entre 1901 y 1904 tomando como centro a Puerto Santa Rosa y después -en 1920- refundando Todos Santos y abriendo en 1922 un camino hasta esa población (1991:45-46).

Sin embargo, es el espíritu nacionalista el que permite desarrollar estrategias sistemáticas para organizar la distribución de tierras productivas en la zona. Prueba de ello es el caso del Plan Nacional de Colonización de 1963. Posteriormente, en la etapa del militarismo, se funda el “Instituto de Colonización y Desarrollo de Comunidad (1965) como responsable del Programa Nacional de Colonización, que eliminó la propuesta de “colonización dirigida” del MNR limitando el apoyo a programas de colonización “semiespontánea” (Salazar, 2008:84).

Es importante tomar en cuenta que la colonización semidirigida del militarismo se sustenta en el llamado pacto “militar-campesino”, que permite inicialmente “controlar” a los colonizadores asentados en la región desde el Estado. Pero pronto una serie de sindicatos se organizan independientemente “desde la clandestinidad hasta lograr incluso la formación de la Central Chimoré, cuyo soporte fue la conciencia de

sus dirigentes y las bases” (90). A medida que el nacionalismo y su forma de gestión del Estado se van resquebrajando y -al mismo tiempo- que el mercado de la coca se va extendiendo, la dinámica de la colonización del Chapare escapa totalmente de las manos de los planificadores oficiales:

En los años setenta, el principal elemento catalizador de la colonización “espontánea” de tierras en el Trópico de Cochabamba fue la extrema pobreza en los valles y altiplanos de Bolivia. [...] En cuanto al factor externo que marcó definitivamente el impulso a una nueva ola de colonización en el Trópico de Cochabamba, este fue el “boom de la cocaína”, que emergió abiertamente a partir de 1975 y provocó cambios radicales a nivel regional. La “demanda de cocaína”, especialmente en EE.UU., impulsó el “boom de la coca”, cuyo crecimiento en producción de superficie se elevó en más de un 600% (de 2.695 hectáreas en 1971 hasta 16.252 hectáreas en 1982) (Salazar. 2008: 96-97).

Cabe recordar que esas ideas de “colonización”, particularmente aquéllas estatales, parten exclusivamente de una concepción del trópico cochabambino como una zona casi deshabitada, o solamente poblada por algunos salvajes⁴⁷, que -en definitiva- no son relevantes al momento de intervenir en el espacio, salvo como potencial mano de obra o mercado consumidor. Un ejemplo clave es el caso de los grupos Yuracarés, emplazados principalmente entre las cuencas de los ríos Isiboro, Chapare e Ichilo, quienes dan muestra de una historia de relativo aislamiento y de poco contacto con los grupos criollos y colonizadores, ya que en su territorio “no existieron [inicialmente] los “productos apetecidos por países europeos” -quina y caucho-” (Paz, 1991: 42).

Sin embargo, las colonizaciones espontáneas de campesinos, mestizos e indígenas se intensifican con la apertura de la carretera que actualmente atraviesa el trópico de Cochabamba, realizada en la década de los 70 (Paz, 1991:52-57 y Querejazu, 2005:128-133). En ese marco, para los yuracarés, las presiones e imposiciones socioeconómicas, la modificación del entorno y de sus formas de aprovechamiento, de su movilidad por la selva y de su organización interna, son profundas aunque no se dan de forma homogénea, afectando más a los grupos que habitan cerca de los colonos, mientras que a aquéllos que se desplazan “...del pie de monte de la subcuenca de Isiboro hacia las pampas del mismo y del Sécure” (Paz, 1991: 57) van a mantener cierta autonomía.

No es hasta el Decreto Supremo (DS) 22610, de 1990, que se reconoce al “Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécure” (TIPNIS), como una parte del espacio que habitan los yuracarés en la Amazonía cochabambina, bajo la figura de Tierra Comunitaria de Origen (TCO), otorgándoles propiedad colectiva de espacios localizados entre los ríos Ichilo y Chapare.

47 Sobre el tema Barragán comenta: “A 8 años de la fundación de la república, el [mismo Presidente consideraba] que al “este” existía un inmenso territorio ocupado por “tribus salvajes” a las que se debían dirigir no las conquistas de la guerra pero sí de la “Civilización” (2000: 22). Esa imagen de las sociedades de la selva se mantiene más o menos en toda la historia republicana de Bolivia. Así, un ejemplo de su vigencia a inicios del siglo XX es el discurso que rodea a la apertura de los caminos, a cargo del “Regimiento de Zapadores Padilla” en la década de 1920 (Querejazu, 2005:128). Se trata de una actitud estatal vertical, pero paternalista y civilizatoria, que busca “integrar” y “otorgar” tierras a sus súbditos menos favorecidos y menos “avanzados”. Estos elementos se retoman más adelante, en el capítulo 8. .

3.1. Actores nacionales y transnacionales

En el periodo descrito, las características de la movilidad, los medios de transporte y las formas administrar las vías se transforman radicalmente. La aparición de las máquinas, el uso industrial de los metales y de los derivados del petróleo, vienen acompañados de nuevas ideas y modelos de pensamiento, pero también de complejas dependencias respecto a las importaciones, a la tecnología industrializada y a la exportación irrestricta de materias primas. ¿Hasta qué punto esos profundos cambios marcan transformaciones para los actores que controlan o utilizan las redes viales cochabambinas?

Un aspecto relevante a tomar en cuenta es que la élite “tradicional”, cuyo poder se origina en el dominio sobre la mano de obra y de la propiedad de grandes extensiones de tierra, vive una paulatina decadencia, con diferentes celajes e intensidades; así cerca a los Valles Centrales, particularmente en el Valle Alto, la fragmentación de la tierra tiende a ser más profunda y el poder hacendal está menos marcado en el momento que la Reforma Agraria es aplicada (Blanes y otros, 2003:159). En cambio, en lugares alejados del Valle Central, donde la propiedad agraria latifundista es poco afectada y en cierta medida favorecida por las políticas liberales respecto al mercado de tierras comunitarias, los conflictos son mucho más agudos.

Sin embargo, la descomposición de los hacendados como grupo dominante se muestra en las siguientes décadas principalmente por su incapacidad de producir un discurso regional de desarrollo. Claro ejemplo de eso es que, más allá de la debilidad de su entorno económico, no existen iniciativas constantes de invertir en mejores condiciones de articulación con el universo de explotación de materias primas dominante. Así:

Durante las tres primeras décadas del siglo XX, en pleno auge de la minería del estaño, la política del libre cambio asoló el poder económico de los terratenientes. Como clase, ellos no pudieron ponerse a tono con una economía de mercado abierto y no lograron modernizar sus sistemas productivos por varios factores, pero la consecuencia de esta actitud fueron devastadoras para su futuro histórico (Gordillo, Rivera y Sulcata, 2007:79).

Los esfuerzos por aplicar las innovaciones tecnológicas en boga, el conocimiento científico y -después- acumular ganancias, están mucho más relacionados con las olas de inmigrantes y con los técnicos extranjeros atraídos por las minas de Estaño. Ellos son indispensables para los intentos de “modernización” de las ciudades y para producir la primera generación de empresas y fábricas, sobre todo en Cochabamba. Si bien la mayoría de esos personajes busca su destino junto a la minería altiplánica, en muchas circunstancias terminan fundando las pocas iniciativas industriales y comerciales cochabambinas, llegando “...a cumplir un rol modernizador muy importante en la sociedad y economía regionales” (10). Otras actividades de los inmigrantes son el comercio en gran escala -particularmente la importación- (79) y las labores de ingeniería ferroviaria y carretera, que después de muchos años, recién serán asumidas por profesionales locales (Gómez, 2006:22).

En gran medida, todas esas iniciativas están más o menos relacionadas con la minería y con los empresarios mineros que, al menos hasta antes de la Revolución del 1952,

son el sector dominante de la sociedad boliviana y también cochabambina, pese a que su solvencia no es constante y está siempre determinada por los vaivenes del mercado internacional de materias primas:

El papel más importante que la minería cumplió para el Estado fue el de ser canal de las divisas que luego serían remitidas al sistema urbano mediante el aparato del Estado y los aparatos administrativos en general, y que activarían la circulación de mercancías provenientes del exterior y de las manufacturas. Durante los cincuenta primeros años [del siglo XX], este flujo no generó un impulso que desarrollará otras actividades y contribuyó muy escasamente al desarrollo de la infraestructura. Este flujo fue uno de los más importantes centros de la discusión y la lucha en la que intervinieron los distintos sectores políticos interesados en el control del aparato del Estado. Cuando este flujo se quebró, en 1929, puso en situación de crisis crónica a la sociedad y al aparato político. (Blanes y otros, 2003:163)

Para el caso Cochabambino, Patiño, el más importante empresario minero de inicios de siglo, de origen mestizo y valluno, hace que sus propuestas e iniciativas de innovación vial, ferroviaria y comercial, movilicen a las élites regionales y provocan diversos escenarios de debate. Se trata de un impulso inédito y que los grupos hacendales son incapaces de producir. Entre sus propuestas está el desarrollo de un tramo ferroviario desde Cochabamba hasta Moxos, articulando las vías férreas y los ríos amazónicos navegables, pese a que el proyecto pronto será abandonado por su inviabilidad (Que-rejazu, 2005:122). Finalmente, la Revolución trunca los espacios de poder mineros y otros empresarios y regiones son potenciados.

Cabe mencionar que ninguna de las intenciones de desarrollo vial ni de incorporación tecnológica que se producen en relación con la movilidad, se consolidan sin la participación de empresarios y prestamistas internacionales, que desde fines del siglo XIX hacen de los países y de sus “expectativas de modernidad” sus principales clientes. De hecho, todos los proyectos ferroviarios que afronta Bolivia están total o parcialmente financiados por créditos internacionales, al punto que: “La poderosa acción del capital financiero internacional creó e impuso “las condiciones de semisoberanía”, características de nuestra organización [estatal], interfiriendo y retardando algunas veces el cumplimiento de objetivos realmente nacionales” (Aramayo, 1959:211).

Esa característica se mantiene desde los primeros proyectos viales estatales hasta la actualidad. Así por ejemplo, el plan Boham que rige los principales proyectos nacionales -y su fuerte componente carretero- es acusado aplicar “líneas preestablecidas” ya que “...Boham y los EEUU no veían a Bolivia como un país sino como yacimientos de materias primas” (Villegas, 2013: 78-80). Esa presión internacional se intensifica desde la etapa nacionalista post-52 con la fuerte presencia de agencias de desarrollo de países de “primer mundo” (principalmente estadounidense) en el financiamiento, el acompañamiento y muchas veces la concepción y ejecución de proyectos carreteros. Posteriormente son el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Mundial (BM) quienes intervienen de manera más o menos directa, tanto financiera como ideológicamente, en el desarrollo territorial boliviano. (Solares, 2011a:195)

Pese a eso, el Estado mantiene cierta tutela formal sobre la discusión vial, tanto en su versión liberal previa al '52, como en su momento nacionalista o en la etapa neoliberal

de fines del siglo XX. De esa manera, sobre todo después de los esfuerzos de aplicación los lineamientos del Plan Boham, se generan instancias y sistemas técnicos y administrativos para gestionar el tema vial y carretero⁴⁸.

Es más, parte de los debates políticos nacionales e interregionales gira en torno a las comunicaciones y a las disputas por acceder a pocos fondos nacionales e internacionales de construcción de infraestructura. A medida que la organización estatal se va complejizando, también se irá descentralizando la administración de los caminos, llegando a distribuir los roles de construcción y mantenimiento de acuerdos a niveles: nacional (red fundamental vial), departamental (red complementaria) y municipal (red vecinal). Sin embargo, como se verá en el siguiente capítulo, pocas veces sus competencias y sus necesidades logran coordinarse y mantienen una fuerte dependencia de los créditos internacionales en lo referido a la construcción y mantenimiento.

Ahora bien, antes de la Revolución Nacionalista y como telón de fondo del escenario de actores empresariales y burocráticos nacionales y transnacionales que deciden el diseño y la ejecución de los grandes (y a veces pequeños) proyectos de comunicación vial, están los indígenas y campesinos. Sus situaciones son diversas de acuerdo a su proximidad social con el mundo urbano/mestizo y geográfica respecto a los Valles Centrales, en los que el cholaje flexibiliza las fronteras socioculturales y complejiza las diferenciaciones internas (Blanes y otros, 2003:159).

En la región de los Valles Fluviales y las mesetas -donde medidas de liberalización del mercado de tierras tienen un impacto importante en el repotenciamiento de los terratenientes a fines del siglo XIX- son escenario de descontentos y levantamientos comunitarios que se hacen sentir mucho antes de la Reforma Agraria. Por ejemplo se puede señalar a las matanzas de hacendados de 1899 (Rojas, 2001:94) o a los levantamientos desarrollados en alianza con sectores urbanos de 1947 (Rodríguez y Solares, 2011:174-177 y Valenzuela, 2007:45-51). Ambas revueltas se desarrollan en Ayopaya y son protagonizadas por sus comunidades indígenas.

Sin embargo, la relación con los caminos que logran los comunarios de esa región es cada vez más precaria, particularmente después de la Reforma Agraria. Un factor determinante es el desplazamiento del eje central de concentración de riqueza, de occidente a oriente y de norte-sur a este-oeste de Bolivia. Ese fenómeno se solidifica tanto en la etapa republicana nacionalista como luego en la neoliberal de fines del siglo XX, alejando los centros económicos principales de la zona minera. Pero otro factor muy significativo es la desaparición del terrateniente como principal responsable de movilización de los productos desde cada hacienda.

En ese marco se “integra” a los indígenas agricultores de manera subordinada y dependientes de las posibilidades de transporte y de intermediación para lograr la circulación de sus productos en el mercado. Así, la “...población conocida como lari o indio de estancia, desde el punto de vista cultural y social diferente de las poblaciones del

48 A través de la Corporación Boliviana de Fomento desde 1944, del Servicio Nacional de Caminos a partir 1961 (Resolución Suprema 10167) o de la Administradora Boliviana de Carreteras desde el 2006 (Ley 3507).

valle” (Rocha, 1999: 57), depende de los “rescatistas” y “camioneros” para generar recursos económicos, más aún si sus localidades y poblados de origen se hallan alejados de los espacios de feria o de las vías de acceso situadas en la región valluna o en el eje este-oeste. Loza explica ese fenómeno retomando la idea de economía campesina, para lo que muestra la multiplicidad de factores, articulaciones y subordinaciones de la producción campesina y de su articulación en los círculos feriales (2008: 147-180).

Si el problema para los comunarios indígenas en parte es la distancia y la accesibilidad a los mercados, para los campesinos empobrecidos del valle, el minifundio se convierte en la principal dificultad:

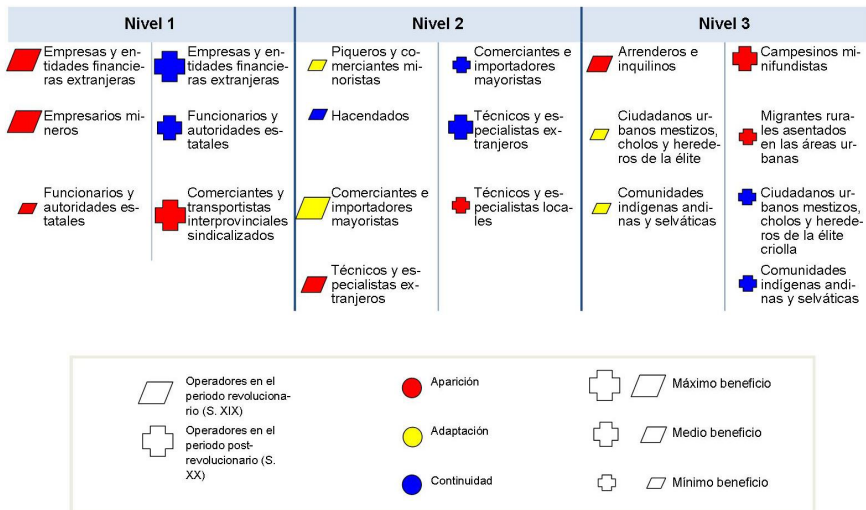
...la movilidad de la fuerza de trabajo se [incrementa] debido al igualmente acelerado proceso de deterioro de las condiciones generales de la producción: la ampliación del proceso de minifundización como respuesta al crecimiento natural de la familia campesina y otros factores adversos provenientes de la relación desigual campesino-rescatista, la ausencia de riego, la falta de apoyo técnico, crédito y otros recursos para mejorar la productividad, y en fin, la ausencia de políticas de protección a la producción de alimentos. La convergencia de estos factores negativos termina incentivando la búsqueda de alternativas equivalentes, es decir promoviendo la diversificación de la economía campesina como una estrategia de vida esencial para mejorar las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo rural (Solares, 2011a:215).

Efectivamente los procesos de diferenciación en el valle permiten la aparición de nuevos perfiles económicos, antes del periodo revolucionario, que tomarán luego un rol protagónico y esencial en el funcionamiento de las redes feriales. En ese marco, los “piqueros” son actores cuya mutación es relevante, en tanto “...campesinos independientes que compraron pequeñas parcelas de las haciendas, como consecuencia directa de la presión demográfica sobre la tierra, el exceso de mano de obra en las haciendas y la poca innovación de éstas” (Blanes y otros, 2003:196). Principalmente en el Valle Alto los piqueros, ya “...eran propietarios de tierras que habían comprado o habían heredado de sus padres también piqueros” (Rocha, 1999:53-54), lo que en muchos casos les permite generar excedentes productivos, acumular pequeños capitales y dedicarse al comercio y el transporte.

Efectivamente los piqueros pueden considerarse el germen de una generación de comerciantes y transportistas, herederos de los procesos de diferenciación y acumulación agraria del valle (Gordillo, Rivera y Sulcata, 2007:138-139 y Solares, 2011a:188). Ellos dominan los accesos interprovinciales e intercomunales y permiten una articulación -entre lucrativa y cultural- de las comunidades indígenas y campesinas alejadas de los mercados urbanos. Se reducen las arrias de pequeños comerciantes vallunos que antes recorrían tramos extensos hasta el Pacífico, potenciando una vez más el mercado interno regional (Rodríguez y Solares, 2011:103).

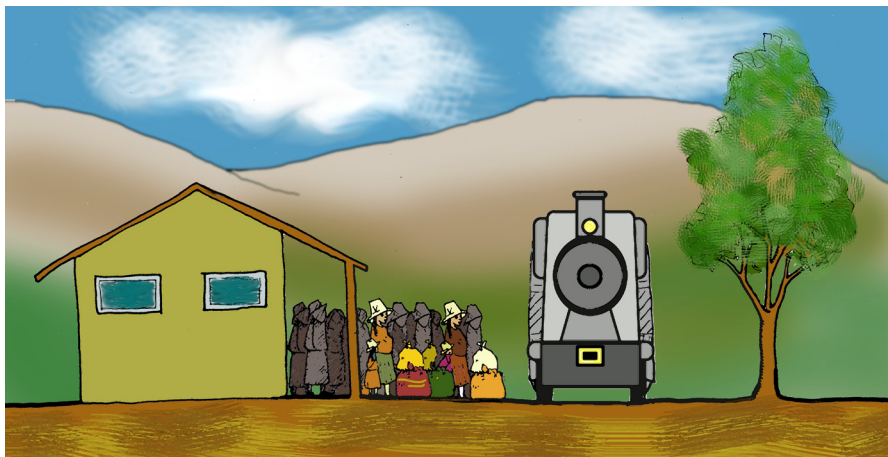
En ese marco, un factor clave es el transporte (particularmente “el camión”) y su dominio, como instrumento de acumulación de capital que caracterizará al comercio departamental (Mendoza y Ustariz, 1982: 19) y que se convierte en el distintivo del “rankhero”, “rescatiri” o intermediario. Junto a ese proceso, en la ciudad de Cochabamba, poco a poco el comercio y el transporte ganan protagonismo, organizados

Gráfico 8. Esquema de los operadores de redes viales entre el siglo XIX y XX, a partir de los niveles sugeridos por Dupuy



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 9. Corte transversal esquemático de estación de tren en el Valle



Fuente: Elaboración propia

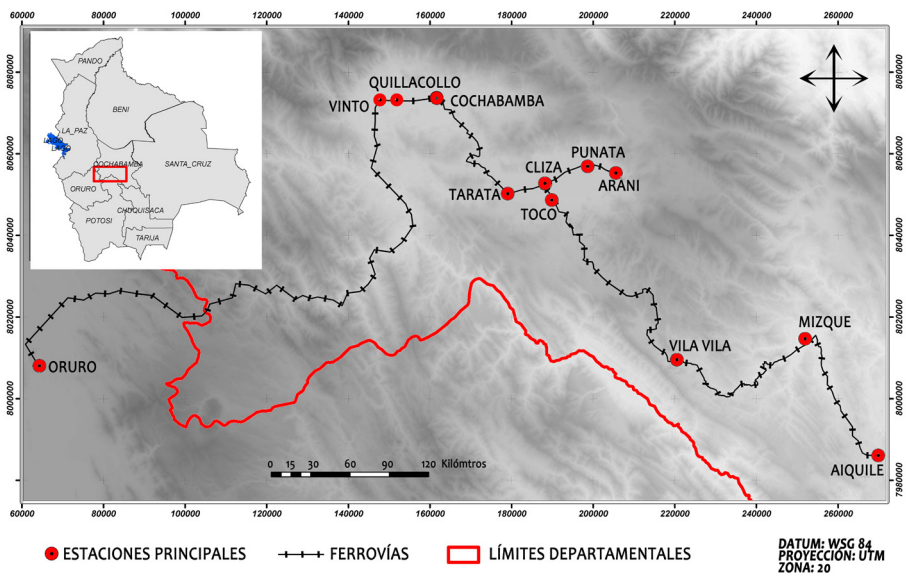
desde el modelo sindical que el nacionalismo imprime como paradigma de movilización y subordinación social. Así, para Gordillo, Rivera y Sulcata, representa una nueva élite en la medida en que su accionar organiza de manera determinante la estructuración urbana del área metropolitana de Cochabamba y de las ciudades intermedias de los Valles, informal y formalmente. Pero también los autores afirman que esos sectores carecen de una proyección regional y de la voluntad política para producir desarrollo (2007:140).

Imagen 5. Fotografías de transbordos en el tren Oruro-Cochabamba



Fuente: “Bolivia en el primer centenario de su independencia” (1925)

Mapa 7. Vías férreas en Cochabamba



Fuente: Elaboración propia en base a IGM

A partir de los elementos mostrados, una sistematización de las relaciones entre actores, como operadores de las redes viales, se desarrolla en el gráfico 8. En el mismo se puede ver cómo la Revolución de 1952 supone cambios y reposicionamientos de ciertos grupos, particularmente de primer nivel, tal es el caso de los empresarios mineros, a quienes el proceso nacionalista desplaza por una nueva élite empresarial, esta vez más vinculada al oriente boliviano, pero que no logra tener el mismo impacto que tuvo la minera -particularmente Patiño- sobre la estructuración de Cochabamba.

Ahora bien, dos actores ya existentes se ratifican: los intereses extranjeros que financian prácticamente todos los proyectos viales bolivianos y las instancias estatales. Pero

ese poder de control y de beneficio se ve equilibrado por los grupos, internacionales e interregionales, que dominan el transporte y que heredan un conocimiento acumulado por los piqueros y los mestizos campesinos durante el periodo previo.

Finalmente, cabe mencionar que en lo referido a los operadores de tercer nivel, encontramos a campesinos, indígenas y pobladores urbanos cuyo uso de las redes viales es menor, pero no similar. La hipótesis planteada es que para los comunarios indígenas, andinos o selváticos, particularmente alejados de las vías principales, las posibilidades de desarrollar una práctica de control y de obtención de beneficios a partir de su movilidad es mínima. Por eso mismo, los campesinos mestizos, aún como minifundistas con pocos recursos, cuentan con mayores posibilidades de generar condiciones favorables a sus intereses a partir de su uso próximo de la red vial dominante.

3.2. Se va el tren, se va lejos...

En 1982, Blanes y Flores, al iniciar su análisis de Cochabamba, mencionan: “El departamento es importante núcleo de comunicaciones. Por su ubicación confluyen en él gran parte de las carreteras y el departamento será probablemente punto de unión de los dos sistemas ferroviarios del país” (1). Paradójicamente, hasta la actualidad, la “unión de las líneas férreas nacionales” nunca llega a concretarse, pese a que el “clamor” por la realización de un tren hacia el oriente, ya sea con destino a Trinidad, a San Ignacio o a Santa Cruz, es una constante de los debates viales de las élites cochabambinas a lo largo del siglo XX (Gordillo, Rivera y Sulcata, 2007:13).

Como registra Aramayo el año 1959, el debate de la ruta a Santa Cruz toma como punto de referencia el tren del valle que -pese a sus problemas de sostenibilidad financiera de mantenimiento⁴⁹ (169-170 y Rodríguez, 1993:38)- es una de las ferrovías más exitosas del país, como lo muestra un estudio realizado entre 1917 y 1918, periodo durante el cual la ruta transporta “...950.000 pasajeros que representaba casi el 64% del total de pasajeros que se desplazaban por la red ferroviaria nacional” (Solares, 2011a:89). Esa pujanza tiene la capacidad de revitalizar y favorecer el intercambio de productos en el valle y fortalecer los procesos comerciales y feriales que los mestizos, cholos, arrenderos, piqueros y artesanos intercambian.

El trazo inaugurado en 1914, permite unir las poblaciones de Vinto, Carraza, Quillacollo, Cochabamba, Angostura, Tarata, Cliza, Punata y Arani. (Aramayo, 1959:171). Así, en cada uno de esos nodos, el paso del tren y las estaciones se constituyen en espacios de encuentro y de comercio, cuya vitalidad se integra al sistema ferial mestizo y campesino (ver gráfico 9). Pocos años después, esa ruta se articula a la vía ferroviaria desde Oruro, tan esperada por las élites locales. En ese momento Cochabamba parece constituirse en: “...el nexo obligado en las comunicaciones” y de la economía nacional (Blanes y otros: 2003:141).

49 Precisamente el costo de operación elevado y las dificultades por cumplir con los pagos de la deuda con la que se ejecutó el proyecto, llevaron a ELFECA a transferir los trenes a Arani en 1928 al gobierno Nacional (Rodríguez, 1993: 38).

Algunas propuestas de ese periodo señalan la importancia de extender el trazado del tren del Valle hacia Totorá y de ahí hacia el oriente, permitiendo que las élites cocheras logren mejores condiciones para la distribución de su producción (Loza, 2008:132). Totorá en ese momento funciona como “puerto seco”: “...que facilitaba el acceso comercial a Santa Cruz y al sur boliviano (Sucre y Potosí)” (Rodríguez, 1993:34). Sin embargo, esas expectativas son frustradas por los primeros estudios que, entre 1920 y 25, sugieren extender un ramal desde Cliza, pasando por Vila Vila y Aiquile hacia Santa Cruz (Aramayo, 1959:171) dejando de lado los intereses totoreños.

En ese marco, cabe señalar que las líneas férreas y su mantenimiento, a cargo primero de las empresas constructoras y los consorcios internacionales (entre el siglo XIX e inicios XX) y luego del Estado boliviano, es precario y poco eficiente. De hecho, las fotos de los festejos del “Centenario de la República” (1925) muestran los transbordos que los pasajeros del tren Oruro-Cochabamba debían realizar, en medio de nevadas, por cortes de vías que sufría la ruta (ver imagen 5). Esa falta de capacidad de gestión del Estado también se muestra en el poco interés por producir una legislación pertinente en el caso ferroviario, manteniendo desde 1910 hasta fines del siglo XX el mismo referente normativo (Gómez, 2006:21-22).

Las propuestas realizadas por esos estudios en los 20 años siguientes pasan por nuevos trazos, posibles financiamientos y acuerdos internacionales y -finalmente- sólo llegan a ejecutarse hasta Aiquile (ver mapa 7). Sin embargo, la urgencia que supone la Guerra del Chaco y la necesidad de articular los yacimientos petroleros van a suponer el desarrollo de las ferrovías desde Santa Cruz y hacia el sur, dejando de lado el tramo con destino a Cochabamba y priorizando la interconexión Yacuiba y Corumbá (Aramayo, 1959:179).

La misma dinámica social que devino del enfrentamiento del Chaco y -más aún- de la Revolución del 1952, genera un nuevo escenario donde las vías férreas dejan de tener el protagonismo central de las esperanzas de movilidad y progreso. Sin embargo, la forma en que se estructuran las rieles bolivianas, siempre enfocadas hacia la extracción de materias primas hacia afuera de Bolivia, son en parte las que justifican que Cochabamba no llegue a ser el espacio de unión de los ramales oriental y occidental.

Ahora bien, los textos de alcance nacional referidos al análisis de la problemática de los trenes en el país (Aramayo, 1959, Gómez, 2006 y en la primera parte del estudio de Villegas, 2013), otorgan poca atención al éxito y la dinamización que logra el “Tren del Valle” en Cochabamba. El fortalecimiento del mercado intrarregional y la comunicación que facilita entre los Valles Central (bajo y alto) y después Menores permite un intercambio de productos agrícolas y artesanales que luego, en el periodo de dominio de las carreteras y los automóviles, asume un perfil diferente, mediado por los intermediarios y por sus intereses privados de acumulación.

De hecho, la dinámica ferial de los poblados que cuentan con estaciones del Tren del Valle, se incrementa, convirtiéndose en nodos clave de los intercambios de productos y de encuentro de la población, principalmente mestiza y artesana. Asimismo, el rol de

la estación de Cochabamba va a marcarse de forma intensa en la trama urbana de la ciudad, vinculándose de forma directa a la gran feria de la Cancha y a su crecimiento. Se trata del motor principal de los valles y de su mercado interno.

Pese a eso, la llegada y el éxito de los automóviles, sumados a la falta de mantenimiento estatal, marcan la decadencia de ese modo de transporte. A través de la capitalización de ENFE (Empresa Nacional de Ferrocarriles) en 1996, durante el periodo neoliberal, el sistema ferroviario boliviano queda definitivamente desarticulado bajo la administración de dos empresas distintas: una oriental y la otra andina, emcargando su administración a empresas privadas extranjeras⁵⁰. Las rutas del tren del valle van a ser abandonadas casi por completo y en la actualidad sólo son recorridas por un “ferrobus” cuya frecuencia y capacidad de carga son limitadas⁵¹.

3.3. Volvos, ferias y cocalas

Como se ha mencionado, los cambios que se plantean en el periodo nacionalista post-52 y que siguen los planteamientos desarrollados por el Plan Boham, proponen la articulación de las regiones orientales para la explotación de sus potenciales agrícolas y petroleros. En ese marco, el trazo carretero a Santa Cruz, entregado en 1953, es uno de los elementos más relevantes de esa nueva estructuración territorial:

En 1977 la ciudad de Santa Cruz poseía el porcentaje más alto de vehículos de transporte pesado (29 por ciento), lo que muestra su dinamismo productivo y de mercado. Porcentajes inferiores pero importantes se encontraban en Cochabamba y La Paz (20 y 19 por ciento, respectivamente). Las ciudades de Oruro y Potosí tenían cada una el 11 por ciento del transporte pesado, mientras que Sucre y Tarija mostraban los porcentajes más bajos (Blanes y otros, 2003:172).

En ese contexto, la ciudad de Cochabamba reduce su rol productivo agrícola-artesanal y se convierte en “...un centro mercantil por excelencia” (Gordillo, Rivera y Sulcata, 2007:140), donde la lógica ferial y de comercio menudo se hacen -cada vez más- parte esencial de su dinámica urbana.

Sin embargo, como sostiene Laserna, por la carencia de un proyecto regional propio y de un motor de desarrollo consistente, el área metropolitana cochabambina se va convirtiendo en una “periferia central” ya que: “...por su situación geográfica central, y no por otros atributos, pasó a formar parte de este eje, convirtiéndose en el ‘espacio de comunicación nacional por excelencia’” (en Solares, 2011a: 201). Junto al comercio, otro sector esencial de la dinámica mercantil y de servicio -que caracteriza a Cochabamba y a sus Valles hasta la actualidad- es el del autotransporte.

Los automóviles aparecieron en la ciudad como una más de las innovaciones tecnológicas que trajo consigo el inicio del siglo XX:

El antecedente de la irrupción del transporte motorizado se remonta a 1905 cuando la casa

50 Ver: <http://www.fca.com.bo/index.php> para la Empresa Ferroviaria Andina y <http://www.ferroviariaoriental.com/> para la Ferroviaria Oriental.

51 Una representación de lo mencionado se muestra en el siguiente video de youtube, registrado precisamente en la ruta Cochabamba-Aiquile: <https://www.youtube.com/watch?v=EqVp-Qc8XCU>

Jesús Aguayo importó los primeros vehículos motorizados destinados a un emprendimiento de dicho empresario, para establecer un servicio de “automotores” que vinculara Cochabamba con Oruro y La Paz. En el citado año se libraron al servicio público estos vehículos organizándose una primera excursión al valle de Cliza. Sin embargo, previas demostraciones desarrolladas en el Prado, causaron gran conmoción y asombro quedando totalmente demostrada la superioridad de los “monstruos mecanizados”, como los llamó algún periodista, respecto a las antiguas carrozas, berlinas, tilburis, y carretas. Lo que causó mayores signos de admiración fue la capacidad “ascendente” de estos vehículos para escalar la Coronilla de “un solo tirón” y para alcanzar sitios donde los medios de transporte tradicionales no podían alcanzar gracias a su enorme fuerza y empuje. (Solares, 2011a: 97)

Ahora bien, pronto los motorizados no sólo se usan para el transporte de pasajeros entre las ciudades, sino además para la movilización de los productos, sobre todo desde las haciendas, ya que inicialmente son los hacendados los que pueden acceder a esa tecnología (Mendoza y Ustariz, 1982: 13). Es posible sostener la hipótesis de que ese transporte hacendal es concurrente a la movilización que permite el “Tren del Valle”, articulando la producción de las comunidades alejadas y al universo ferial de los Valles Centrales. En ese marco, hasta 1952:

El camino a Santa Cruz, todavía incompleto, cumple limitada función económica con la explotación de maderas y productos orientales. La ciudad se inunda materialmente de vehículos motorizados que aceleran los transportes. En 1952 hay en Cochabamba 950 automóviles, 564 camionetas, 1.561 camiones, 285 colectivos, 95 motocicletas, 12.500 bicicletas (Guzmán, 1972:73)

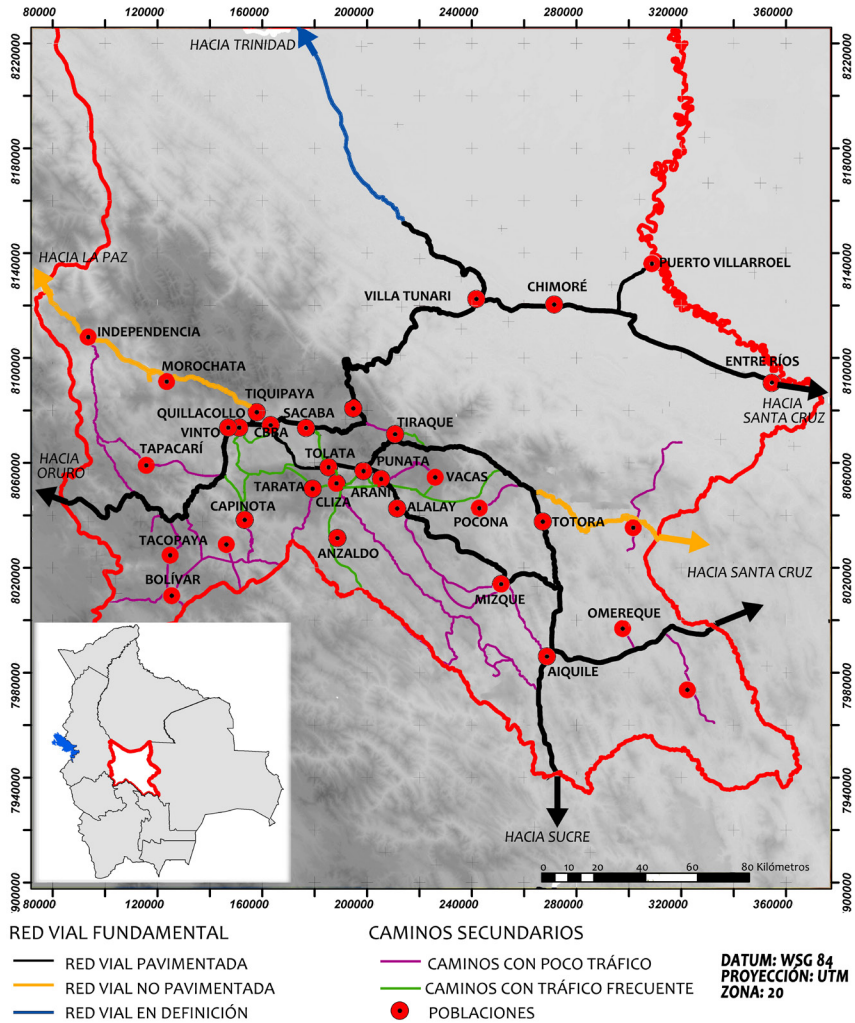
Pero después de la Reforma Agraria, la intermediación comercial y el control del transporte pasan a ser asumidos por los piqueros, dado que ellos cuentan con mayor experiencia y capital⁵² para movilizar los excedentes productivos de las comunidades y de los expungos. Eso les permite además potenciar procesos de acumulación y de reinversión en sus redes y en el comercio, promoviendo de alguna manera la extensión de la red de ferias que se produce en Cochabamba desde la colonia (17-19). Hay que recordar que los valles cochabambinos son:

...sede de la famosa feria comercial de Cliza, reputada desde la misma colonia como la más grande y abigarrada del Alto Perú (Bolivia), el valle formaba parte de la larga cadena comercial, [que] se tejía incluso desde y hacia la oriental Santa Cruz y las alejadas provincias cochabambinas de Totora, Mizque y Ailquile. Ganado de Valle Grande y Samaipata, alcohol, cueros y maíz, cerveza, chicha, trigo y mercancías de toda índole trajinaban abundantemente por sus maltrechos caminos a sola fuerza de cansancio, mulas y borricos. (Rodríguez, 1993:34)

De esa manera, la introducción del transporte motorizado, sobre todo de los camiones de carga, determinan que la dinámica comercial del departamento se desenvuelva desde “...los centros feriales más importantes”, que para fines del siglo XX son: Punata, Arani, Quillacollo y Sacaba (Mendoza y Ustariz, 1982: 74). Al mismo tiempo ellos se conectan con otros secundarios: Tarata, El Puente, Tiraque, Colomi, Sipe Sipe, Japo, etc. (Espinoza, 2001: 3-4). Esa articulación permite que las rutas antes transitadas por mulas transformen su morfología y su lógica misma de circulación.

52 En esa etapa aparece el que se denomina “Truequero”, comerciante inicial cercano o del interior de la comunidad, especializado en el intercambio de productos (Mendoza y Ustariz, 1982: 12).

Mapa 8. Red carretera actual de Cochabamba



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la ABC

En ese sentido la tenencia del “camión”, del “volvo” o -con el tiempo y el cambio de modelos: el “nissan cóndor”- se convierten en símbolos que se movilizan entre el campesinado, relacionados con la noción de éxito y esta -a su vez- con las posibilidades de convertirse en un rescatista, dejando atrás el rol de productor agrícola y minifundista.

Poco a poco el tema de la accesibilidad, es decir: de la posibilidad de un lugar de conectarse con otros, particularmente en las ciudades instaladas sobre las carreteras, determina la posibilidad de mantenerse en vigencia o más bien replegarse hacia el decaimiento de su dinámica socioeconómica (ver mapa 8). Eso sucede con el poblado de Tapacarí, desplazado de la nueva ruta entre Cochabamba-Oruro-La Paz que es asfal-

Imagen 6. Fotografía titulada “La hermosa avenida de Sacaba a Cochabamba”



Fuente: “Bolivia en el primer centenario de su independencia” (1925)

tada a mediados de la década del 70, siguiendo más o menos el trazo de la vía férrea.

Otro caso importante es el de Totora, que queda fuera de los circuitos ferroviarios y carreteros principales, en parte por la baja influencia que su élite logra al momento de la definición de los trazos hacia Santa Cruz (Loza, 2008: 139). En ese mismo sentido, la lógica ferial de los Valles Menores cambia:

Respecto a la ubicación, la feria de “El Puente” se encuentra estratégicamente localizada sobre la carretera que comunica Cochabamba con Santa Cruz. Si bien la ubicación de la feria no da cuenta por sí sola del grado de articulación con el mercado regional no cabe duda que es un indicador relevante, mucho más cuando esta ubicación es el resultado de un acto deliberado. La feria de Totora, por su lado, quedó fuera de los principales ejes comerciales con la modificación del trazado de la carretera en la década de 1940 (Loza, 2008: 176).

Por el contrario, en el Chapare y las zonas cocaleras a partir de los años 70's cuentan con un trazo carretero que después se convierte en la ruta “nueva” (más veloz y directa) hacia Santa Cruz (ver mapa 8). Así, la atracción económica de la producción cocalera está relacionada con el crecimiento demográfico en el trópico cochabambino donde existe una “enorme importancia de los flujos migratorios [de personas] de bajos niveles educativos y campesinos indígenas” (Veizaga, 2012a:63).

Ese proceso, al que se suman diferentes políticas -que incluyen las de “erradicación forzosa y voluntaria” de plantaciones de coca aplicadas entre 1992 y 2001- se ven acompañados por una importante inversión en infraestructura y en la apertura de caminos (Manzano, 2007: 89), facilitando los flujos y las comunicaciones dentro de la misma

región. De hecho, para el año 2007 “Existen 2.046 kms. de caminos en el Chapare y 41 puentes [...] lo que la ubica como el área rural con mayor infraestructura vial de Bolivia y una de las más altas de Sudamérica” (111).

En ese marco, la dinámica de los caminos en el departamento de Cochabamba está dominada por un poderoso sector de transportistas y comerciantes, que -desde la ciudad hasta las comunidades alejadas- distribuyen la producción sobre todo hacia la feria central de Cochabamba (La Cancha) y en contrapartida permiten el ingreso de manufacturas y productos industrializados hasta los lugares alejados del país.

Paradójicamente, esa apuesta por la circulación como estrategia familiar y de desarrollo económico, no hace de esos actores protagonistas centrales del diseño vial. Como se sostiene en la parte dedicada a la textura contemporánea, eso puede asociarse a que ellos prefieren acudir a un discurso anclado en la soberanía y en el control de las áreas delimitadas, manteniendo en una suerte de clandestinidad de su dominio -efectivo y “rentable”- del territorio. Así, la realidad de flujos reticulares concretos aparece subestimada, mientras la idea de carreteras como túneles, que estructuran y/o invaden los espacios se ratifica formalmente.

CAPÍTULO 4: LA HISTORIA... Y SUS HISTORIAS

La historia que se pretende reconstruir no es interpretada a través de periodizaciones ni de la clasificación de “momentos” específicos claramente delimitados, sino mediante transiciones y procesos. Ese enfoque es coherente con la temática misma que se aborda y sus posibilidades de aproximarse hacia el territorio, no desde la frontera y ni el parcelamiento, sino desde las circulaciones, sus lógicas sociales, sus continuidades y rupturas.

Si bien se toma como hilo conductor de los tres capítulos anteriores a los cambios en los medios de transporte dominantes (llamas, mulas y trenes/camiones), es importante subrayar que eso no busca afirmar el remplazo de unos por otros ni su abandono linear. De hecho, datos recientes obtenidos por el Proyecto Territorialidades⁵³ en Tapacari (en la región de las mesetas occidentales) muestran que en las organizaciones originarias aymaras, articuladas como ayllus comunitarios, hasta la década de 1970, aún se rotan los cargos de autoridades denominados “postas y postillones”, bajo la misma lógica que movilizó a los chasquis, actores que distribuyen la información durante el Incario.

De la misma manera, las recuas de llamas, pero más aún los burros y mulas, siguen transportando productos agrícolas por las montañas andinas del departamento y -a su vez- se conectan con el circuito de ferias, donde se movilizan y redistribuyen los mismos productos esta vez en camiones. Al mismo tiempo, los campesinos y comunarios adquieren productos manufacturados, alimentos industrializados, nacionales e importados, que son introducidos precisamente a través del transporte motorizado y los nodos feriales. El escenario más transitado para esas movilizaciones son los trazos carreteros que -al menos en la parte occidental del departamento- articulan más o menos las mismas rutas y lugares que usaron por siglos los señoríos aymaras, el imperio Inca y luego los españoles.

El único medio de transporte que casi desaparece en la región es el tren, dado que su funcionamiento en la actualidad está fuertemente reducido y -en cierta medida- subutilizado. Esos elementos muestran que de alguna manera los medios y tipos de movilidad se articulan, coordinan y subordinan, pero también que los objetos técnicos, los caminos-carreteras-rieles, se integran en la geografía y en los discursos contemporáneos. De hecho las vías y sus huellas no dejan de ser “inercias dinámicas” que permiten y reiteran concentraciones, mientras otras quedan sumidas a espacios de invisibilidad y de olvidos a través de la historia.

Sin embargo, hay una organización dominante que permite la coordinación y subordinación de los diferentes tipos de movilidad. Es posible reinterpretar los niveles de participación y control de los actores abordados desde su relación con la red vial, identificando su posicionamiento respecto a ritmos y posibilidades de diferente alcance.

53 Esta observación es retomada de los informes internos producidos por el Programa integral de Rehabilitación Áreas Históricas Cochabamba de la Universidad Mayor de San Simón (PRAHC-UMSS) a partir de su trabajo de campo desarrollado entre 2009 y 2010.

Ese ejercicio es útil porque nos permite comprender la articulación mayor o menor de los grupos sociales del entramado cochabambino con el “sistema-mundo”⁵⁴ a través de la historia.

En ese sentido, desde una reflexión neobraudeliana de los “actores”⁵⁵, es posible pensar ante todo en sujetos sociales, que actúan desde sus relaciones produciendo la historia, heredándola y poniéndola en evidencia. Se propone revisar precisamente cuál es su capacidad de participar más o menos en ella y de posicionarse en el “sistema-mundo”. Además se toman en cuenta dos perspectivas principales, esenciales en el relato hasta aquí mostrado en el presente documento: la geografía por la que se compone Cochabamba desde sus rutas; y las formas de pensar, “los discursos sociales” que justifican y apropian esa geografía. No se trata de clasificar la performance de cada actor en “un tipo de historia”, sino de obtener conclusiones reveladoras y globales respecto al trabajo analítico realizado, sabiendo de antemano que los procesos históricos aprehendidos en los tres niveles braudelianos son un constructo abstracto sugerido para su interpretación.

El contexto prehispánico de Cochabamba muestra a los actores convocados en el periodo en que el ganado de las llamas y los caminos Incas (atajos de indios, caminos de llameros y Qhapaj Ñan) van a atravesar Cochabamba, distribuyendo la población de acuerdo a los requerimientos del imperio Inca. Asistimos a un “sistema-mundo” donde la élite gubernamental imperial está a la cabeza de la historia y de su desarrollo, domesticando y conquistando con diversas estrategias centralizadas la geografía andina y -en menor medida- el pie de monte amazónico.

En ese marco, los grupos aliados de las fronteras porosas y tensas hacia el oriente responden efectivamente a las alianzas más o menos permanentes; por lo que pueden ser leídos como eslabones secundarios, como vinculaciones estratégicas que establecen ciclos y permiten al Incario intercambiar -más o menos- con otras civilizaciones de menor alcance geográfico pero que tiene su propio eje de acción y paisaje social. Ahora bien, los actores vinculados directamente al funcionamiento y la gestión de las vías: los intercambios de información desarrollados por los chasquis; las comunidades encargadas del mantenimiento de rutas y tambos; y los mismos funcionarios de la burocracia incaica son los que representan más la cultura material cotidiana, repetitiva y constante.

Cabe señalar que los “sistemas-mundo” pueden ser comprendidos desde la aplicación de tres “reglas tendenciales”, que son: i) cuentan con límites como “...envolturas espesas, difíciles de atravesar, a menudo barreras naturales” (Braudel, 1984, tomo 3:10); ii) tienen un polo central (11-18); y iii) una red nodos menores relacionados y jerarqui-

54 Los elementos de análisis que se desarrollan buscan recuperar las proposiciones teóricas expuestas en el punto b.1 . de los lienamientos de la tesis, donde las ideas de Wallerstein y Braudel sobre el “sistema-mundo” como un tiempo histórico, estructural y de larga duración, pero además poniendo en evidencia otras “historias”: coyuntural (cotidiana) y episódica (de flujo y tendencias).

55 Cabe recordar que Braudel elegía “un sector” como ventana de lectura para sus análisis en los tres niveles de historia que hacen a su propuesta. Así en su trabajo “Civilización material, economía y capitalismo” prioriza como hilo conductor la “economía”, pero el mismo autor asume que se trata de una lectura “sectorial” (1984, tomo 3:3), que bien podría leerse desde el sistema social o cultural.

zados, con márgenes espesos (19-22). Entonces, en el Incario el polo central es Cusco, donde están las élites Incas como actores que organizan la economía, la población y el territorio en su versión hegemónica. Por su parte, el valle Central de Cochabamba se convierte en un nodo secundario, con un rol específico en la división geográfica del trabajo, mientras los Yungas y el pie de monte amazónico son la frontera espesa, con cuyos actores estratégicos se consolidan alianzas cíclicas con otros sistemas.

La conquista española y la colonia temprana implican una ruptura y reajuste en tanto se quiebra precisamente el centro de poder Inca y se transforma el sentido de la vida material, aunque en cierto modo también mantiene rasgos persistentes y heredados. El sobredimensionamiento de los tributos y de la mita aplicados a los indígenas, la monetarización de la economía, los nuevos cultivos y enfermedades, la imposición inicial del ganado, muestran cómo los actores más representativos de la vida cotidiana cochabambina autóctona sufrieron el cambio hacia el nuevo centro de la estructura “mundial” dominante desde su vida material. En ese sentido, los actores presentes en la zona, más ventajosamente vinculados al nuevo eje de dominio, son sin duda los comerciantes europeos, los trajinantes con gran capacidad de movilización y acumulación, cuya escala de acción lograba alcanzar las costas oficiales del pacífico (y las ilegales en el atlántico). Cabe anotar que “La conquista del Nuevo Mundo fue también la expansión de la civilización europea en todas sus formas, y esta expansión sostuvo y protegió la expansión colonial” (tomo 3:46), por lo que el acceso a las costas sin duda es determinante.

Como articuladores entre las dos civilizaciones y como señal de su relación violenta, pero constante y -más o menos- eficiente hacia los centros de poder oficiales, están los caciques y los forasteros. Unos desde la formalidad y otros desde la ilegalidad, ambos son parte de los procesos de media duración, de las tendencias ya sea hacia la sumisión pactada o la resistencia lateral y clandestina frente a las clasificaciones del discurso oficial. Los aplicadores de ese discurso oficial de delimitación “formal”, profundamente racista, son los gobernantes y administradores españoles, también representantes de ciclos y eventos, pero esta vez más estrechamente vinculados a la burocracia española.

En términos de dinámica territorial, Cochabamba se posiciona desde una situación “doblemente subordinada”. Es decir, la corona española en la etapa de la conquista y de la colonia es un nodo secundario respecto a otros Estados europeos, que en ese momento son efectivamente el centro del ejercicio del dominio mundial: Venecia (desde el siglo XV), Amsterdam (desde el siglo XVII) y Londres (desde el XVIII), donde se forma efectivamente el “capitalismo”⁵⁶ (que después en el siglo XX es liderado por los Estados Unidos). Esos nodos de dominio están muy relacionados con la capacidad de controlar la movilización de los recursos y de favorecer la acumulación de las ganancias, facilitadas por el comercio a “larga distancia” (tomo 2:524) donde el trans-

56 Para conceptualizar “capitalismo” se recupera la noción elaborada por el mismo Braudel, quien sugiere que se trata no sólo de un fenómeno atribuible a la economía de mercado o al modo de producción industrial, sino además a la combinación de una sociedad altamente jerarquizada que favorece los procesos de acumulación en grupos específicos, ligados al comercio de larga distancia y a escala planetaria. (1984: tomo 2:524-525). Así, “el capitalismo implica ante todo una jerarquía y se coloca en lo alto de esta jerarquía la haya fabricado o no él mismo.” (tomo 3:44)

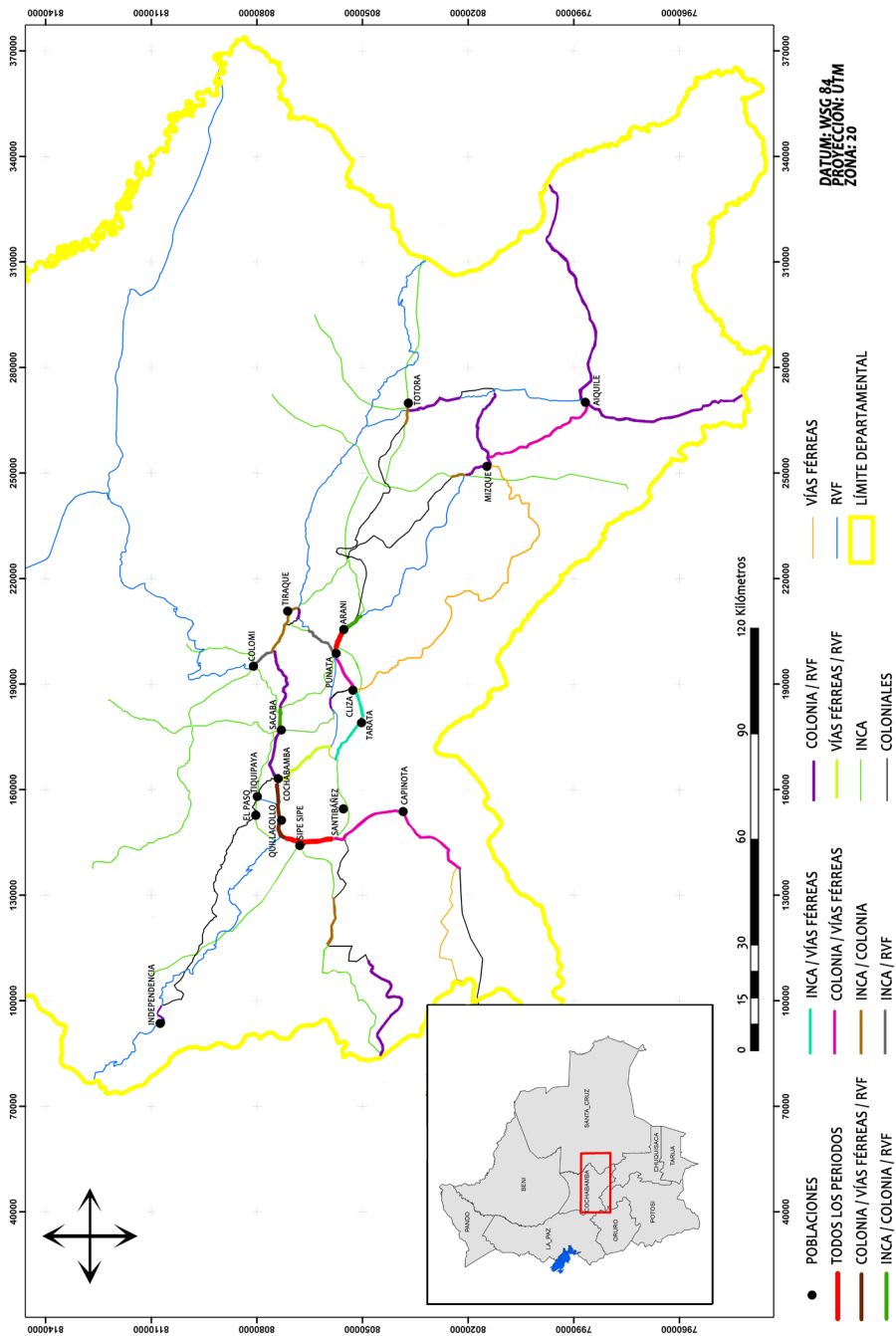
porte marítimo juegan un rol clave. Entonces, si bien Potosí es el polo articulador y ordenador del espacio colonial altoperuano, a su vez se convierte en un satélite secundario de la metrópoli europea. En ese marco, la “Villa de Oropeza” (actual ciudad de Cochabamba) se establece como un espacio extremo y lateral del sistema-mundo, apostado frente al “límite inerte” y misterioso de la selva amazónica.

Por eso, cuando en el siglo XVIII se consolida el transporte con “mulas” en las rutas del valle y de los Andes, también se vive a nivel global la decadencia castellana y portuguesa atada a “...los legados letrados y humanísticos del Renacimiento europeo”, mientras los principios ilustrados y liberales van a asumir progresivamente un carácter universalista” (Mignolo, 2009:167) y el ejercicio del poder capitalista moderno se acumula en el norte de Europa. Por eso mismo, la diferenciación entre los subcontinentes americanos, uno de colonización latina y otro principalmente anglófona, moldea formas “coloniales” distintas de articulación respecto al sistema-mundo (1996). El intento de aplicación de las transformaciones borbónicas muestra precisamente que la misma corona española busca ajustarse a los patrones “racionales” del pensamiento ilustrado, aunque su capacidad de aplicar los mismos se ve frustrada prontamente por los procesos independentistas.

Las rupturas al comercio y a la circulación que afectan a Cochabamba, las dificultades para alcanzar los mercados del pacífico intensificadas por la apertura de los puertos del atlántico y después por la pérdida de acceso del litoral (ya durante la República), permiten que entre los siglos XVIII y XIX se genere un microcosmos, un mercado interno y una cultura comercial piquera-mestiza en el valle Central de Cochabamba. En ese sistema-mundo relativamente aislado son los comerciantes minoristas y los forasteros, artesanos y arrenderos, quienes logran posicionarse en el centro, dando lugar a que el valle -y particularmente la ciudad capital- deje de ser el “granero” heredado del incario y se constituya progresivamente en un nodo de concentración de las ganancias y de circulación de la economía regional. Eso no quiere decir que sus protagonistas son actores desvinculados de la lógica comercial o del intercambio de mercado y de la acumulación dominante, pero la integración regional con el sistema-mundo capitalista y centrado en ultramar se mantiene como una prioridad de los hacendados y comerciantes criollos locales, mientras para otros actores es prioritario articularse al sistema intrarregional.

Esa ambición de vinculación de los grupos de la “élite” local criolla -no siempre sostenida ni cohesionada- permite subrayar que el mercado interno regional es un margen, y en ese marco se mantiene como un espacio más consumidor que productor de objetos industrializados movilizadas desde otras ciudades y Estados mejor posicionados en la jerarquía mundial. Así, respecto al universo interno regional, los actores centrales que van a dar paso a una particular larga duración son los comerciantes-campesinos mestizos. Al mismo tiempo, ellos conviven en una concurrencia y tensión con los hacendados, comerciantes y burócratas de la élite, pero guardan un rol secundario o terciario respecto al “sistema-mundo” capitalista, donde su protagonismo se reduce al tiempo persistente de la cotidianidad.

Mapa 9. Mapa histórico de vías



Fuente: Elaboración propia

Es relevante tomar en cuenta que la lateralidad de Cochabamba también tiene relación con su condición geográfica, entre las montañas de la cordillera Oriental y la llanura amazónica, donde los transportes terrestres son precarios. Si bien la constancia de las huellas de los caminos Incas se mantiene relativamente, no sólo en las redes principales sino también en las clandestinas, la decadencia procesual de los servicios en el mantenimiento de los tambos y de vías muestra “hasta qué punto el intercambio [...] resultó entorpecido por el límite impuesto por el transporte” (tomo 1:372). En esos caminos poco mantenidos e intransitables en época de lluvias (como muestra Braudel para otros lugares del mundo), el transporte puede ser considerado como un tipo de “manufactura arcaica”:

...donde el capitalista no se emplea a fondo. Y con razón: sólo es claramente “rentable” la circulación por las rutas principales. La otra circulación, la secundaria, la corriente, la miserable, queda abandonada a aquel que se contente con un beneficio modesto. En ese caso, calibrar la influencia del capitalista es calibrar la modernidad o el arcaísmo, o mejor dicho, el “rendimiento” de los diferentes sectores de los transportes... (tomo2: 298 y 302).

Ese marco permite comprender mejor el debate desarrollado sobre el “tren” y sus primeras proyecciones en el espacio Cochabambino, donde la conexión hacia Oruro y los centros mineros es una prioridad de las élites hacendales-comerciales criollas, mientras el tren del Valle se convierte en un instrumento de fortalecimiento y profundización del sistema-mundo ferial cholo y de sus protagonistas principales: mestizos, agricultores piqueros y artesanos.

Asimismo, la alusión a los extremos “distantes” donde el transporte mantiene su carácter “arcaico”, alude bien a las montañas y profundos valles fluviales de las cordilleras del noroeste. Ahí, en un espacio dominado hasta inicios del siglo XX por un puñado de terratenientes, las comunidades indígenas viven en una subordinación y lateralidad respecto al mercado del valle y pero aún respecto al de las metrópolis europeas. Por lo mismo, su dinámica social persiste y -a veces- se rebela violentamente y con éxito frente al régimen colonial. Se trata de una cotidianidad que muestra la “...dialéctica viva del capitalismo en contradicción con lo que, por debajo de él, no es el verdadero capitalismo” (532).

Detrás y casi a “espaldas” de esa dinámica de montaña y valle sigue el confín nororiental amazónico del Chapare. Pese al ingreso de los primeros colonizadores, al establecimiento de haciendas cocaleras en el siglo XVIII y XIX, esa región se mantiene aislada y casi impenetrable -a la que “no se quiere penetrar” de hecho- y no es hasta la época donde se instalan los intereses por la explotación del caucho y la quina (a fines del siglo XIX e inicios del XX) que esa dinámica comienza a transformarse. En ese marco, los indígenas yuracarés, contactados sólo esporádicamente con el “mundo colonizado”, conforman otro sistema que dialoga con las otras sociedades amazónicas dentro de los diferentes paisajes que hacen a la llanura y al piedemonte, manteniéndose “casi” incomunicados, huyendo y resguardándose en la selva.

Ese aislamiento va a ser “superado” por la llegada de los campesinos andinos “colonizadores”, por las carreteras y los camiones, intensificada a partir de la Revolución de 52. Los proyectos nacionalistas de conquista del oriente, pero también la consolidación

del discurso de ingreso a la modernidad y al progreso, retomado y reajustado del liberalismo de inicios de siglo, van a integrar definitivamente a la ciudad de Cochabamba con el capitalismo, como un margen distante, subordinado, pero eficazmente articulado. De hecho, los piqueros y campesinos convertidos en rankheros van a convertirse en el grupo mejor insertado a esa lógica, perdiendo la relativa autonomía del mercado interno, pero aprovechando y persistiendo en su integración y control del comercio: “El éxito depende de inserciones en las oportunidades de una época determinada, de repeticiones, de acumulaciones” (1984: tomo 3:32), tal es el caso de la experiencia en el mercado ferial que se consolida antes de la independencia.

Sin embargo, su dominio local no depende tanto de un éxito productivo o industrial, sino de su eficiente internalización de algunos aspectos del orden social y del pensamiento que supone el sistema-mundo dominante. Así por ejemplo, la fuerte tendencia de migración -parcial, pendular y/o permanente- hacia el área metropolitana de Cochabamba, que se acentúa y extiende sostenidamente desde 1952, muestra la internalización en los actores andinos rurales, indígenas y mestizos, de la dualidad por la que lo urbano se concibe como una “mejora de condiciones de vida” (Peemans, 1998 y 2005, De Marchi, 2012), dejando atrás lo “subdesarrollado”, el lugar donde no se “accede” a la salud ni a la educación suficientes ni valoradas como tales.

En ese mismo sentido, la incorporación del automóvil y su uso como fuente de empleo de los rankheros y transportistas urbanos y rurales, readaptando los caminos de llameros y los atajos de indios en función de las posibilidades de la tecnología importada y de obtener ganancias con la circulación de las personas y de los productos rurales, muestra un conocimiento no sólo de los procedimientos del intercambio mercantil, sino además de los contactos, de la geografía andina y sus comunidades, sumados a la motilidad que supone el “conducir” un automóvil.

Ese espíritu “moderno” es también el que está detrás de las propuestas nacionalistas de proyectos carreteros, que van a determinar la forma del crecimiento urbano del área metropolitana de Cochabamba, en torno al nuevo eje carretero dominante. De hecho, se registra efectivamente que “la política urbana da un rol preponderante a la infraestructura carretera, a las vías de acceso, a la reestructuración de la ciudad en torno a algunos ejes de circulación” (Peemas, 1995:21). Entonces, se evidencia un intento de replicar modelos, auspiciados desde la burocracia estatal, donde Cochabamba -como gran parte de Latinoamérica- se posiciona “...como algo desplazado de la modernidad, un desplazamiento que asumieron los intelectuales y estadistas [...que] se esforzaron por llegar a ser “modernos” como si la “modernidad” fuera un punto de llegada” indiscutible (Mignolo en Walsh, 2012: s/p).

La frontera del Chapare es presionada y desplazada en la misma búsqueda de las poblaciones andinas por superar las condiciones desfavorables de minifundio agrícola y las diferentes crisis mineras que pesan en sus espaldas. Así, las sociedades amazónicas van a quedar cada vez más disminuidas en áreas específicas del Chapare y de los llanos vecinos de Moxos, reduciendo la relativa autonomía de su sistema-mundo particular y dejando en claro que “...la “civilización”, cuando lo necesita, tiene mil medios

para seducir a, y penetrar en, las regiones que antes había abandonado durante largo tiempo a sí mismas” (Braudel, 1984, tomo 3: 25).

Ahora bien, en ese conjunto de actores, tanto los campesinos que “colonizan” la región amazónica, como los comerciantes *rankheros*, corresponden a tendencias periódicas, de segundo nivel, que obtienen dominio circunstancial y establecen tendencias, por ejemplo vinculadas a la producción y a la conquista de los terrenos de cultivo de coca y su comercialización legal e ilegal, así como de comercio informal en las ciudades y en el circuito de ferias del Valle. En contraste, los actores vinculados a la historia larga corresponden a los intereses financieros internacionales y -en el lenguaje del mundo contemporáneo- transnacionales.

Por eso, el mismo Estado, ya sea en su versión nacionalista o neoliberal, dictatorial o democrático y las élites burocráticas vinculadas a él, se convierten en un actor también eventual, que facilita la gestión de los intereses capitalistas cuyo eje está fuera de las fronteras bolivianas. Esa descripción corresponde entonces a las elaboradas por Wallerstein, cuando sostiene que los Estados “más débiles son aquellos que llamamos colonias, a las que definimos como unidades administrativas que no son soberanas y que caen bajo la jurisdicción de otro [E]stado, habitualmente distante de ellas” (2006:42) .

Sin embargo, en términos geográficos, el abordaje histórico propuesto permite también recuperar ciertas persistencias en la concepción del espacio, tal es el caso de los *tambos* que dan paso a pueblos, o de las pendientes de las montañas andinas que continúan cobijando un uso intercalado de alturas tanto en la producción agrícola como en su combinación con las ciudades o con las zonas cocaleras del Chapare. Algunos autores, como Hinojosa, asumen que la reproducción del “control de pisos ecológicos” o de zonas “ecosimbióticas” se mantiene en las estrategias familiares, combinando migraciones temporales y permanentes a espacios urbanos, pero además incorporando la movilidad hacia ciudades de otros países americanos y europeos (2009: 13) en una ratificación de la discontinuidad territorial andino - amazónica.

Esa serie de reiteraciones conviven más o menos con las nuevas métricas impuestas, pero además con aquellas internalizadas en uso cotidiano del espacio. En ese sentido, la sobreposición de los lugares relevantes para las etapas propuestas y de los trazos diferentes tipos de vías, de sus continuidades y cambios, son una fuente importante de análisis, ya que permite generar hipótesis sobre cómo los actores modifican su entorno a partir de la métrica dominante y de los intereses sociales y económicos en juego.

Los mapas 9 y 10 precisamente retoman ese desafío, tratando de incorporar en la lectura por una parte los nodos vinculados a las rutas más relevantes para cada etapa, es decir: en el caso de las llamas los *tambos*, en el de las mulas los poblados coloniales principales, para los trenes las estaciones y para la RVF los poblados con más de 2.000 habitantes registrados en el censo 2001. Por otra parte, para las vías se recuperan los trazos incaicos, los caminos de mulas registrados, las rutas de las ríes y los trazos de la RVF contemporánea.

Si bien los límites de esa interpretación son los mismos que los de las fuentes y del registro desarrollado -en sí selectivos y precarios- su desarrollo facilita comprender cómo las diferentes regiones del departamento cochabambino asumen roles y protagonismos diversos a partir de su articulación interna y con el “sistema -mundo”, desde una posición no exhaustiva ni excluyente, sino más bien proponiendo un modelo “contextual” de base.

En ese marco, es posible afirmar que las regiones de los valles centrales y menores responden a circuitos altamente transitados en todos los periodos, modificando levemente los trazos viales. Pero en ese proceso de articulación permanente se cobijan dinámicas diferentes, productivas para el caso del incario (lo que supone que los tambos más importantes rodean el valle central y no lo atraviesan por ejemplo) y aún durante el dominio de las mulas y de los trenes (donde el circuito de ferias internas mantiene su auge), mientras que su rol “corredor-residencial” se va asentando principalmente en la última etapa de domino automotor.

Asimismo, la región chapareña queda articulada sólo en dos etapas, la de las llamas y la contemporánea, pero con dinámicas socioeconómicas y viales muy distintas. La primera supone diversos puntos de ingreso que alcanzan el pie de monte para retomar un contacto más o menos simétrico con las sociedades amazónicas y con su movilidad principalmente fluvial. Mientras la segunda tiene un ingreso concentrado a través de Colomi, desarrollando un trazo que marca nuevos asentamientos en torno a eje carretero y a las posibilidades que supone en términos de accesibilidad. Precisamente hacia el norte (donde se plantea uno de los trazos carreteros que se retoma en el siguiente apartado) sobresale el asentamiento de Eterazama, dejando sin mayor peso demográfico a la zona fronteriza con el Beni, cuya articulación a través de la RVF aún no se concreta.

Para el caso de la región de valles fluviales y mesetas occidentales se registra un proceso de desarticulación y depresión progresiva, principalmente en los asentamientos que quedan fuera de las rutas de la etapa automotriz (tal es el caso de Arque y de la zona suroeste del departamento) o de las dinámicas ferroviarias ya a inicios del siglo XX (como en el caso de Tapacarí). Además, hacia el noroeste, es interesante subrayar el caso de Independencia, asentamiento con un peso demográfico relevante en el censo 2001 y también importante durante el periodo de las mulas, cuya dinámica compartida con los valles y Yungas paceños no se relaciona con la RVF ni su dinámica contemporánea, ya que su extensión aún no está ejecutada (precisamente ese proyecto de vía se toma también como estudio de caso).

Finalmente, vale la pena subrayar la transformación de los tambos a través del tiempo. De ser lugares de descanso marcados por la lógica llamera pasan a convertirse -en muchos casos- en ciudades intermedias. Así, abandonan su cotidianidad marcada por la gestión colectiva y organizada en función de la ruta, convirtiéndose en espacios de residencia y comercio, marcados por la propiedad privada y la distribución parcelaria del suelo. De hecho, como se muestra en los recorridos incluidos para las dos rutas en estudio, las carreteras y caminos contemporáneos de Cochabamba cuentan con servi-

cios para el descanso y de atención a los usuarios de las rutas (estaciones de servicio, mecánicas, gomerías, hospedajes, restaurantes, etc.) pero ellos responden a la métrica del automóvil, marcada por intereses e iniciativas individuales, familiares y/o empresariales, débilmente organizados.

Sin embargo, la gestión de esos espacios de servicio pocas veces tiene que ver con una lógica empresarial formal. Es posible sostener la hipótesis de que en general se trata de proyectos familiares que se engranan tanto en la gestión discontinua del territorio como en la articulación de múltiples actividades económicas. Esa dinámica se apropia de las vías carreteras como uno de sus principales espacios de distribución y de vivencia, pero también de organización social, haciendo de los sistemas sindicales (campesinos, cocaleros, de transporte y comercio) sus principales expresiones. Al mismo tiempo, esa dinámica no se expresan homogéneamente, como se muestra en las siguientes etapas de trabajo.

El marco de articulaciones entre diferentes historias, actores, dinámicas y configuraciones espaciales mostrado es el contexto, en tanto referente indispensable e inseparable del pretexto, la textura y el texto, que se retoma como base de lectura para comprender el nacimiento de los caminos, como propuestas contemporáneas de articulación de Cochabamba en el siglo XXI.

SEGUNDA PARTE: EL PRETEXTO

INTRODUCCIÓN A LA SEGUNDA PARTE

Retornando al marco de la investigación y de su diseño global, la segunda etapa se plantea desde un enfoque de mayor proximidad, proponiéndose como el “pretexto” de la tesis. Los caminos que se revisan son específicos y se abordan desde su proyección interregional, enfatizando el rol que juega la geografía y los lugares atravesados y conectados en sus propuestas de trazo. La historia de profundidad y sus ritmos diversos presentes en la primera etapa ya no son centrales, pero se proponen en tanto contrapunto permanente, siempre constante para incorporar el peso de las rugosidades en el espacio, en el “tiempo del mundo”.

Se trata de un relato que toma como punto de referencia el último modo de transporte y de estructuración territorial dominante mencionado en la etapa del contexto, aquél marcado por la métrica automóvil. Así, el escenario retratado muestra cómo los intentos por favorecer ese tipo de movilidad generan una visión específica del espacio y de su desarrollo. Para desarrollar esas nociones se propone el siguiente objetivo específico: “Analizar la forma en que la RVF se construye en/con el paisaje del departamento de Cochabamba y para articular su área metropolitana principal”.

Para eso, dos propuestas de tramos carreteros interdepartamentales, cuya construcción se mantiene inconclusa, son tomadas como casos de estudio. Ambos son proyectos articuladores del área metropolitana de Cochabamba y -en gran parte- no suponen la apertura de “nuevos caminos”, sino su mejoramiento, rediseño y rejerarquización como parte de la Red Vial Fundamental boliviana. El primero es el trazo alternativo hacia la ciudad de La Paz, que pasa por las poblaciones de Vinto en el departamento de Cochabamba y de Inquisivi en el departamento de La Paz a través del río Sacambaya, cuya construcción se inicia en agosto de 2006. El segundo es el tramo que se propone relacionar las poblaciones de San Ignacio de Moxos en el departamento de Beni y Villa Tunari en el departamento Cochabamba, para unir a su vez las ciudades de Trinidad y de Cochabamba, cuya construcción se inicia en abril de 2010.

Ambas propuestas viales van a ser más o menos truncadas en su desarrollo por las tensiones que sus proyectos provocan entre los actores sociales y políticos del escenario local, nacional y -en cierta medida- internacional, cuyo análisis se profundiza en la tercera parte de la tesis. En cambio, en esta segunda parte se propone revisar el recorrido de los tramos, sus características físico-sociales, las representaciones sobre la geografía que componen y los destinos que enlazan, a partir de una reflexión alimentada tanto por el terreno como por la producción técnica, narrativa y literaria desarrollada sobre ellos.

En ese marco, las siguientes preguntas constituyen la guía del trabajo y de su articulación:

- ¿Cuáles son las características de la red vial boliviana y cochabambina?
- ¿Cuál es la relación de las rutas estudiadas con la red vial de Bolivia y de Cochabamba?

- ¿Cuáles es el trazo proyectado para cada caso de estudio?
- ¿Cuáles son las principales características técnicas de ambos proyectos?
- ¿Cuál es el tramo transitable en la actualidad, desde la ciudad de Cochabamba, sobre el que se ha diseñado cada proyecto?
- ¿Cómo es -en términos generales- el entorno socio-ambiental de cada trazo?
- ¿Qué lugares se articulan en cada trazo?
- ¿Cuáles es la relación de los destinos que se busca vincular a través de las dos rutas (Cochabamba / La Paz y Cochabamba / Trinidad)?
- ¿Cuáles son los intereses geopolíticos que justifican la proyección en ambos casos?
- ¿Cuáles son las representaciones que han desarrollado los usuarios, los actores técnicos y políticos, sobre la naturaleza, las poblaciones y las actividades vinculadas a esa geografía?
- ¿Cuáles son las representaciones que se han desarrollado en la literatura boliviana sobre la naturaleza, las poblaciones y las actividades vinculadas a esa geografía?
- ¿Qué unidades de paisaje se pueden construir en cada tramo en términos socio ambientales y morfológicos?
- ¿Cómo se posicionan los trazos de las rutas en la distribución territorial plurinacional?

Así, para responder esas preguntas se asume que los espacios y los objetos que lo componen, particularmente los caminos, suponen una continuidad de signos y sentidos, cuya lectura e interpretación se da en la movilidad y en el trayecto. Todos sus componentes implican una significación compleja, que sólo puede ser comprendida en su articulación, en su conjunto y desde una perspectiva relacional, lo que supone incorporar lo narrativo e histórico además de lo material, desde su circulación y experiencia. Esos elementos permiten abordar el “paisaje” de forma compleja, retomando la idea de “palimpsesto” sugerida por Santos y Corboz y sumando en ese desafío elementos como los literarios, sugeridos por Frémont. Eso permite concebir una perspectiva paisajística horizontal y desde el caminante, como fuente para interpretar las relaciones sociedad-naturaleza (como sostienen, entre otros- Reynards y Rojas).

Desde esa perspectiva, el capítulo 5 busca responder las primeras 6 preguntas, en las que se establece precisamente los objetos “concretos” (los proyectos camineros) y su entorno, a partir de su concepción institucional, técnica y de su recorrido en campo. Se trata de una descripción del entramado que hace a ambos tramos, mostrando las diferencias y similitudes de la geografía que transitan al momento del desarrollo de la tesis (entre los años 2011 y 2013, en términos del trabajo de campo, como se señala en los lineamientos, en el apartado b.2).

El siguiente capítulo propone ingresar en las apuestas que implican los dos tramos como proyectos carreteros de ampliación de la RVF en Bolivia. Se revisan cuáles son los destinos y los lugares que se plantea relacionar, así como los potenciales y tensiones que supone esa articulación, tomando como eje de análisis a la ciudad de Cochabamba e incorporando las de La Paz y Trinidad como destinaciones potenciales. En ese sentido, se responden las siguientes tres preguntas-guías ya mencionadas, permitiendo que los objetos que se discuten sobrepasen su revisión descriptiva y técnica, para ampliar su perfil geopolítico.

Posteriormente se responden las cuestiones relacionadas con la problemática de las representaciones que la geografía de ambas rutas supone en el marco discursivo boliviano. Para eso el capítulo 7 recurre a fuentes tanto literarias como testimoniales, que permiten reconstruir elementos claves que son evocados por los diferentes actores al momento de proyectar u oponerse al desarrollo de las dos carreteras

Finalmente se retoman las dos últimas preguntas-guías, asumiendo que su resolución permite llegar a algunas conclusiones parciales a partir de los análisis desarrollados a lo largo de la segunda parte. Por eso se revisa interpretativamente la composición de paisajes que suponen ambas rutas, pero además el posicionamiento de cada una de ellas en el marco institucional de las delimitaciones administrativas del territorio, planteadas desde Estado Plurinacional boliviano. Es una síntesis esquemática que permite comprender la dimensión geográfica e ingresar hacia lo discursivo y lo político de los dos caminos en cuestión, es decir: comprender el pretexto a partir del cual se discute la plurinacionalidad.

CAPÍTULO 5: CAMINOS

Los elementos que se muestran a continuación buscan responder a una parte de las preguntas de trabajo concebidas como guías del desarrollo del “pretexto” de la tesis. Es posible explicar brevemente la estrategia asumida para responder a cada una de ellas, retomando las primeras cuestiones convocadas, que son:

- ¿Cuáles son las características de la red vial boliviana y cochabambina?
- ¿Cuál es la relación de los trazos estudiados con la red vial de Bolivia y de Cochabamba?

Para responder las cuestiones propuestas principalmente se usa la revisión crítica de la información técnica, institucional y -en menor medida- de prensa escrita. Inicialmente esa información es triangulada contrastando distintas fuentes y a través de entrevistas con personal técnico, principalmente de los espacios formales de gestión caminera. Asimismo, se desarrolla una revisión crítica de los referentes principales en términos de normativa y de definición institucional-estatal relacionada con la cuestión carretera, cuya organización cronológica y valoración puede revisarse en el anexo 3. Seguidamente se ha respondido a las preguntas:

- ¿Cuáles es el trazo proyectado para cada caso de estudio?
- ¿Cuáles son las principales características técnicas de ambos proyecto?

Se propone recuperar documentos específicos de los dos proyectos en estudio. Para eso, se acumula una serie de datos en torno a cada tramo sobre: a) la entidad o empresa que propone el proyecto, b) el país del que proviene la empresa o entidad que propone el proyecto, c) la entidad o empresa a cargo de la ficha ambiental, d) el país del que proviene la empresa o entidad que realiza la ficha ambiental, e) las instancias que financian el proyecto, f) la instancia de gobierno que solicita el proyecto, g) el costo calculado de la ejecución del proyecto, h) la extensión en kilómetros del tramo carretero, i) las obras de ingeniería complementarias del tramo (puentes, túneles, sistema de drenaje, etc.), las j) poblaciones/localidades que atraviesa el tramo carretero, y k) el tiempo calculado de duración de las obras.

Ahora bien, tal como lo señalan los resultados a lo largo del estudio, en ambos casos la cantidad y calidad de información es inequivalente. El primero, hacia La Paz, cuenta con poca documentación formal accesible al menos en lo referido a su primera formulación, ya que se trata de un proyecto cuyo perfil judicial impide que se acceda fácilmente a datos oficiales, reduciendo las posibilidades principalmente a las publicaciones de prensa, a algunos planos técnicos, las convocatorias oficiales de licitación y a los estudios desarrollados en el relanzamiento del proyecto a nivel de rediseño durante el 2013.

En contraste, para el tramo hacia Trinidad existe una “sobredosis” de información dada la mediatización que alcanza el caso (ver anexo 6), por lo que también se cuenta

con estudios especializados; sin embargo, la mayor parte del material no se origina en instancias “técnicas” oficiales y más bien se vincula a posiciones “militantes” en favor o en contra de “la carretera”.

En ese marco, para ratificar la información de las rutas en estudio, se ha acudido a otras fuentes complementarias, por una parte a entrevistas con personal técnico especialista en el área (profesionales en ambientalismo y en ingeniería, como se muestra en el anexo 7) tratando siempre de guardar su contrastación y diversidad. Con esa base se propone abordar otro grupo de preguntas, que ingresan hacia el terreno de la geografía específica relacionada con cada uno de los proyectos carreteros.

- ¿Cuál es el tramo transitable en la actualidad, desde la ciudad de Cochabamba, sobre el que se ha diseñado cada proyecto?
- ¿Cómo es -en términos generales- el entorno socio-ambiental de cada trazo?

Las respuestas se construyen a partir de la información obtenida en terreno. Su sistematización es fruto de los recorridos multidisciplinarios realizados en campo sobre cada ruta. Su registro y análisis se realiza con una serie de instrumentos que combinan la perspectiva técnica y los datos socio ambientales de base, con las percepciones del equipo que transita las rutas, como se muestra en el anexo 2. Los resultados de esos procesos y las respuestas a las preguntas planteadas se muestran en los siguientes apartados, como una primera aproximación al pretexto de la tesis: la articulación carretera de Cochabamba a través de dos propuestas viales interdepartamentales en el marco de la RVF boliviana.

5.1. La gestión contemporánea de las carreteras bolivianas

La ciudad de Cochabamba, en las últimas dos décadas del siglo XX comienza a crecer principalmente en torno al eje Quillacollo-Cochabamba-Sacaba. Para 1992 es denominada oficialmente como un “área metropolitana” (Solares, 2011a:301) y -en ese sentido- el 2001 ya cuenta con una población de 752.613 habitantes distribuidos en una mancha continua que se extiende por 6 municipios (Cercado, Quillacollo, Colcapirhua, Sacaba, Tiquipaya, de acuerdo a Blanes (2006) a lo que Rocha agrega Vinto (2010:32-33 y 44)). Se trata de un crecimiento principalmente sostenido por migraciones rurales-urbanas⁵⁷ y por la inserción de ese flujo poblacional en actividades relacionadas con los sectores del comercio y del transporte. A esa economía se suma una intensa presión sobre el suelo, vinculada a intereses inmobiliarios generalmente ilegales y especulativos⁵⁸.

57 En su análisis sobre las dinámicas poblacionales en Cochabamba, Veizaga sostiene que al interior del departamento: “son dos las corrientes migratorias que más se destacan, la primera de las zonas de montaña hacia las zonas tropicales, ya sea directamente o usando la capital regional como tránsito necesario antes de emprender proyectos de colonización, esto en particular en 1976 y 1992 y la segunda corriente, llamada de urbanización, que fue muy fuerte en 1976, disminuyendo levemente en 1992 pero todavía importante hasta generarse una dinámica de tipo metropolitana con las consolidación de centros intermedios y aledaños (Quillacollo y Sacaba) que son los actuales polos de atracción de población” (2012b:106).

58 Ese fenómenos es expuesto por Solares en sus diferentes estudios históricos sobre el crecimiento

El nuevo trazo de la carretera Cochabamba-Santa Cruz a través del Chapare, diseñado por empresas consultoras estadounidenses y realizado en la segunda mitad de la década de 1970, configura principalmente esa dinámica de desarrollo en términos espaciales. Pero ese efecto de crecimiento en torno a un corredor ya se registra antes, con la construcción de la primera carretera hacia ese mismo destino, durante el periodo nacionalista (Rocha, 2010:40). Así, las vías interdepartamentales para automóviles aparecen como elementos centrales en la expansión de la mancha urbana y en su construcción legal y -principalmente- ilegal desde la segunda mitad del siglo XX.

Ahora bien, sin duda ese fenómeno se relaciona con el discurso sobre la relevancia del sistema carretero, que se posiciona como parte esencial del proyecto de desarrollo nacional modernista, impulsado desde las élites estatales sobre todo después de la Revolución de 1952:

Las recomendaciones del llamado informe Boham, señalaron la suma de \$us 40.000.000 para la creación de un sistema nacional de Carreteras, pero como el país no podía efectuar de una sola vez dicho programa “por carecer de suficiente capacidad económica”, la Misión aconsejó formar una sociedad anónima y privada para su ejecución. [De los fondos que] se pusieron a disposición de la Corporación de Fomento \$us 10.000.000.- [son] para la construcción de la carretera Cochabamba Santa Cruz, eje vertebrador del sistema vial, que mereció preferentemente atención, y fue puesto bajo los auspicio de la Administración de Caminos Públicos de los Estados Unidos. (Aramayo, 1959:25)

Así, en 1955⁵⁹ nace el Servicio Cooperativo Boliviano Americano de Caminos (SCBAC), bajo el auspicio del gobierno de los Estados Unidos- (Thorn, 1971:188)⁶⁰. Su funcionamiento se realiza a través de la intervención empresas consultoras como la Tippetts Abbott McCarthy Stratton (TAMS) y la Thompson Cornwall Inc. La TAMS es quien concluye la ejecución de la primera carretera asfaltada entre Cochabamba y Santa Cruz y también propone el trazo entre Villa Tunari y Puerto Patiño en 1966. Posteriormente es reemplazada por el Servicio Nacional de Caminos (SNC) que se hace cargo de la cuestión carretera hasta el 2006. Ese año esta última entidad es suspendida, para dar paso a la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

Si bien desde mediados de la década de 1960 y hasta la actualidad el Estado es quien toma -más o menos- las riendas del proceso de diseño y seguimiento a la construcción de la red nacional de carreteras, también en ese transcurso se registran varios cambios importantes que dan cuenta de la progresiva complejización del sistema de rutas. Por ejemplo, en 1998, se establece su diferenciación de tres niveles, estableciendo: la red fundamental (cuya codificación corresponde a la letra “F”), la red complementaria o departamental (“D”) y la red vecinal o municipal (“M”). Además el SNC se descentra-

to de Cochabamba (2005 y 2011a). Así afirma: “...la especulación de la tierra impuso una situación de accesibilidad mínima solo alcanzable a través del automóvil y el crecimiento igualmente exagerado y caótico del transporte público y privado” (236)

59 Los datos mostrados sobre la evolución de la institucionalidad carretera se sustentan en la revisión de la normativa pertinente. Su detalle puede profundizarse en el Anexo 3.

60 Cabe recordar que en ese periodo Bolivia, junto Guatemala y Haití, concentra la mayor parte de los recursos destinados a “Asistencia Internacional” de ese gobierno (Blasier, 1971: 77). Bajo ese auspicio la SCBAC es la primera instancia de alcance nacional que busca gestionar y construir la infraestructura vial boliviana desde una visión centralista y planificada de desarrollo. Ver el Decreto Supremo 25134, en el anexo 4

Imagen 7. Fotografía del personal de la Tippetts Abbott McCarthy Stratton, responsable del diseño y la ejecución del tramo a Santa Cruz por el Chapare



Fuente: Archivo de Mireya Somoya de Moyano

liza creando los Servicios Departamentales de Caminos (SDC), se establecen los puntos de peaje para el cobro por el uso de carreteras y finalmente las características del derecho de vía a favor del Estado. También cabe señalar que en ese periodo se delega a manos privadas una parte de la gestión carretera de la red fundamental, precisamente la referida al cobro de peajes y -para el caso de Cochabamba- gana protagonismo la empresa Cono Sur S.R.L., cuyo control de los retenes, las trancas departamentales y sus recaudaciones se desarrollan hasta el año 2008⁶¹.

Con esos precedentes, es importante resaltar que la creación de la ABC se justifica en parte por la ineficiencia y la corrupción de las que se “acusa” al SNC. De hecho, en la Ley 3506 (2006), por la cual se declara la “liquidación” de esa entidad, se menciona la necesidad de: “Iniciar acciones legales ante los tribunales competentes, contra los responsables de los daños al patrimonio del ex - Servicio Nacional de Caminos” (art.6.e.). Al mismo tiempo, esa suerte de imputaciones de “corrupción” también rodea a la administradora privada de peajes Cono Sur y justifica, el año 2007, la creación de Vías Bolivia, esta vez bajo la tutela del Estado central y de la ABC.

Bajo ese paraguas y en coherencia con la tendencia del gobierno de Evo Morales, la gestión de carreteras se “nacionaliza” recuperando el rol central del Estado en los diferentes aspectos que la componen. Si bien la ejecución misma de obras y el diseño de proyectos en general pasa por la contratación de empresas y consultoras privadas, nacionales y extranjeras, para el 2011 se crea la Empresa Estratégica Boliviana de Construcción y Conservación de Infraestructura Civil (EBC) que entre sus programas contempla la construcción de la Red Vial Fundamental (RVF)⁶², confirmando así la tendencia a la estatización que se ha comentado.

61 Ver anexo 4 y además: “Sentencia Constitucional 0398/2007-R” de Tribunal Constitucional de Bolivia.

62 Ver Decreto Supremo 1020 y la web: <http://www.ebc.gob.bo/index.php?ID=Proyectos>

El interés del Gobierno por controlar la temática carretera señala el rol estratégico que se le otorga en su política global. Esa relevancia se relaciona con el emplazamiento boliviano respecto a los otros países sudamericanos y sobre todo con la carencia de acceso a puertos marítimos que le permitan participar en el comercio de “larga distancia” a través del Pacífico (o del Atlántico) de una manera más ventajosa. Al respecto el discurso gubernamental, desde la ABC, va a tratar de asumir esa localización del país más bien como una “oportunidad”: “su posición geográfica en el centro del subcontinente, ha hecho que cualquier integración entre la costa atlántica y la costa del pacífico (sic.) y las zonas comerciales representativas [p.ej. China-Brasil] debe pasar por territorio boliviano” (ABC, 2011a:3) y, en ese marco, la inversión en la red caminera se justifica como una prioridad nacional.

La RVF al 2011 alcanza poco más de 16 mil km., de los que menos de 15 mil km. “... se encuentran en operación, mientras que los restantes corresponden a proyectos en diseño o construcción” (ABC, 2011b:29). Sin embargo, Bolivia es uno de los países latinoamericanos con menor cantidad de carreteras en “buenas condiciones”⁶³ y de hecho se le atribuye índice de brecha de calidad infraestructura más alto del Sudamérica (World Economic Forum [WEF], 2007). Aunque el país muestre la misma tendencia hacia el predominio del tráfico terrestre automotor -que ha desplazado a los demás tipos de transporte colectivo- común a todo el continente, tiene una infraestructura vial precaria⁶⁴.

Ahora bien, la ABC, como encargada de gestionar la RVF desde su creación, asume una posición innovadora y empresarial, bajo premisas de calidad y eficiencia. De esa forma, el año 2007 publica una “Memoria” donde se señala la obtención de la certificación ISO 9001-2000 (6) en una edición plena en fotografías, colores y testimonios de su personal “comprometido” que explica los avances y logros de su primer año de trabajo. Ese espíritu se mantiene más o menos en el tiempo, lo que se puede ratificar en la divulgación de documentos como el “Anteproyecto 2012/Plan Estratégico Institucional 2011-2016” (ABC, 2011a) que aplica técnicas de revisión de la “misión” y la “visión”, la metodología FODA, cuantifica logros y se resalta resultados, en términos de crecimiento de la red vial y de su construcción a partir del 2006.

Entre otras innovaciones, la ABC genera una serie de documentos guía para la ejecución de Carreteras, entre los que interesa resaltar el “Manual Ambiental para Carreteras” (PCA, 2008) que involucra no sólo las premisas de las metodologías de evaluación de impacto en los entornos biológicos para las propuestas carreteras, sino que también abarca la dimensión sociocultural, estableciendo los “lineamientos para la elaboración del programa de reposición de pérdidas” (157-187) y los “lineamientos sobre la participación y control social (consulta pública)” (188-197), a fin de proponer referentes para

63 En su análisis continental, la Corporación Andina de Fomento, menciona: “En el extremo más desfavorable, con menos del 20% de las carreteras pavimentadas se encuentran países de menor desarrollo relativo como Bolivia, Colombia, Ecuador, Guyana, Nicaragua y Paraguay” (2011: 12).

64 La superficie pavimentada en toda la red vial boliviana, no sólo “fundamental”, corresponde aproximadamente a 6.370 Km, es decir, sólo al 12% de su extensión total (ABC, 2011b:23) lo que le impide cubrir la demanda del transporte actual que utiliza sus rutas (Tranter - León & Godoy Consultores, 2009:117).

el cumplimiento de la Ley 13333 de Medio Ambiente. Lo mencionado se muestra en la “directriz” que se propone:

Trabajar en el marco del cumplimiento de la normativa ambiental vigente, así como de las leyes y reglamentos que la complementan, en concordancia con los compromisos asumidos por el país, que permitan llevar adelante con responsabilidad una adecuada gestión socio ambiental para las diferentes etapas de toda actividad, obra o proyecto ejecutado en la Red Vial Fundamental, mediante la aplicación de instrumentos y procedimientos dirigidos a prever y evaluar las consecuencias de las intervenciones ocasionadas, con el objetivo de reducir, mitigar, corregir y compensar los impactos, respetando los principios de equidad, justicia social y respeto a la madre tierra (ABC, 2011a:18).

Esos lineamientos comprometidos con lo “ambiental”, que buscan garantizar la aplicación de una institucionalidad internacional ratificada hace más de 15 años en Bolivia (ver anexo 3), paradójicamente son uno de los puntos de mayor cuestionamiento y conflicto social para la ABC, pero sobre todo para el gobierno de Evo Morales, como se muestra la discusión del modelo de desarrollo del “vivir bien”, ya abordada en los lineamientos de la tesis, así como en la tercera parte, referida a los discursos y los actores en conflicto en los estudios de caso.

5.2. La Red Vial Fundamental y sus corredores en Cochabamba

La nueva imagen de la ABC también está relacionada con una voluntad de demostrar una gestión “abierta” en lo referido a la información sobre los proyectos licitados y ejecutados. De hecho, uno de los links importantes de su web tiene que ver con la “transparencia” (<http://www.abc.gob.bo/-Transparencia-> en su revisión durante el 2012). En ese mismo portal se puede confirmar cómo la construcción vial se desarrolla a partir de créditos del extranjero. Los proyectos carreteros en la RVF “...están financiados principalmente por préstamos contraídos por el Estado Plurinacional de Bolivia con lo Corporación Andina de Fomento y el Banco Interamericano de Desarrollo (49% y 8% [...] respectivamente)” (ABC, 2011a: 37). De hecho, la situación de incapacidad del Estado de financiar la evolución de su red vial no muestra grandes cambios en los últimos 50 años, aunque ya no se trate de fondos exclusivamente estadounidenses como sucede después de la revolución nacional.

La relevancia de las dos principales fuentes financieras en lo que va del siglo XXI, la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), se relaciona con una estrategia continental de fomento al libre tránsito y fluidificación del comercio a gran escala que involucra a ambas entidades. Se trata de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), creada el 2000 en una reunión subcontinental de presidentes en Brasilia. Es un “mecanismo institucional de coordinación de acciones intergubernamentales de los doce países suramericanos, con el objetivo de construir una agenda común para impulsar proyectos de integración de infraestructura de transportes, energía y comunicaciones” (2012)⁶⁵. Su fundamento

65 Así, además del componente carretero, la IIRSA busca articular otros campos, como lo muestran los proyectos candidatos de Bolivia para la “cartera 2011”: ampliación del aeropuerto Viru Viru, el corredor ferroviario bioceánico central, el puerto multipropósito o megapuerto en Ilo, el corredor fluvial Madeira – Madre de Dios – Beni. De hecho, para el 2012 se prioriza como áreas de intervención:

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

El documento de evaluación que sustenta esa Iniciativa asume que la red vial de Bolivia tiene “...tramos relativamente largos en condiciones de alta precariedad, sin pavimentar y mal mantenidos, que obligan a tránsitos con velocidades extremadamente bajas” (IIRSA, 2003 cap.2:6). Entonces, existe una suerte de compromiso internacional que presiona a Bolivia para “ponerse a tono” con la velocidad que requieren los tránsitos del subcontinente. Esa influencia es evidente si se recuerda que sus vecinos, Brasil en el Atlántico y Chile en el Pacífico, son quienes tienen el mayor y más eficaz flujo de intercambio portuario (CAF, 2011:53 y WEF, 2007). Asimismo, Bolivia forma parte de 3 de los 12 ejes de integración vial propuestos desde el 2003 en la IIRSA: “Bolivia-Perú-Brasil”, “Andino” e “Interoceánico”. (2003: Cap2: 11), que se muestran en los mapas respectivos incluidos en el anexo 4.

Los detractores de la IIRSA objetan su poca priorización de los intereses locales y nacionales, caracterizándola como “la etapa de integración neoliberal sudamericana” (Villegas, 2013:153). Así se sostiene que busca profundizar la exportación de materias primas no industrializadas, favoreciendo intereses transnacionales, frente a los cuales el gobierno de Morales no sostendría una posición de contestación ni freno (172).

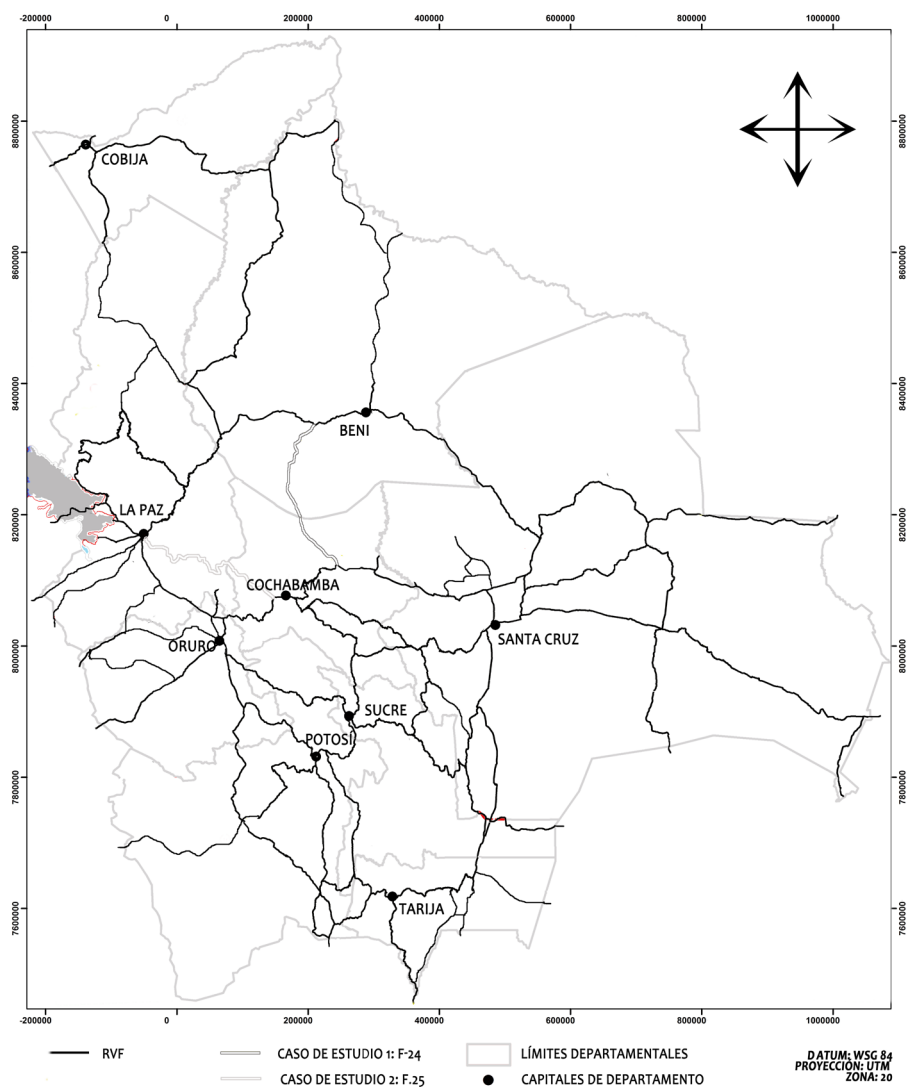
Ese tipo de afirmaciones además se extiende hacia todo el planteamiento de la RVF, ya que su organización actual se propone a partir de 5 “corredores” principales (Este-Oeste, Norte-Sur, Oeste-Norte, Oeste-Sur y Central-Sur) cuyo planteamiento está determinado más o menos por las articulaciones propuestas en el marco de la IIRSA (ver anexo 4). El área metropolitana de Cochabamba forma parte del corredor “Este-Oeste” y al mismo tiempo del eje Interoceánico de la IIRSA que integra el trazo de la ruta F-4 y pasa por Sacaba al Este con destino a Santa Cruz y por Quillacollo al Oeste hacia Oruro y después La Paz, a través de la F-1.

Sin embargo, la RVF además involucra otros tramos, que sirven como conectores internos entre un corredor y otro, y no aparecen en la cartografía de los proyectos IIRSA (ver anexo 4). En el departamento de Cochabamba, hacia el Sur, se halla la denominada “Y de la integración” vinculada al camino que articula al área metropolitana con Arani, Mizque y Aiquile, y que se divide en dos, por una parte hacia la carretera antigua Santa Cruz al Sureste, y por otra hacia la ciudad de Sucre al Sur. También está la ruta antigua a Santa Cruz, que en el departamento de Cochabamba, atraviesa Epizana y Comarapa. Esas carreteras permiten vincular dos regiones: la de los Valles Centrales-particularmente Alto- y de los Valles Interandinos para después comunicarse con el corredor Norte-Sur y el corredor Oeste-Sur de la RVF.

Finalmente, hacia el norte quedan dos trazos de acuerdo a lo que muestra el mapa de la ABC, pero que no son del todo “transitables” como muestra el mapa 8 (ver punto 3.3 de la primera parte). El primero sale desde la ruta F-4 de Cochabamba hacia Santa Cruz, para dirigirse al Beni (en la región del Trópico); mientras el segundo nace de la

el transporte aéreo, carretero, fluvial, ferroviario, los pasos de frontera, la armonización regulatoria, generación e interconexión energéticas, y la interconexión de comunicaciones (2012:79)

Mapa 11. Trazos actuales de la RVF en Bolivia



Fuente: Elaboración propia

misma ruta pero desde Vinto y toma el Noroeste (en la región de los Valles Fluviales), para dirigirse hacia La Paz. Ambas rutas responden las incorporaciones más recientes de la RVF en Cochabamba y su declaración a esa categoría corresponde a la última década (ver anexo 3).

En ese marco, los datos de la ABC señalan que en el departamento de Cochabamba existen aproximadamente 1.280 Km. relacionados con la RVF, que corresponden aproximadamente a un 8% de su extensión nacional. De ellos 664 Km están pavimentados (52%), 185 empedrados (14%) y 431 ripiados (34%) (Heredia, 2008). Ahora

bien, la baja cantidad de tramos con una superficie idónea en la RVF cochabambina parece indicar la poca relevancia de su desarrollo para el departamento.

Sin embargo, cabe recordar que el denominado “corredor Este-Oeste” (F-4), es el configurador de su dinámica territorial en los últimos 30 años, lo que además está asociado a la centralidad de los temas de transporte y movilidad en sus procesos socioeconómicos de conformación social. Los siguientes datos permiten sustentar esta última afirmación⁶⁶:

- En el Producto Interno Bruto (PIB) departamental del 2010, el sector económico denominado “transporte, almacenamiento y comunicación” tiene una participación del 14,50%, apenas superado por el sector de “manufactura-industria” (16,23%) y el referido a “transacciones-impuestos” (14,53%). Asimismo, del total del PIB nacional en ese sector, la participación de Cochabamba corresponde al 24%. Las importaciones departamentales referidas a “equipos, piezas y accesorios de transporte” son el 19% del valor total importado durante el primer semestre del 2011, quedando en un segundo nivel de importancia después de los “suministros industriales” (33%). Del total de las importaciones y para el mismo periodo, un 94,4% del valor ingresa al departamento por vía carretera y un 5,3% por vía aérea. El año 2010 se registra un flujo de transporte carretero de 5’182.368 pasajeros y 808.146 tn. de carga por las rutas de Cochabamba. En el caso de las exportaciones departamentales, un 36% de su valor se transporta por carreteras y un 3,6% por vía aérea (el mayor valor exportado corresponde a la producción hidrocarburífera, movilizada mediante “ductos”). Los datos sugieren que el transporte no solo permite ingresar las importaciones y movilizar la población, sino además constituye parte esencial de las actividades económicas dentro del departamento y para gran parte de sus habitantes.
- Cochabamba cuenta con 223.744 automotores registrados para el año 2010, que corresponden a un 23% del total nacional. De ellos 83% son particulares, mientras 15% se declara oficialmente como “público”⁶⁷, y un 1% de uso “oficial”. A su vez, respecto a los totales nacionales de cada categoría (particular, público y oficial) la participación de Cochabamba es del 22%, 38% y 17% respectivamente, poniendo en evidencia la importancia del “transportista” cochabambino respecto a los de otros departamentos. Ahora bien, una estimación de Tráfico Origen/Destino del 2009, calcula que aproximadamente 16.400 vehículos/día parten desde de Cochabamba a diferentes partes del país y hacia más allá de sus fronteras, aunque el mismo departamento sólo es destino de 3.602 vehículos día (Tranter – León & Godo y Consultores, 2009). Así, pese a la densidad de automóviles que transitan

66 La información compilada ha sido recuperada del Instituto Nacional de Estadística, tanto en su página web oficial, como de su compilación “Actualidad Estadística Departamental” (2011)

67 La categoría “público” puede dar paso a confusiones. No se trata de automóviles que respondan a una propiedad “estatal/gubernamental”, sino exclusivamente privada y que presta servicios como transporte de pasajeros (en gran parte en vehículos de menos de 15 pasajeros de capacidad). Asimismo, es posible sugerir la hipótesis de que una parte del transporte que presta servicio de transporte de interprovincial de pasajeros en Cochabamba no siempre está identificado formalmente con la categoría “publico”, sino más bien con la de transporte “particular”.

por sus circuitos internos, a nivel interdepartamental e internacional, Cochabamba es más un lugar de paso, desde donde se parte a muchos otros destinos.

- 5.469 accidentes de tránsito se registran en el departamento de Cochabamba el año 2010, lo que corresponde a un 14% de las cifras anotadas para toda Bolivia. En esos accidentes resultan 2.522 personas heridas y 353 muertas, que corresponden al 18% y 27% de los totales nacionales respectivamente. Asimismo, en la categoría que oficialmente el INE denomina como “disturbios”, el año 2010 existen 450 marchas/manifiestos, 83 huelgas/paros y 152 bloqueos/tumultos en el departamento, que en relación con los que se registran a nivel nacional corresponden al 65,6%, 12,5% y 22,2% respectivamente. Se trata de expresiones públicas de diferentes sectores de la población que buscan mostrar su descontento a través de estrategias de inmovilización del tráfico y de la circulación.

La producción de cifras “oficiales” en Bolivia no logra representar a un sector importante de la población que vive en y de la economía “subterránea”, evitando los retenes de control y cuya medición estadística es poco efectiva. Pese a eso, los datos “oficiales” mostrados permiten señalar síntomas sobre la complejidad de las dinámicas de las carreteras y caminos de Cochabamba, pese a su mal estado y su mantenimiento precario.

La idea de un extenso “tambo”, movido al ritmo de la métrica del automóvil, que permite el descanso al costado de un corredor, pero que tiene poco interés en generar actividades productivas y que apuesta a los servicios a la ruta y a sus pasajeros, se ajusta bien a la mancha urbana de la capital cochabambina. La carretera, como espacio que permite fluir los productos y las cargas, se constituye además en escenario donde se genera una parte importante de la economía departamental, pero también de sus expresiones y “dramas” sociales, ya sea por las marchas y los bloqueos como estrategias de demanda a través de la estrangulación del tráfico, o por los heridos y muertos víctimas de accidentes automovilísticos y de un tráfico saturado y caótico.

Es en ese marco que se retoman los dos estudios de caso (ver mapa 11). El primero, en términos generales, corresponde al trazo que se denomina como F-25 de la RVF. Se trata del camino que parte de la carretera F-4 a la altura de Vinto, al Oeste del área metropolitana, pasando luego por Independencia y atravesando el límite departamental por el Río Sacambaya hacia La Paz. En ese departamento el tramo se propone seguir camino por Inquisivi y Zona Zona para llegar finalmente a la capital paceña, ingresando a ella por el Sur de su mancha urbana. El tramo a intervenir, en su extensión total, cubre aproximadamente 300 km.

El proyecto propuesto inicialmente para esa carretera es de “mejoramiento” y se inicia por un acuerdo entre las dos “prefecturas” departamentales implicadas, la paceña y la cochabambina. De esa forma, cada una de ellas se hace cargo del tramo bajo su jurisdicción. En el caso de Cochabamba, se asume no sólo la responsabilidad del “mejoramiento” de la ruta, sino además la construcción del “puente Sacambaya” sobre el río del mismo nombre, que debe unir ambas partes del camino.

Mapa 12. Trazo carretero Cochabamba- Sacambaya-La Paz (Rutas F-4 y F-25)

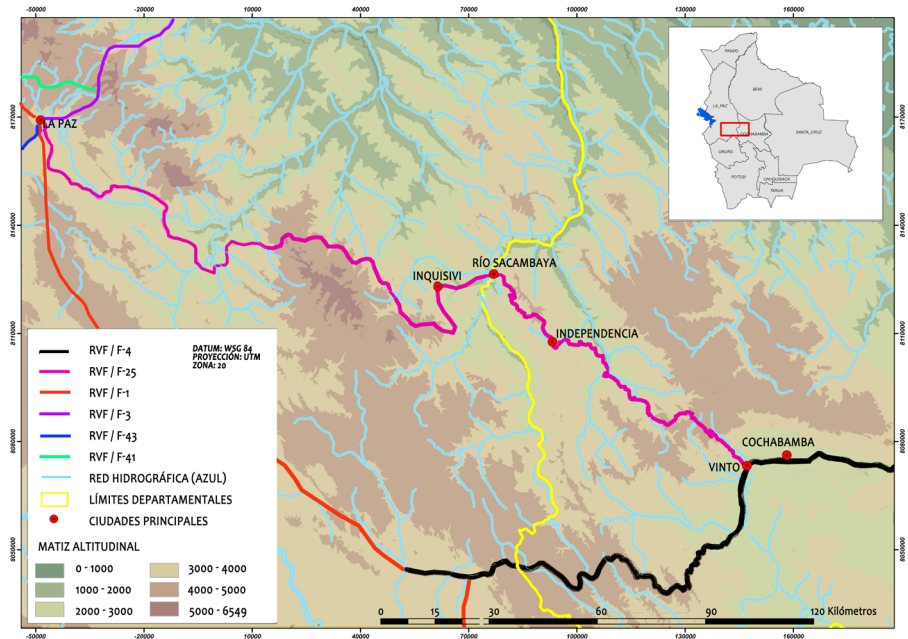
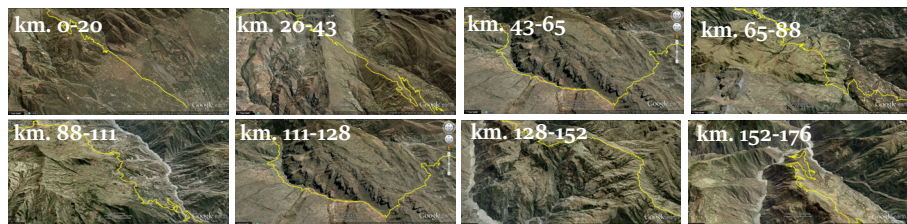


Imagen 8. Fotografías satelitales del recorrido de campo, entre Vinto y Sacambaya (Rutas F-4 y F-25)

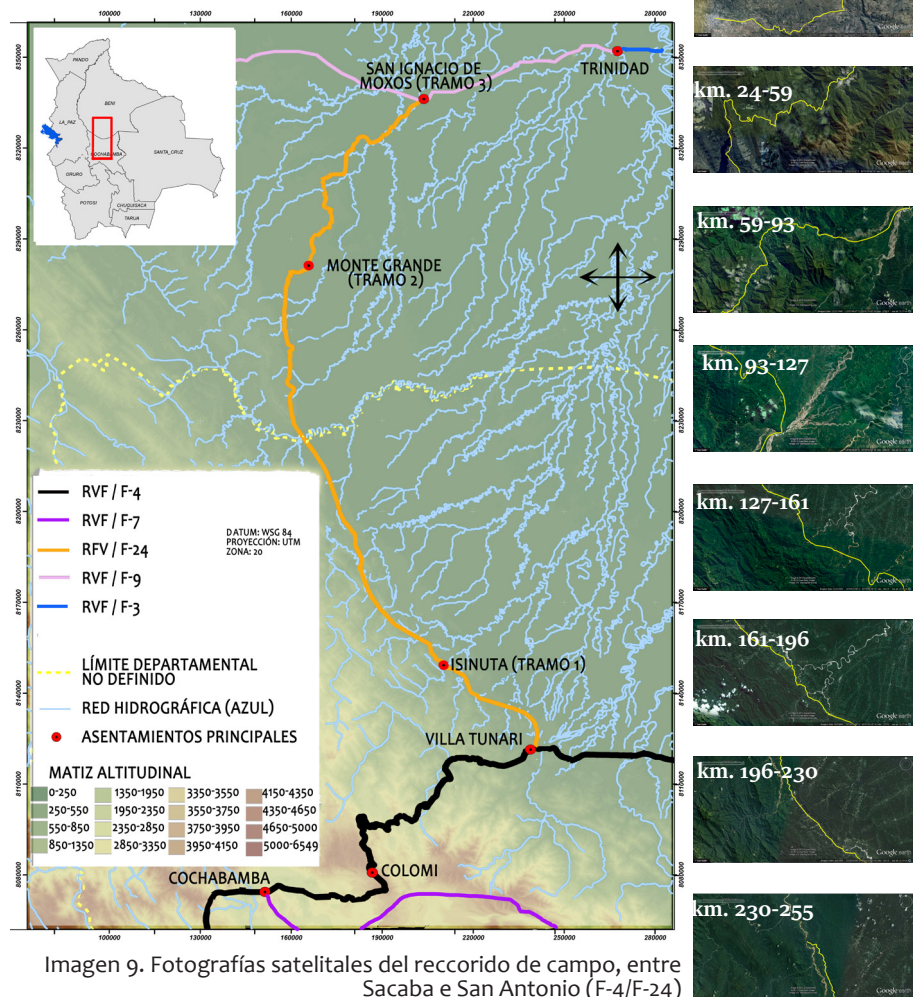


Fuente: Elaboración propia y google.earth, 2013

Así, primero se inicia la ejecución de los trabajos del puente, adjudicados a la empresa boliviana Olmedo Ltda. en junio del 2005. La construcción se desarrolla bajo un contrato de 11'419.500 Bolivianos (Bs.). En lo referido a la carretera en el departamento de Cochabamba (es decir desde Vinto hasta Sacambaya) el diseño inicial es desarrollado por la empresa SGT Ltda. - WH consultores SRL, pero las obras comienzan bajo un contrato de “excepción”⁶⁸ a cargo del Comando de Ingeniería del Ejército de Bolivia, en agosto de 2006, con un costo aproximado es de 70'000.000 Bs. La entidad contratante, encargada del seguimiento y de quien provienen los recursos ejecutados es la prefectura de Cochabamba y -más precisamente- su Secretaría de Infraestructura. El tiempo calculado para la duración de las obras es de 30 meses aproximadamente. Sin

68 De acuerdo al art. 33.a. del DS 27328, el contrato de “excepción” se aplica al contratar a una instancia pública capacitada en el área en la que se realiza el contrato. Así, no supone una licitación como tal, sino un acuerdo entre partes del mismo Estado, en este caso, la Prefectura de Cochabamba y el Ejército Nacional.

Mapa 13. Trazo carretero Cochabamba- Villa Tunari - San Ignacio de Moxos (Rutas F-4 y F-24)



Fuente: Elaboración propia y google.earth, 2013

embargo, el 2006 se reporta un importante retraso respecto al avance de la construcción del puente.

El 2009 se realiza una inspección a los trabajos aún no concluidos de la carretera y se cuestionan diferentes aspectos técnicos, económicos y jurídicos, por lo que la construcción se detiene. Los siguientes años se establece un proceso de auditoría y se inicia un juicio contra las ex-autoridades prefecturales cochabambinas por daños al Estado. Hasta el 2013 los trabajos no se reanudan en el departamento y el juicio sigue en curso, como se profundiza en la tercera parte. Sin embargo, para inicios del 2013 se busca reencausar los estudios a partir de la iniciativa de la Gobernación de Cochabamba (que corresponde a la ex-prefectura), licitando y encargando el estudio y diseño del

tramo Vinto-Sacambaya (a nivel Técnico Económico Social y Ambiental - TESA) a los consultores SGT-Ltda. y WH-S.R.L., bajo la supervisión de la ABC y en coordinación con su par de La Paz.

El segundo proyecto carretero que se propone estudiar parte desde Villa Tunari, sobre la ruta F-4 (a 150 Km. del área metropolitana), para dirigirse después hacia Isinuta por Eterazama, llegando hasta Ichoa con un camino más o menos transitable. Después existen “sendas” que alcanzan Monte Grande, pero que, actualmente, no cuentan con las condiciones para ser recorridas con automóviles. De hecho, en esa zona es más común el uso de las vías fluviales como rutas de transporte de pasajeros y de cargas pequeñas hacia San Ignacio de Moxos y después Trinidad. Sin embargo, el proyecto reproduce, en líneas más o menos globales, el trazo propuesto a inicios del siglo XX (ver capítulo 3) y tiene una extensión aproximada de 300 Km.

El proyecto es licitado por la ABC el año 2008, a través de una convocatoria internacional y bajo la modalidad de contrato “llave en mano”, donde la empresa proponente debe sugerir tanto la fuente de financiamiento y como su costo total, además de desarrollar el diseño, la ejecución y garantizar la puesta en marcha de la obra⁶⁹. A partir del 2009, la empresa que se hace cargo del proyecto es la brasilera OAS Ltda., quien propone financiar el tramo a través del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) de Brasil. El costo total de la propuesta es de 415'000.000 dólares americanos (USD) y es financiada en un 80% por los fondos del BANDES y el 20% restante con fondos del Estado.

El proyecto (ver mapa 13) se propone en tres tramos a ejecutarse en un lapso de 40 meses. Sin embargo, la tensión que provoca la obtención de fichas ambientales requeridas -una para cada tramo de acuerdo a la propuesta- y principalmente la del segundo (que nunca llega a obtenerse), así como la oposición de los pueblos indígenas cuyos territorios están asentados en el área, van a provocar que las obras se detengan. En ese proceso, se desplazan muchos discursos, tensiones, enfrentamientos y rupturas (ver tercera parte). Entre otras, una consecuencia del conflicto es que el año 2012 la ABC rescinde el contrato con OAS Ltda., argumentando un bajo avance en la obra y a fines del mismo año firma otro contrato, esta vez bajo la figura de “excepción”, para ejecutar solamente el tramo 1 (Villa Tunari - Isinuta) con la Empresa Boliviana de Construcción (EBC) y la Asociación de Mantenimiento Vial (AMVI) por un costo de 32'500.000 USD.

La breve descripción inicial de los acontecimientos recientes vinculados a los proyectos de ambas rutas da un primer pantallazo de lo conflictivo que puede llegar a ser el nacimiento de los caminos en Cochabamba, en este caso de rutas consideradas como “fundamentales” desde su concepción estatal e institucional. Se trata de dos procesos muy distintos en sus componentes, diseño, montos de ejecución, actores y discursos, pero que tienen un mismo resultado: el cuestionamiento y la paralización del desarrollo de la RVF en el departamento de Cochabamba dando paso a situaciones de ruptura y enfrentamiento. Sin embargo, esos elementos no son lo único que tienen en común ambos proyectos.

69 La reglamentación se halla establecida en la ley 181, en sus Art. 75 y 76.

5.3. Características socio-ambientales entorno a las rutas F-24 y F-25 de la RVF

Tanto el tramo propuesto entre Villa Tunari y San Ignacio de Moxos (VT-SIM o F-24) como el planteado entre Vinto y Sacambaya (V-S o F-25), atraviesan por áreas que cuentan con medidas de protección estatales específicas. Por una parte, pasan por Parques Nacionales y por otra, por Tierras Comunitarias de Origen (TCO) o -de acuerdo a la Constitución Política del Estado de 2009 y al DS 727 de 2010- por Territorios Indígena Originario Campesinos (TIOC)⁷⁰. Como muestra el mapa 14, el Tramo V-S atraviesa primero por el Parque Nacional⁷¹ Tunari (PNT). Se trata de la segunda área de protección natural nacional más antigua del país, declarada en 1962 e inicialmente pensada como un complemento del primer Plan Regulador de la ciudad de Cochabamba. Sus precursores, ya en 1958, sostenían que para la ciudad de entonces es:

...la forma más eficaz de evitar que la destrucción de los recursos naturales se profundice, se amplíen los conos de deyección de las laderas, se agrave la destrucción [...] de éstas, se frene el avance urbano hacia la cordillera, evitando además, que todo ello termine por convertir en zonas de riesgo real las nuevas zonas de urbanización donde se tejen los mejores negocios inmobiliarios (Solares, 2005: 195).

La declaración del parque propone, entre otros aspectos, enfrentar: “...Estudios para la construcción de centros de recreación y turismo (bosques urbanizados); [...] Estudios y obras para la conservación y fomento de especies zoológicas no dañinas (caza y pesca); [...] Estudios y construcción de caminos troncales y de acceso”.

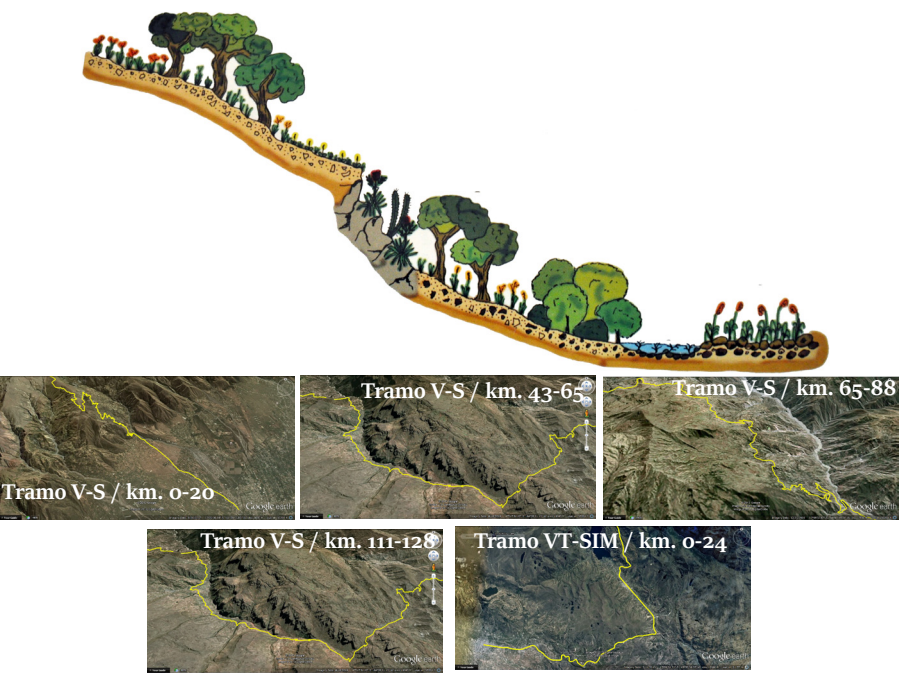
Así, se pone en evidencia una mirada de “área protegida” que se enfoca -en 1962- en construir una especie de “gran jardín”⁷², sin “animales amenazantes” y con buena accesibilidad, para el disfrute y el tránsito de los excursionistas, que además cumpla funciones de “pulmón”, de reservorio y de “muro de contención” frente al crecimiento urbano de Cochabamba. Su extensión es modificada en 1991, permitiéndole una ampliación hacia el Este y el Oeste para alcanzar 300 mil has. En ese momento cambia el enfoque de la “protección” al incorporar una suerte de “conciencia” de la multiplicidad “natural” dentro del PNT, que cobija espacios de conservación en subregiones biogeográficas Altoandina de Puna y de Valles Subandinos, ocupando pisos altitudinales desde 2.000 hasta 5.000 metros sobre el nivel del mar (msnm). Además cobija a una población

70 En el apartado referido a los lineamientos se explica las implicaciones del término. A eso, es posible agregar que “A nivel nacional existen 258 TIOC demandados que sumados, hacen 36,5 millones de hectáreas; de éstos TIOC, 190 ya tienen títulos por cerca de 57% de la superficie demandada, lo que significa que todavía existen TIOC que tienen procesos de saneamiento en curso esperando la definición de derechos propietarios sobre varios millones de hectáreas. Asimismo, el Estado ha titulado 2,3 millones de hectáreas para terceros dentro de los TIOC demandados y existen otros 3,4 millones en proceso” (Fundación Tierra, 2011:46).

71 De acuerdo al reglamento de áreas protegidas (DS 24781), la categoría “parque nacional” (o departamental) se refiere a la “...protección estricta y permanente de muestras representativas de ecosistemas o provincias biogeográficas y de los recursos de flora, fauna, así como los geomorfológicos, escénicos o paisajísticos que contengan y cuenten con una superficie que garantice la continuidad de los procesos ecológicos y evolutivos de sus ecosistemas”.

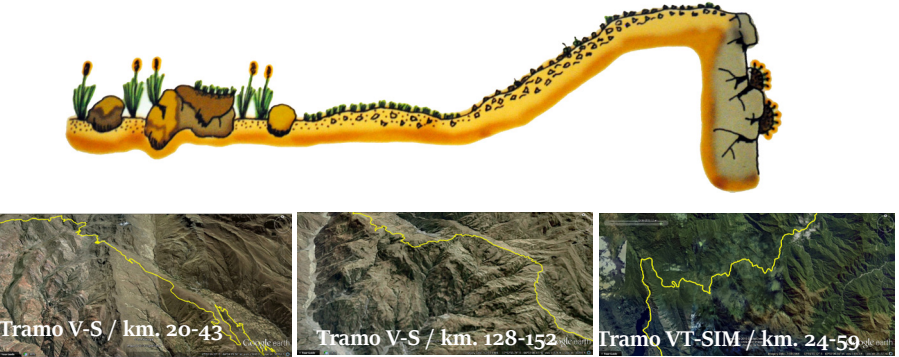
72 Esta acepción retoma la una mirada “estética” de la naturaleza enraizada con la concepción inglesa de “jardín” de fines del siglo XVIII, donde “...el paisaje agreste dejó de ser objeto de aversión para volverse fuente de renovación espiritual” (Thomas en Carvalho, 2000:100).

Imagen 10. Geoseries de vegetación del distrito biogeográfico del Tunari de 3.000 a 3.500 msnm vinculadas al kilometraje de los tramos recorridos.



Fuente: Navarro y Maldonado, 2011:254 y google.earth, 2013

Imagen 11. Geoseries distrito biogeográfico del Tunari (Quillacollo-Cochabamba) de 4.500 a 5.000 msnm vinculadas al kilometraje de los tramos recorridos.



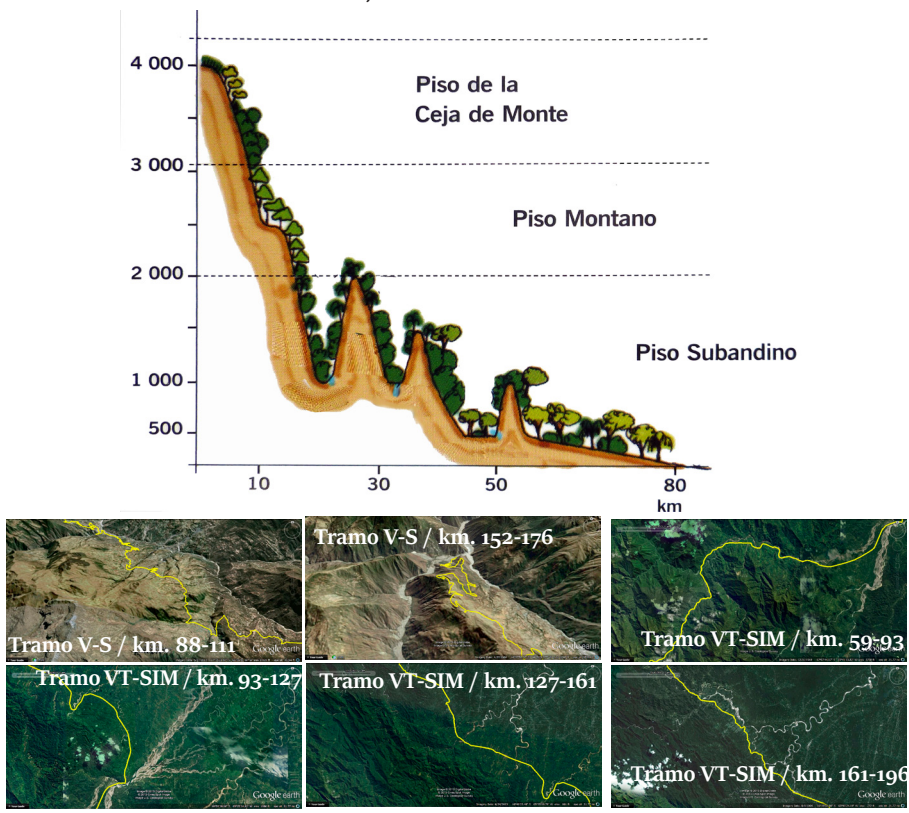
Fuente: Navarro y Maldonado, 2011:255 y google.earth, 2013

aproximada de 10 mil habitantes, mostrando así la dinámica social intensa del área⁷³.

Se trata de una zona de pendientes pronunciadas y con bosques tanto implantados (sobre todo cerca del área metropolitana de Cochabamba y de los asentamientos de

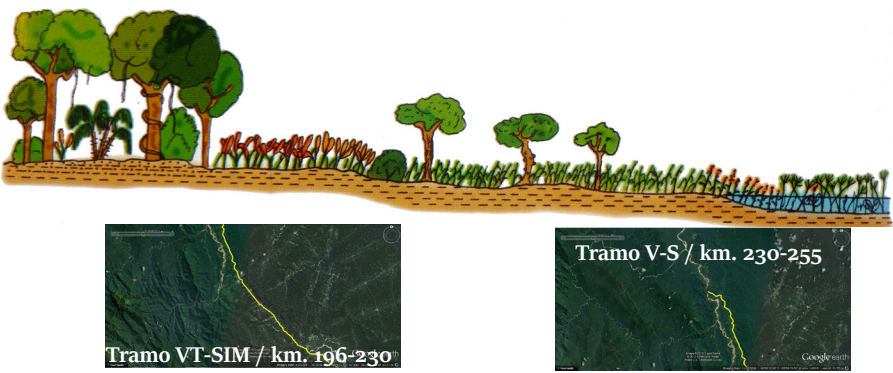
⁷³ La fuente principal de los datos sobre las áreas protegidas en el Servicio Nacional de Áreas protegidas (SERNAP), cuya web contiene diferentes referencias de consulta: <http://www.sernap.gob.bo>

Imagen 12. Perfil fito-geográfico de la provincia biogeográfica de los Yungas vinculado al kilometraje de los tramos recorridos.



Fuente: Navarro y Maldonado, 2011:286 y google.earth, 2013

Imagen 13. Geoseries de vegetación del sector biogeográfico de los llanos de Moxos en áreas (más o menos) inundables vinculadas al kilometraje de los tramos recorridos.



Fuente: Navarro y Maldonado, 2011:164 y google.earth, 2013

Vinto, Morochata e Independencia) como de especies arbóreas locales (principalmente en los espacios alejados de las zonas de fuerte incidencia antrópica). Los gráficos esquemáticos sugeridos por Maldonado y Navarro (ver imágenes 10 y 11) permiten

construir una idea de cómo la vegetación, el relieve y la altura forman un conjunto visual variado (2011).

El PNT cuenta con subespecies de kewiña “endémicas” (*Polylepis besseri subtusalbida*) y además:

...alberga a tres especies de aves endémicas de Bolivia, que representan el 50% de las endémicas existentes entre la Puna y la transición de valle a puna del país, constituyéndose también en una de las áreas protegidas con más especies de aves endémicas en estas zonas... (Balderrama, 2006:157)

Al mismo tiempo, el Parque Tunari es parte del “Corredor de Conservación Amboró - Madidi” (CAM) que atraviesa a Bolivia desde el Noroeste hacia el Sureste. Se trata de una propuesta auspiciada por World Wildlife Fund (WWF) y The Nature Conservancy (TNC) que incorpora casi todas las áreas protegidas del país. El CAM se concibe desde sus proponentes como “...el mayor laboratorio en Bolivia, característica marcada por la sobresaliente riqueza de especies y concentración de endemismo.” (Araujo, Ibsch y Nowicki, 2007:12). En ese sentido, sugiere medidas que buscan evitar “...la pérdida de conectividad y la fragmentación de los ecosistemas” (5), dando paso a una idea de comunicación y circulación entre las “áreas de conservación”, vinculada concepciones ambientalistas que superan la idea de “monumento” aislado y delimitado que se registra a inicios de la década de 1960.

En contraste, cabe señalar que la demanda de TCO en Ayopaya -que se sobrepone en la parte norte con el PNT a la altura de Morochata- surge precisamente como una alternativa local frente a la intención de declarar al norte de la provincia como otra área protegida (“Parque Departamental y Área de Manejo Integral Altamachi”). Para una parte de los pobladores originarios de la zona el vivir dentro de un “área protegida” supone la pérdida de “...la soberanía de las decisiones de las comunidades sobre el destino de sus territorios y donde no se acepta la intromisión sobre éstos de ningún agente externo, incluido el accionar estatal” (Valenzuela, 2007: 99). Así nace la demanda de TCO (o TIOC) Ayopaya, con una de las mayores extensiones, tanto en área demandada como titulada (Fundación Tierra, 2011:50), pese a que su base social parece haberse debilitado para el 2013⁷⁴.

En toda el área demandada existen aproximadamente 70 mil habitantes. La organización que lidera originalmente el proceso es la Central Sindical Única de Trabajadores Campesinos Originarios de Ayopaya (CSUTCOA). Sin embargo, se trata de un proceso donde existe más de una tensión entre los habitantes, sus lógicas diversas y la organización campesina, que casi provoca la paralización del saneamiento de las tierras demandadas (Fundación Tierra, 2011:72)⁷⁵. De hecho se pueden recuperar testimonios del 2010 de dirigentes que ponen en evidencia las divergencias que enfrenta la Central, por ejemplo: “...han dicho que la TCO se anule, piden que se haga solamente un sanea-

74 El Informe 2010 de la Fundación Tierra sobre las TIOC señala que los primeros polígonos titulados se hallan en el municipio de Copacata y el saneamiento aún sigue pendiente en los municipios enteros de Independencia y Morochata (2011: 50).

75 Los procesos de “saneamiento” se reencauzan incorporando la figura de TCO en 1996, con la Ley 1715 del Servicio Nacional de Reforma Agraria, de acuerdo a lo establecido en su artículo 72.

miento simple y que se les entregue títulos individuales...”⁷⁶ (Conosur Ñawpaqman, 2010a).

En las entrevistas desarrolladas el 2013, el Asambleísta por Ayopaya afirma su compromiso no sólo para dejar de lado los procesos de demanda de TIOC sino además para solicitar la disminución de la extensión de área bajo la protección del PNT dada las regulaciones que supone su protección y los “límites” que implica para el “desarrollo”:

Solamente dos centrales regionales se quedan como TCOs y el resto ya no, ya está descartado. En el tema del parque Tunari es lo mismo, estamos tratando de hacer un deslinde, un límite práctico [...] Siempre ha habido gente y comunidades y tienen el derecho al desarrollo. Ahí está un municipio que es Morochata y tiene necesidades de caminos, energía, de salud y educación...

También el Tramo VT-SIM atraviesa por un área de doble protección: el “Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore”. De hecho ambos polígonos -el de la TIOC y el del Parque Nacional- son en gran medida coincidentes en la actualidad (ver mapa 14).

Sin embargo, inicialmente el área se delimita sólo como Parque Nacional en 1965. Es la tercer área protegida declarada a nivel nacional, a través del DS 7401, cuya incidencia alude a 1.3 millones de hectáreas. De acuerdo al texto de 1965 la zona es de:

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

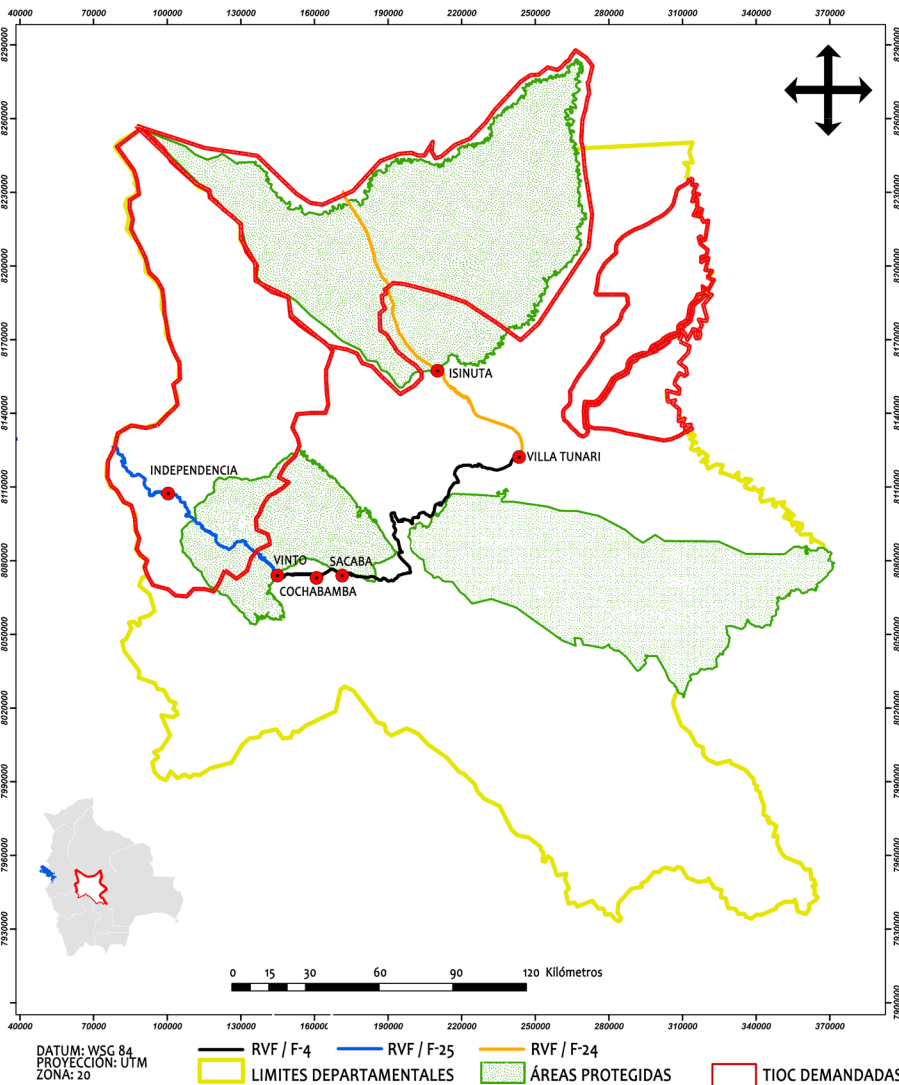
La idea de proteger una suerte de “santuario”, tiene que ver con la particularidad y densidad biológica que guarda la zona aún hoy en algunos sectores, ya que contiene “...ecosistemas boscosos del preandino y subandino amazónico y yungueño [con una] situación ecológica de vegetación clímax potencial poco alterada...” (Rumbol, 2011:70), así como sabanas y bosques “...inundables y las semialturas de Moxos, [que constituyen] ambientes co-adaptativos al uso humano ancestral, con un gran interés y elevado valor ecológico y cultural...” (72).

Se trata de zonas hiperhúmedas y con lluvias casi permanentes al Suroeste del parque (Navarro y Maldonado, 2011:19), cuya dinámica hídrica permite la “inundación estacional” hacia las planicies de Moxos, al Noreste. El agua “...afecta a casi todos los aspectos del paisaje físico y cultural: el drenaje, los suelos, la vegetación, la vida silvestre, el uso de la tierra y la comunicación” (119). Al igual que el PNT forma parte del CAM y de la concepción “fluida” de relaciones entre diferentes áreas protegidas del país.

Ahora bien, en 1990 en Bolivia se desarrolla la “Marcha por el Territorio y la Dignidad” desde Trinidad hasta La Paz, protagonizada por las organizaciones recientemente conformadas -al menos en términos formales- en la Amazonía, la Chiquitanía y el Chaco Boliviano (en lo que se denomina con el genérico “oriente boliviano”), entre los que sobresalen pobladores de Parque Isiboro Sécore.

⁷⁶ El texto original está escrito en quechua.

Mapa 14. Territorios Indígena Originario Campesinos (TIOC) y Áreas protegidas del Departamento de Cochabamba



Fuente: Elaboración propia

Su objetivo es reclamar por su derecho a la autodeterminación y a la soberanía en sus espacios de vida “ancestrales”. En ese momento, Bolivia se enfrenta a reconocer que algunos de sus parques nacionales, monumentos y santuarios no son simplemente “áreas” que cobijan “flora y fauna” extraordinaria para “conservar”, sino que además albergan conjuntos sociohistóricos cuya negación es más o menos constante a lo largo historia oficial boliviana.

La visibilidad lograda con esa primera marcha, que además se apoya en las intenciones

Gráfico de líneas que muestra el perfil de elevación y la dificultad de la Ruta 3-7. El eje vertical representa la elevación en metros sobre el nivel del mar (m.s.n.m.) desde 0 hasta 5000. El eje horizontal representa la distancia en kilómetros desde 0 hasta 175 km. Se muestran tres líneas de superficie: pavimentada (azul), empedrada (violeta) y de tierra (naranja). Se indican los niveles de dificultad: alta (rojo), media (amarillo) y baja (verde). Se marcan los niveles de servicios: bajo (rojo) y alto (verde). Se listan los puntos de control y localidades: ESQUINATE, MONTE CATO, ELAVE GRANDE, ELAVE GRANDE, KOLCA, KAPACHETA, KAPACHETA, IGLESIANI, CHULLPA KASA, KALUKA, KOPATA BAO, KIRI KIRI, PARTE LIBRE, LINDO, AVALLATA, YAYANI, RIO YACANKU, SANTA ROSA, TIQUIYAPA, INDEPENDENCIA, CRUCE KALATRANCA, ESTANCIA GAVIUPA, PUCARA, SUCUMBAYA.

Fuente: Elaboración propia

Gráfico de líneas que muestra el perfil de elevación y la dificultad del camino de la Ruta 1-2. El eje vertical representa la altitud en metros sobre el nivel del mar (m.s.n.m.), desde -250 hasta 4000. El eje horizontal representa la distancia en kilómetros, desde 0 hasta 255. Se muestran tres líneas de superficie: pavimentada (azul), empedrada (verde) y de tierra (naranja). Se indican los niveles de dificultad: alta (rojo), media (amarillo) y baja (verde). Se marcan los puntos de control de la ruta y los servicios: Saccaba, Acuirre, Melga, Corani, Casdon, Trancal, Abia del Sillar, Coculatal, Espiritu Santo, Villa Tunari, Refugio del Castillo, Campamento Militar, Chiripinto, Campamento Oas, Eterazama, Sanvazabeti, Inuita, Aroma, Bolivar, Santísima Trinidad, Moleto, Campamento Militar, y San Antonio. Se indican también los niveles de servicios: bajo (puntos rojos) y alto (puntos verdes).

Fuente: Elaboración propia

⁷⁷ Lo que se ratifica a través del convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) de 1989.

También se reconoce la delimitación del “...polígono 7, [de] dotación de propiedad familiar individual a los colonos” (Rumbol, 2011:235) como se muestra en el mapa 14. De hecho, el “polígono 7” es resultado de uno de los principales conflictos de la zona, entre los “colonos” cocaleros al Sur del parque y los grupos indígenas “originarios”. Pero también se vincula a las dificultades de delimitaciones municipales (entre Villa Tunari y San Ignacio de Moxos) y también departamentales (entre Beni y Cochabamba)⁷⁸.

Entonces ambos tramos atraviesan áreas de doble protección (natural y socio-cultural) pero además registran procesos de tensión y conflicto en el establecimiento de esa institucionalidad. De hecho, esas no son las únicas similitudes de los casos. Además y pese a existir esa idea de conservación para ambos entornos implantada desde la década de 1960, también tienen en común la “amenaza” de destrucción y/o reducción de los sistemas biológicos que los conforman.

Por ejemplo, evaluaciones que datan de 1993 ponen en evidencia la degradación de los bosques locales en la cordillera que rodea a la ciudad de Cochabamba, en la que se localiza el PNT:

Los ancianos nos contestan que sí, que había árboles en los cerros donde iban, niños pastores, a cuidar los animales; observamos huellas de una antigua presencia de la selva representada por los bosques relictos de kewiña y la dispersión de otras especies como el aliso, la chillca, la thola, el mutuy, el molle, etc. [...] la deforestación empezó hace unos 3.000 años, debida a la acción humana más que a los cambios climáticos. (Schlaifer, 1993:586)

Ese proceso de larga data, instaurado ya en el Incario y en la colonia, pero sobre todo en los dos últimos siglos se relaciona con: “...dos tipos fundamentales de causas: las causas estructurales, que son continuas, permanentes, generales en los Andes, como el aumento de la población, el incremento del rebaño de animales ligado al número de familias y la desigual posesión de la tierra; y las causas coyunturales, “accidentales”, localizadas en el espacio o en el tiempo, como las campañas militares, la construcción de los ferrocarriles o la fabricación de la chicha” (599).

Para el 2005, Solares ratifica esa información particularmente en lo referido a la cordillera y las serranías que rodean al Valle Central donde las especies locales han sido erradicadas y una diversidad de fenómenos -entre los que sobresale el crecimiento desmedido de la mancha urbana- generan: “...la consiguiente destrucción de los recursos naturales y áreas agrícolas” (260). Así se menciona que “Las plantaciones significativas de eucaliptos [...] a partir de 1930 (de Morales, 1990), representan los primeros esfuerzos de gran escala, aunque discutidos en cuanto a sus efectos a nivel ecológico y social, para tratar de recuperar una cubierta vegetal” (601). En ese sentido, un sector importante de PNT es reforestado usando especies importadas, consideradas rentables por su uso maderero, que tienden a transformar las dinámicas biológicas locales.

En oposición a esa “amenaza” y “erosión” prolongada por la acción de siglos, aquélla que impacta en la zona vinculada al Tramo VT-SIM “se asume” como más reciente y data específicamente de los primeros intentos sistemáticos de colonización de la segunda mitad del siglo XX, comentadas en la primera parte del estudio. Sin embargo,

⁷⁸ Ver anexo 4 y los mapas departamentales reunidos sobre la temática.

particularmente en lo referido al Chapare y a sus sistemas ecológicos, dada su constitución general de suelos aptos para fines forestales pero poco útiles para la agricultura intensiva, se registran “rápidos y crecientes niveles de deforestación” (Vaizaga, 2012a: 44) asociados a los flujos migratorios occidentales, la introducción de prácticas agrarias poco aptas, pero sobre todo a “...la persistencia de las malas condiciones de vida y desiguales entre la población de la región” (100). Asimismo, la producción de coca en el área -y su relación con la de cocaína- son factores relevantes, aunque no únicos:

...los pequeños agricultores campesinos son co-responsables de la deforestación porque desmontan tierras forestales para la implantación de cultivos de subsistencia (principalmente coca), por su parte, las empresas forestales también desmontan pero lo hacen para aprovechar la madera con fines comerciales, al igual que los ganaderos y finalmente, los indígenas de tierras comunitarias de origen, que aunque en forma más moderada deforestan a efectos de vender la madera [...] a empresas medianas (sic) o “rescatistas”. La diferencia entre los cuatro tipos de deforestación es que en el caso de los madereros, los ganaderos y los indígenas existe la posibilidad de que los procesos de deforestación se los realice en el marco de planes de manejo forestal, en cambio el cultivo de coca no (Manzano, 2007:93).

Sin embargo, la zona denominada “Alto Sécore”⁷⁹, en el centro norte del TIPNIS muestra niveles importantes de “conservación”. Así, el valor “ecológico intrínseco” (Rumbol, 2011:68) que se le atribuye también implica su fragilidad que -en el caso de las zonas de colonización y frontera- ya se muestra fuertemente vulnerada por los asentamientos que están dentro el polígono 7.

En esa zona se registra una progresiva deforestación iniciada en la década 1970 (Vargas y otros, 2012:53-58). El cambio de uso de suelo para el cultivo de coca, ligado a las poblaciones y sindicatos campesinos “andinos”, es señalado como el causante principal y se concentra en torno al camino abierto entre Isinuta e Ichoa, ya transitable desde mediados de la década de 1960.

Así, testimonios de dirigentes indígenas de la zona recuperados el 2005 señalan: “...ahorita hay tres conflictos muy notables, el tema forestal, ése es el primer conflicto que hace años que está; el segundo sería el problema tierra con los terceros; y el tercer problema sería con la colonización, que está al sur del Tipnis y es una parte bien conflictiva” (De la Fuente, 2005:37).

Entonces, aunque el trazo de los dos caminos tiene en común su entorno considerado bajo “riesgo” ambiental y al mismo tiempo más o menos “amparado” como TIOC y como área protegida, en ambos casos se muestran especificidades evidentes. El recorrido realizado en campo sobre las rutas actualmente transitables permite particularizar esa diversidad. El resumen esquemático de los trayectos desarrollados y su registro sobre fotografías satelitales puede revisarse en los gráficos 10 y 11.

La ruta F-25 nace del área metropolitana cochabambina. Parte de la carretera F-4, por el ingreso denominado “Sexta Parte” hacia el Norte y cambia el material de la rodadura

⁷⁹ Esta denominación corresponde a la “zonificación” del TIPNIS sugerida por el “Evaluación ambiental estratégica para el desarrollo integral sustentable”, desarrollada a partir del “paisaje” y de los “sistemas de vida”, obteniendo así 5 zonas: Beni Sur, Alto Sécore, Subandino, Frontera y Colonización (Rumbol, 2011:223-225).

Imagen 14. Fotografías de dificultades y de diferentes “pisos ecológicos” en el Tramo Vinto-Sacambaya (F-25)



1) Ruta F-25, sector de curvas y pendiente elevada en camino de tierra / 2) Ruta F-25, bifurcación de caminos sin señalización / 3) Ruta F-25, cerca de Keraya (4200 msnm) / 4) Vista de Independencia desde la Ruta F-25 (2550 msnm) / 5) Ruta F-25, cerca de Pucara (3500 msnm) / 6) Vista del Río Sacambaya desde la Ruta F-25 (1750 msnm)

Fuente: Elaboración Propia

de vía, de asfalto a tierra/empedrado. Así, si en los primeros kilómetros se trata de una ruta de dos carriles (6 m de ancho aproximadamente) de un empedrado mal mantenido y que por momentos desaparece.

A partir de Monte Cato y durante 15 kilómetros (hasta La Llave), se convierte en un camino de un carril (4 m de ancho) pero mantiene una superficie de empedrado en las mismas condiciones de mantenimiento (malas). Posteriormente el camino sigue sobre ripio/tierra hasta la Villa de Independencia⁸⁰ y después hasta el río Sacambaya

⁸⁰ En adelante se nombrará a esa ciudad como “Independencia” simplemente, lo que corresponde

Imagen 15. Fotografías de materiales, carriles y obras complementarias en el Tramo Vinto-Sacambaya (F-25)



1) Ruta F-4, a la altura del ingreso hacia la F-25 / 2) Ingreso a la Ruta F-25, por Sexta Parte / 3) Sector de camino empedrado, ruta F-25 / 4) Sector de camino de tierra, ruta F-25 / 5) Muro de contención en proceso de degradación en la ruta F-25 / 6) Tubos de drenaje en buenas condiciones de funcionamiento en la ruta F-25 / 7) Sector de gaviones destruidos al borde de la ruta F-25 / 8) Pilares para el puente sobre el Río Sacambaya en el límite Cbba-La Paz, que datan del 2006

Fuente: Elaboración Propia

a la forma de referirse cotidianamente al lugar.

(es decir, en los restantes 160 Km.), con algunas obras de drenaje y sostenimiento de tierras (cunetas, gaviones y desagües) no siempre mantenidas, dando así a la ruta una dificultad alta y media en su transitabilidad (ver gráfico 10).

Es posible estimar que entre Vinto y Collca el tramo sostiene un tráfico de menos de 350 vehículos promedio por día⁸¹, aunque otras fuentes refieren menores cantidades (SGT y WH, 2012: 18), cuya composición está caracterizada por transporte de carga (agrícola, pecuaria y forestal), principalmente de camiones medianos y -para pasajeros- de “trufis” y “microbuses”, de 7 a 35 pasajeros.

La ruta transitada cuenta con algunas obras complementarias en buenas condiciones, de drenaje y de contención, que señalan intentos de recuperación de la vía, pero desde esfuerzos puntuales y poco sistemáticos. En general se registran cunetas más o menos cubiertas por deslizamientos de rocas y tierra, así como pocos puentes en funcionamiento mientras otros están semi-derrumbados o a media construcción. El caso más emblemático es el Sacambaya, que hasta el momento del desarrollo del trabajo de campo, tiene su construcción detenida en los pilares, como muestra la imagen 15.

Ahora bien, después del cruce “Morochata-Vinto” (entre Keraya e Iglesias), al tomar la ruta hacia Independencia, el tráfico disminuye considerablemente. Entrevistas realizadas en campo permiten asumir que actualmente ese camino es usado principalmente por las comunidades que se localizan cerca de la vía (sobre todo entre Iglesias y Yayani) para comunicarse con Cochabamba, pero también con las poblaciones de Morochata e Independencia. Asimismo, después la última población mencionada y hacia Sacambaya la ruta vuelve a tomar cierta relevancia, pero esta vez por su comunicación con los asentamientos del sur paceño, registrando aproximadamente 200 vehículos de TPDA (ibíd.).

Lo observado en campo comprueba que el transporte colectivo de pasajeros (a través de buses de más de 35 pasajeros) entre Independencia y Cochabamba se realiza casi exclusivamente vía Tapacarí, en un trayecto más largo en extensión que el de la F-25, pero que permite a los transportistas alcanzar más rápidamente la ruta F-4 y transitar más tiempo por un camino pavimentado de mayor velocidad y menor riesgo.

Eso pone en evidencia la realidad de la ruta F-25, cuya transitabilidad muestra una dificultad media o alta. Su recorrido se caracteriza por problemas que se relacionan principalmente con las pendientes fuertes que atraviesa el tramo⁸², así como con las curvas (verticales y horizontales) pronunciadas que la ruta actual plantea, con la ausencia casi total de señalización que permita al visitante distinguir los destinos, las rutas y prever

81 El dato ha sido corroborado con el estudio sobre “Tráfico Origen-Destino y Aforos Clasificados”, encargado por la ABC el 2008 (Transter y LyG), donde se calculan los Promedios de Tráfico Día Año para en diferentes retenes de la RVF. Vale la pena anotar que la ABC facilitó para la investigación los datos de Tráfico Promedio Día Año (TPDA) de toda la RVF del departamento de los años 2009 a 2010. Sin embargo, en esa información simplemente no se cuenta con información referida a la ruta F-25, lo que ya da una alerta sobre la poca relevancia asignada al trazo.

82 De acuerdo a lo que sostiene el estudio TESA del 2013 el camino actual cuenta “con radios de curva inferiores a 15 m y pendientes longitudinales que superan los 16%”.

las curvas y velocidad, más aún en horarios nocturnos y de poca luminosidad⁸³.

En síntesis, se puede asumir que se trata así de una geografía que incorpora en la actualidad a la ruta F-25 sin una jerarquía evidente, sino más bien como un camino más que acompaña otros tantos, serpenteantes y en malas condiciones para los vehículos, que son recorridos principalmente por los campesinos y mineros que trabajan y habitan la zona y la conocen. Si a eso se suman los cambios permanentes de alturas y las fuertes pendientes del trazo actual, que se muestra en la imagen 14, es evidente que para incluir el tramo en la RVF, de acuerdo a lo proyectado, se requiere de un importante trabajo de rediseño y “rectificación” (Apia XXI, 2008, cap.2:89).

Sin embargo, el recorrido del tramo es una importante oportunidad para conocer diferentes “pisos ecológicos”, determinados por las alturas, las condiciones climáticas y las coberturas vegetales, precisamente formados entre montañas cuyas cimas están sobre los 3.500 msnm, valle productivos y cálidos, así como ríos que surcan cañadones a los 2.500 y 1.700 msnm. Se evidencia entonces la diversidad que Maldonado y Navarro sugiere para la puna, los valles subandinos y los Yungas (Imágenes 9 y 10).

Si bien la ruta F-24 también parte de la carretera F-4, lo hace a más de 150 Km. del área metropolitana de Cochabamba. Antes, sigue la vía troncal que une Cochabamba a Santa Cruz, a través de Aguirre, Melga, Colomi, El Sillar y Villa Tunari. Ese transcurso se hace sobre una superficie pavimentada de 2 carriles (salvo en sectores específicos donde se supera 10 m de rodadura, ya sea en retenes o al pasar por centros urbanos como Sacaba o Villa Tunari). El tramo sobre la F-4 se muestra con una señalización relativamente eficiente que se intensifica en los sectores cuya inestabilidad es registrada casi en cada temporada de lluvias (ver anexo 6), ése es el caso de El Sillar⁸⁴.

En la ruta F-4, tomando como referencia el retén de Villa Tunari, se registra un Tráfico Promedio Día Año (TPDA) de más de 5.000 vehículos de todo tipo, principalmente automóviles y vagonetas de no más de 6 pasajeros, pero también están incluidos camiones grandes y de remolque que llevan y traen cargas desde y hacia el “oriente boliviano” -principalmente vía Santa Cruz- para alcanzar al “occidente” del país pasando por Cochabamba, así como buses grandes de más 35 personas con el mismo origen/destino; y microbuses y “surubís”⁸⁵ que transportan entre 15 y 8 pasajeros, para

83 Así, por ejemplo, desde Keraya, en el desarrollo del trabajo de campo, en cuatro ocasiones el equipo pierde los referentes de su localización, teniendo que buscar colaboración de los pobladores para contar con información suficiente de cómo seguir el viaje por el “camino” correcto. Esta misma situación ha sido experimentada por los personeros de la ABC en su recorrido por la zona al momento de visitar la ruta F-25, de acuerdo a la información facilitada por los técnicos a cargo de la ruta en esta institución en entrevista.

84 El periodo en el que se recorre las rutas y del cual se recaban los datos sobre todo del tramo Villa Tunari-Sam Ignacio de Moxos, es al inicio de temporada de lluvias (septiembre-octubre), lo que de alguna manera interviene en la evaluación geográfica de su recorrido. El periodo de lluvias en general en Cochabamba se vincula al corte de rutas y a la crisis del tráfico como consecuencia de la humedad, la erosión, los derrumbes y otros fenómenos que muy pocas veces son previstos. Sin embargo, para el caso de El Sillar, la presencia de trabajadores y máquinas muestra una voluntad de evitar tales contingencias.

85 El dominativo “surubí” originalmente se refiere a un pez de agua dulce común en los ríos del Chapare, pero además alude a un modelo de automóvil (Toyota NOAH) común en el transporte urbano e intrarregional de Cochabamba y el principalmente vinculado al servicio de pasajeros.

Imagen 16. Fotografías de materiales, carriles y obras entre el Área Metropolitana de Cochabamba, Villa Tunari (F-4) e Isinuta (F-24),



1) Ruta F-4, asfaltada y con 4 carriles a la altura de la Tranca de Huayllani, a 2580 msnm / 2) Ruta F-4, en Colomí, con señalización y capa asfáltica resquebrajada y ondulada (3260 msnm) / 3) Segundo túnel en la F-4, entre Paracti y El Locotal, 1900 msnm / 4) Señalización y trabajos en el sector de El Sillar, en la ruta F-4, 970 msnm / 5) Tramos de tierra y asfalto, de 12 m. de ancho de vía, a 2 km del retén de ingreso a la ruta F-24 / 6) Placa sobre del puente del río Matamojo, de 1968. Se señala que es una obra de la “Alianza por el Progreso”: “Un esfuerzo común entre Bolivia y EEUU” / 7) Inicio de la superficie de tierra sobre F-24, en Isinuta. Sobre la vía secan hojas de coca.

Fuente: Elaboración Propia

Imagen 17. Fotografías de modalidades de transporte, redes fluviales atravesadas, vegetación y de la acción antrópica entre Isinuta e Ichoa (F-24)



1) Desmonte entorno al camino entre los ríos Isinuta e Isiboro / 2) Gaviones en la ruta F-24, entre Aroma y Bolívar / 3) Terrenos habilitados para ganado, antes de Aroma / 4) Chaqueo en terrenos colindantes a la ruta, entre Moleto e Ichoa / 5) Lomas próximas a Moleto (350 msnm) atravesadas por el camino (F-24) / 6) Cancha de fútbol de la escuela de Ichoa / 7) Transporte de pasajero de orilla a orilla en el río Isinuta, en canoa / 8) Unimog de transporte colectivo sindicalizado

Fuente: Elaboración Propia

recorridos interdepartamentales y hacia/dentro de la misma región amazónica de Cochabamba. Pese a que los sectores de la F-4 que se recorren son “pavimentados” en su totalidad, muestran dificultades que impiden una transitabilidad idónea para los vehículos, por un lado por la fuerte pendiente y porque existen tramos con un importante ndulamiento y/o resquebrajamiento de la capa asfáltica (particularmente entre Aguirre y Corani) pero además porque el tráfico intenso en un entorno donde las “normas de tránsito” no son del todo “aplicadas” supone un rasgo importante de estrés al momento de conducir un automóvil.

Una vez más, en la ruta es posible registrar -al menos visualmente- el cambio del entorno, desde los valles semi-secos de vegetación “tucumano-boliviana”, de Cochabamba y Sacaba, hasta llegar a las alturas donde se observan bosques implantados de pinos y pajonales altoandinos (sobre los 3500 msnm en las fotografías de la imagen 16), pasando por diferentes conjuntos vegetales yungueños, para llegar finalmente al piso amazónico a poco más de 300 msnm en Villa Tunari. Ya desde el paso entre Corani y Cañadón se observa un cambio de vegetación, marcado por la humedad, que anuncia el ingreso al Chapare, “...la zona cálida más lluviosa del país” (Maldonado y Navarro, 2011:81). Más allá del verdor, al igual que en el resto del recorrido, la zona se caracteriza por una fuerte incidencia antrópica donde la carretera juega un rol casi determinante.

La ruta propuesta hacia San Ignacio de Moxos parte a 3 km. de Villa Tunari, sobre la F-4 y pasando el puente del río Espíritu Santo. El ingreso hacia el norte está marcado por un cambio de material de la superficie de la ruta y por un retén militar “antinarcótico”. No se trata del único, pues las “trancas” de Ivirgarzama, El Locotal, Villa Tunari y Bulobulo también están ligadas al control del narcotráfico. Por ejemplo, en ellas se revisa que los carburantes para el vehículo sean comprados en los surtidores de la zona. La gasolina y el diésel que se distribuyen formalmente en el Chapare se distinguen por un color rosado, dado que son mezclados con un producto que impide su uso como precursores para la fabricación de cocaína⁸⁶.

El camino en una primera etapa pasa de tierra a asfalto -en un sector con una rodadura de 12 m. de ancho- y después sigue por un empedrado de doble vía que alcanza 6 m. de ancho, en buen estado. Entre las obras complementarias sobresalen los puentes. Por la característica de los ríos amazónicos, los puentes son esenciales para garantizar el transporte vehicular. Llama la atención que algunos de ellos datan del primer trazado de tramo, entre 1960 y 70, bajo el auspicio estadounidense. El empedrado continúa hasta Isinuta y desde ahí continua el camino sobre una superficie de tierra.

En términos de mantenimiento, la vía hasta Isinuta se muestra como resultado de una preocupación constante por sostener sus buenas condiciones ya que, de acuerdo a los datos recabados en entrevistas de campo, el mantenimiento caminero en parte es una tarea asumida por los sindicatos cocaleros que habitan la zona (pese a que existen sectores donde se encuentran desagües anegados, pero que no afectan la plataforma ni la transitabilidad sobre la ruta). Así, para la ruta se conoce un TPDA de 2000 vehícu-

86 El equipo de investigación pudo comprobar este procedimiento en campo.

los aproximadamente⁸⁷, sobre todo vehículos particulares, surubies y microbuses que transportan pasajeros y camiones pequeños y de dos ejes con cargas, principalmente ligados al cultivo de coca y a la crianza de ganado, madera y otros productos tropicales (piña y plátano por ejemplo).

Sin embargo, una vez que el tramo es de tierra dejan de verse los puentes, quedando el trazo a merced de los ríos cuyos caudales con frecuencia se duplican en cuestión de minutos. Después de una lluvia de más de tres horas, el río Isinuta (por el que atraviesa el camino al norte del poblado con el mismo nombre) sólo puede ser vedado en canoa o en los vehículos “unimog”, muchos de ellos de más de 60 años, que han sido recuperados y adaptados para la zona. De hecho, los choferes de esos automóviles se hallan organizados como un sindicato⁸⁸ que cumple con el servicio de transporte de pasajeros dentro de lo que se denomina el “polígono 7” del TIPNIS.

Tomando en cuenta lo mencionado hasta el momento, es interesante notar que si desde Cochabamba hasta Villa Tunari se establece un grado medio de dificultad en la ruta, determinado por el tráfico pesado y por las pendientes (ver gráfico 11), ese mismo nivel de dificultad puede asumirse para el trazo hasta Isinuta, ya que pese a no tener una superficie de pavimento, cuenta con mantenimiento, puentes en buen estado y señalización que permiten un tránsito más o menos eficiente. Pero después de que el empedrado concluye el tramo es de alta dificultad, principalmente por el riesgo que supone para un automóvil -aún de doble tracción- el atravesar los ríos de la zona.

Ahora bien, eso no quiere decir que la ruta no cuente con mantenimiento. Dado que la zona está habitada principalmente por colonizadores cocaleros, se repite la misma lógica de cuidado de la ruta a cargo de la organización sindical. Así, en algunos tramos, por ejemplo entre los sindicatos Aroma y Bolívar, se pueden observar gaviones en buen estado y en varios sectores desmontes en torno a la vía para impedir el crecimiento de hierba sobre la misma. Ese tipo de mantenimiento, que facilita la transitabilidad vehicular, impide al mismo tiempo la recuperación de la vegetación sobre el espacio tomado por el camino.

No es exclusividad de la vía esa especie de tensión entre la recuperación vegetal y las áreas tomadas por la colonización, sino que esa dinámica se registra en los diferentes terrenos con “chaqueo”, es decir, donde se realiza la quema de la cobertura vegetal del monte para su uso primero agrícola y después ganadero. Eso pone en evidencia que -aunque en varias partes del tramo se percibe la presencia de plantas y árboles cuyo verdor se impone al costado de la vía- todos ellos forman parte de parcelas privadas, es decir: son propiedad de una familia -generalmente cocalera aunque no exclusivamente- que selectiva e intensamente usa su espacio productivo para obtener

87 De acuerdo a los datos de dos retenes (Castillo, al ingreso de la F-24 y Samuzabeti, poco antes de llegar a Isinuta) para los años 2009, 2010 y 2011 la ruta F-24 presenta en el primer retén: 1598, 1891 y 1758 vehículos promedio día año, para cada gestión. En el caso de Samuzabeti las cifras son: 995, 1481 y 2065. Así, el tráfico dentro de la ruta desde la F-4 prácticamente se duplica entre el 2009 y 2011. Probablemente ese incremento esté relacionado con la ruta y las repercusiones del anuncio de su apertura en la dinámica económica y social de la población, así como al alza del costo del suelo y otros fenómenos ligados a la “mejora” de la accesibilidad.

88 Sindicato Mixto de Transporte “14 de junio” Isiboro-Sécure.

Imagen 18. Elementos comunes sobre ambos recorridos



1) Transporte de pasajeros en camión entre Vinto y Keraya / 2) Tienda al lado del camino, cerca de La Llave / 3) Marca de un accidente con pérdida de vida humana en el camino, cerca de Collca / 4) Cartel que señala la feria de Keraya / 5) Transporte de pasajeros en unimog entre Isinuta y Aroma / 6) Tienda al lado del camino, cerca de Bolívar / 7) Marca de un accidente con pérdida de vida humana en el camino, cerca de Eterazama / 8) Cartel que señala la llegada al sindicato Molet

Fuente: Elaboración Propia

más beneficios.

Así, el camino es una marca potente en el territorio, pese a las limitaciones que actualmente supone para el tráfico vehicular en los últimos 65 Km. transitables. De hecho, después de Ichoa, la vía sigue 6 Km. más hasta San Antonio, en pésimas condiciones, dado que se trata del último tramo habilitado por la empresa OAS Ltda. y después la ruta se detiene haciendo imposible el tráfico en automóviles. Pese a eso, a diferencia de la ruta F-25, en todo el camino es muy difícil perder el trazo de la vía. La huella en la “selva” es evidente y el impacto de las actividades humanas, agrícolas y ganaderas también.

Aún con las diferencias anotadas, se trata de dos zonas que se hallan más o menos comunicadas, ambiental y socialmente, por una parte porque las montañas y valles de la Cordillera Oriental -en términos ecogeográficos- permiten la dinámica hídrica y climatológica de la Amazonía chapareña (Maldonado y Navarro, 2011: 572-574). Pero además porque ambos caminos están fuertemente ligados al “acento” quechua o aymara (“andino” si se quiere) que en cierta medida vincula su ritmo con referentes y señales similares.

Ejemplo de eso son las marcas en los lugares donde se recuerdan accidentes con falle-

cimientos (que en algunas acepciones retoman el nombre de “apachetas”), la estrategia de organización del transporte colectivo o la forma de “señalizar” los servicios que parecen estar escritos por sociedades que viven las rutas de una manera similar (ver imagen 18). Eso no quiere decir que los usuarios que las transitan corresponden únicamente a grupos “andinos”, pero es evidente que existe una suerte de predominio de la concepción del andina/sindical/campesina, común en ambas zonas como bien lo ratifican los diferentes análisis de su poblamiento en las últimas décadas.

Esa forma de vivencia del camino, desde el recorrido de la ruta, deja casi en la invisibilidad a las poblaciones locales “originarias” del TIPNIS. De hecho, en el caso de la ruta F-24, las poblaciones de Moletto y Santísima Trinidad, de acuerdo a la bibliografía consultada, corresponden a asentamientos indígenas yuracaré y moxeño respectivamente, sedentarizados por su contacto con la dinámica de parcelación privada de la tierra. Sin embargo, la señalización sobre el camino que indica el ingreso a Moletto menciona al “sindicato”, repitiendo esa suerte de lenguaje que predomina en la vía y en buena parte de su toponimia (ver imagen 18).

Probablemente, el uso de las rutas fluviales, más al norte y en las orillas del Sécuré corresponda a otra lógica, para la cual el río no es un impedimento para seguir el viaje, que se lleva puentes y violenta la infraestructura vial. Paz en 1991 propone la tesis “Hombres de río, hombres de camino: relaciones interétnicas en las nacientes de río Mamoré”, que se concentra en la relación entre los Yuracaré -cuyo territorio “ancestral” se ampliaba al actual Chaparé- y los colonos andinos. Así menciona:

Para vivir con el colono, el yuracaré tiene que dejar la lógica del río e incorporarse a la lógica del camino. Los asentamientos yuracaré siempre estuvieron sobre el río. Cuando llegó el colono traía consigo su sendero y posteriormente su camino. Con esto llegaron los camiones y la forma de proveerse de los productos manufacturados. Las familias yuracaré que se han incorporado a la vida del colono han dejado el río y han ido a vivir sobre el camino. En cambio las familias que viven lejos de los pobladores collas han tratado de restituir la forma de asentamiento yuracaré y viven a la orilla del río. No se alejan demasiado porque en el presente tampoco podrían vivir sin los artículos manufacturados que ofrecen los poblados collas -ropa, jabón, aceite, sal, etc.- (178).

En ese marco, el leer e interpretar el territorio, desde caminos específicos como pretextos, implica ya una perspectiva específica y parcial del espacio geográfico. Es la selección de un tipo de vialidad frente a otras -menos visibles- que se mantienen a veces de manera paralela o complementaria, pero principalmente de forma enfrentada y contradictoria.

CAPÍTULO 6: DESTINOS

El anterior capítulo muestra cómo los caminos contemporáneos se desarrollan en la RVF, tomando como referencia los dos estudios de caso, la forma en que sus tramos actuales se integran en la geografía departamental y se articulan a su área metropolitana. A partir de esos elementos se propone retomar la discusión de la siguiente pregunta:

- ¿Qué lugares se articulan en cada trazo?

El registro del recorrido de ambos tramos (ver anexo 2) y su interpretación son la base que permite comprender la articulación de los espacios en los dos caminos transitados. Entonces, no se analizan los “lugares” solamente como espacios distinguibles, sino también vividos y nombrados en la relación. Eso supone su interconexión desde los flujos, es decir, desde el enfoque de la movilidad. Los lugares son entonces puntos “... donde se reúnen haces de relaciones” (Santos, 2000: 81). El espacio resultante es concebido desde su articulación y desde el sentido que le da el recorrido sobre el camino. En ese sentido, se adelantan hipótesis sobre las jerarquías y los roles que juegan los lugares, tomando como respaldo investigaciones vinculadas a su análisis.

Posteriormente, se aborda la relación entre los “destinos” que se plantea articular desde ambos proyectos carreteros, como una forma de sintetizar los datos recuperados en los trayectos en campo y en la revisión documental. Para eso se proponen dos preguntas

- ¿Cuáles es la relación de los destinos que se busca vincular a través de las dos rutas (Cochabamba / La Paz y Cochabamba / Trinidad)?
- ¿Cuáles son los intereses geopolíticos que justifican esa proyección en ambos casos?

Esta vez el análisis se plantea desde textos reflexivos sobre los lugares de destino de las dos carreteras, tomando como eje de referencia a la ciudad de Cochabamba. El resultado es una serie supuestos de trabajo sobre los intereses que se juegan al momento de proponerse articular o excluir los espacios en discusión en ambos tramos. La idea es desarrollar la bisagra entre análisis geográfico y sociopolítico, consolidando las bases para comprender la dimensión simbólica que implican las representaciones espaciales en juego para ambos casos que se abordan en el capítulo 7.

6.1. Lugares articulados en los tramos en estudio

No solamente las características mencionadas en el anterior capítulo son las que distancian grandemente a las dos vías recorridas, sino también la forma en que las poblaciones establecen sus asentamientos y se relacionan con los caminos a partir de sus procesos de constitución histórica. La tabla 2 muestra brevemente el recuento realizado durante el recorrido del trabajo de campo de los puntos de parada que disponen con infraestructuras públicas o de servicio, registradas para ambos tramos, desde su desprendimiento de la ruta F-4, en Vinto y en Villa Tunari respectivamente.

Tabla 2. Infraestructura alrededor de la vía en los puntos de registro sobre los tramos recorridos, desde su salida de la ruta F-4

TRAMOS EN ESTUDIO A PARTIR DE SU SALIDA DE LA F-4	Escuela	Cancha Multifuncional	Mercado	Hospital	Posta	Iglesia	Parada de buses	Peaje	Coliseo	Restaurante y tienda	Estación de servicio	Mecánico	Gomería	Baño
Tramo VT-SIM (25 paradas /110 Km.)	12	7	7	6	5	11	5	4	6	11	5	11	6	5
Tramo V-S (30 paradas/175 Km.)	14	9	4	3	3	8	1	2	1	2	1	2	3	1

Fuente: Elaboración propia

Desde la F-4, en el tramo VT-SIM se realizan 25 paradas de registro y se recorren 110 Km., mientras entre Vinto y Sacambaya las paradas son 30 en 175 Km. Ahora bien, tomando en cuenta que ese tramo tiene 65 Km. más de camino, su menor proporción de paradas tienen que ver con una baja densidad en los asentamientos en torno al camino y -por lo tanto- con menos elementos que describir en su recorrido a través de la metodología establecida. Eso se confirma cuando se revisan los datos relevados sobre el equipamiento y la infraestructura registrada en torno a cada ruta, que muestra cifras superiores en casi todos los ítems convocados para la ruta VT-SIM.

Si bien cuando se repasa la cantidad de escuelas y canchas multifuncionales ella es menor para ese tramo, si se desarrollan los promedios, en el caso V-S existe una escuela para cada 12.5 Km., mientras para VT-SIM el promedio es de 9.1 Km. Más allá de esa diferencia, los datos indican que para ambas rutas existe una oferta de equipamientos escolares -posiblemente ligada a las actividades deportivas (representadas en las canchas multifuncionales)- que al parecer encuentra en la accesibilidad del camino una de sus claves de localización y funcionamiento.

Asimismo, sobresale la diferencia que se muestra en las dos rutas en lo referido a la infraestructura ligada a servicios para el transporte, como paradas de buses, estaciones de servicio, peajes y centros mecánicos. Eso pone en evidencia la “centralidad” del camino en el caso del tramo VT-SIM para la dinámica de las poblaciones asentadas a su alrededor, que están mucho más presentes y relacionadas con la ruta y con sus posibilidades de intercambio económico y cultural. Todos esos elementos de diferenciación se ratifican en los gráficos 10 y 11, al abordar la vocación hacia la ruta de los principales asentamientos a partir de su infraestructura.

Es importante resaltar que por los criterios metodológicos establecidos en el trabajo de campo (ver anexo 2), las paradas realizadas no siempre se vinculan a lo que se puede concebir como “lugares” como puntos relevantes y específicos de la dinámica relacio-

nal-espacial, sino también con los cambios ambientales y obras de ingeniería carretera (como drenajes y muros de contención) que no están relacionados explícitamente con algún significado compartido por los usuarios de la ruta. Sin embargo, los “lugares” como tales, es decir, aquéllos puntos que guardan significados y acumulan relaciones entre actores, pueden ser distinguidos por la toponimia que les otorga una identidad y evoca su espesor social. Así, la tabla 3 muestra el registro de los principales lugares articulados en las rutas recorridas desde el área metropolitana de Cochabamba, incluyendo las rutas F-4, F-24 y F-25.

El trabajo de clasificación de las toponimias⁸⁹ se desarrolla a partir de cuatro categorías relacionadas con los procesos históricos ya analizados. Así, los nombres cuyo origen lingüístico es indígena, ya sea andino (es decir, quechua o aymara) o amazónico (principalmente yuracaré o moxeño) son en general precolombinos, mientras que aquéllos que tienen alusiones cristianas obedecen en general al periodo colonial y los otros -hispanos y laicos- a la etapa republicana. Sin embargo, es evidente que existen muchos nombres que no corresponden exclusivamente a esa clasificación periodizada. Por ejemplo, “Iglesiani”, es una palabra relacionada a lo religioso-colonial: “iglesia”, pero el sufijo “ani” es específicamente aymara.

A partir de esa información que se muestra en la tabla anterior, se puede sostener que la mayoría de los lugares que se encuentran en el tramo V-S tienen nominaciones con vocablos andinos. Eso se explica porque la zona guarda más o menos ciertas huellas prehispánicas, aunque se hayan readaptado e integrado en la colonia y en la vida republicana. Así por ejemplo, cuando se habla de “Estancia Cayupa” la primera palabra tiene su origen en la presencia de una “hacienda” en la zona y la segunda recupera la nominación quechua previa (Cayupa) quedando toda el área marcada por esa toponimia.

Ese dominio no es exclusivo ya que se observa también un par de lugares cuyos nombres pueden ser atribuidos a orígenes coloniales-cristianos en tanto responden a la usanza de utilizar palabras ligadas a la religión católica, así como una cantidad un poco más importante de toponimias que pueden considerarse republicanas en tanto responden a la lógica laica, a la enseñanza de la historia nacional, a sus héroes y batallas (tal es el caso de Independencia).

Para la ruta que se dirige hacia el Chapare, si bien al inicio del tramo y hasta Chpiri-rito es posible hallar más o menos las mismas referencias prehispánicas, coloniales y republicanas que en las toponimias del tramo anterior, a partir de Eterazama existen además nominaciones de origen “amazónico”, principalmente relacionadas con los ríos que el camino atraviesa, lo que se justifica por la relevancia de los cursos de agua para las poblaciones originarias del piedemonte y del llano, que ha sido retomada por

89 Los nombres y sus categorías son ratificadas a través de entrevista con Teófilo Laime, experto en lingüística, principalmente “andina” y para los nombres amazónicos se cuenta con la colaboración del Juan Carlo Noé. Cabe aclarar que las toponimias de lugares que se registran en la tabla no sólo se refieren a poblados o puntos de asentamientos humanos, sino también a ríos, montañas, etc., que se recuperan a partir de los referentes y de los testimonios de campo. No se trata de una lista exhaustiva, pero sí suficiente para el desarrollo de las reflexiones propuestas.

Tabla 3. Toponimia de los lugares articulados en los tramos recorridos

Tramo Cbba-Sacambaya (F-4 + F-25)					Tramo Cbba-S. Antonio (F-4 + F-25)				
Lugares	Indígena-Andino	Indígena-Amazónico	Cristiano-Colonial	Hispano-Republicano	Lugares	Indígena-Andino	Indígena-Amazónico	Cristiano-Colonial	Hispano-Republicano
Vinto				1	Sacaba	1			
Sexta Parte				1	Tutimayu	1			
Monte Cato	1				Waqanki	1			
Llave Grande				1	Aguirre				1
La Llave				1	Colomi	1			
Kollca	1				Corani	1			
Keraya	1				Cañadón				1
K'ara apacheta	1				Santa Isabel			1	
Iglesiani			1		Paracti	1			
Chullpa K'asa	1				Locotal	1			
Wallkia	1				Sillar				1
Corata Bajo	1				Chocolatal				1
Kiri Kiri	1				Espíritu Santo			1	
Parte Libre				1	San Pedrito			1	
Linde				1	Villa Tunari	1			
Wayllata	1				Castillo				1
Yayani	1				Chipiririto	1			
Yaqanku	1				Eterazama	1			
Santa Rosa			1		Samuzabeti		1		
Tiquirpaya	1				San Silvestre			1	
Independencia				1	Florida				1
Calatrancani	1				Isinuta		1		
Estancia Cayupa	1				Isiboro		1		
Pucara	1				Aroma				1
Sacambaya	1				Bolívar				1
Total: 25	16	0	2	7	Moleto		1		
					Santísima Trinidad			1	1
					Ichoa		1		
					San Antonio			1	
					Total: 29	11	4	6	8

Fuente: Elaboración propia

los nuevos asentamientos, aunque en la actualidad se vinculan casi exclusivamente al camino. Pero además es posible mencionar que las toponimias coloniales-cristianas, como Santísima Trinidad, tienen que ver con las reducciones que en diferentes momentos buscan sedentarizar y cristianizar a los pueblos de la selva, particularmente yuracarés para el caso del norte cochabambino, lo que muestra las diferentes huellas que perduran de esas sociedades en el espacio.

Por otra parte, los nombres republicanos otorgados a lugares de la Amazonía de Cochabamba en general connotan la presencia de la “colonización” republicana y/o

del establecimiento de sindicatos agrarios, cuyo origen -como ya se mencionó- son las poblaciones campesinas y mineras del occidente del país. Así por ejemplo, Villa Tunari en la colonia y al inicio de la república lleva el nombre de San Antonio, precisamente por el establecimiento de una reducción franciscana, pero cambia a mediados del siglo XX, asumiendo en su nominación una idea hispana como la “villa” -en tanto centro de referencia para el territorio circundante- acompañado por “Tunari” que es el nombre quechua de la montaña más alta de la cordillera de Cochabamba, cuyo valor simbólico para los valles centrales es relevante. Así, se marca el espacio con la connotación de lo andino y cordillerano dentro del paisaje boscoso y cálido, integrándolo a la lógica departamental cochabambina. Una significación similar puede darse a los nombres como Aroma o Bolívar, que son al mismo tiempo atribuidos a los sindicatos que los habitan, pero además replican alusiones a batallas y héroes nacionales usados ya en otros lugares en el occidente del país.

Finalmente, cabe agregar que, aunque muchos de los nombres andinos de los lugares chapareños pueden atribuirse a la colonización reciente, otros tantos son efectivamente prehispánicos. De hecho lugares como Chipiririto, que deviene del río Chipiriri -cuyo nombre de origen quechua es registrado en documentos coloniales y de inicios del siglo XX- dan pistas sobre las relaciones prehispánicas entre Amazonía y Andes a través del intercambio de palabras que dejan su huella en la toponimia. Un caso también relevante es el de Isinuta, que es una palabra con significado tanto en quechua como en yuracaré. Así se confirma que “...las migraciones contemporáneas de los pueblos andinos hacia el Chapare y las tierras bajas [es] el último avatar de un proceso histórico milenar” (Combès, 2012:75), que hoy en día supera la ruptura relativa establecida durante el dominio ibérico.

En resumen, los lugares cuyos nombres se han mostrado para el tramo V-S, en general corresponden a asentamientos más bien dispersos, que establecen caseríos en torno a la ruta donde se instala una escuela, acompañada muchas veces de una cancha multifuncional y -en otras ocasiones de acuerdo a su accesibilidad- de una posta de salud o centro hospitalario. Espacios de esas características son Corata Bajo y Yayani, cuyos servicios de salud y educación son utilizados por las poblaciones asentadas en las cercanías, entre los valles y montañas que se articulan al camino.

Más allá de esos asentamientos dispersos, de vocación agropecuaria, el centro poblacional que concentra una cantidad importante de servicios y equipamientos es Independencia. Pese a que Tiquirpaya también cuenta con una oferta de servicios a la ruta (como gomerías y mecánicas), el asentamiento aparece más bien como un satélite cercano a la capital provincial. Esa apreciación se ratifica en el análisis sobre el emplazamiento de ciudades secundarias en el departamento de Cochabamba (Manzano, 2013) al sugerir que Independencia es “candidata” tal posicionamiento, dado su radio de influencia de 48 Km. aproximadamente y su concentración de más de 2 mil habitantes urbanos (al censo del 2001⁹⁰). Así, se constituye en un polo importante de actividad no sólo para las comunidades del departamento de Cochabamba, sino además para los valles y yungas del sur paceño. Probablemente, la explotación minera de wólfam,

90 Datos tomados del INE.

antimonio, oro, sodalita y laja presente en la zona son en parte las movilizadoras que crean una centralidad en torno a esa localidad.

Vale aclarar que en la provincia de Ayopaya -y cerca del trazo de la ruta- existe también otro asentamiento importante: Morochata, cuyo rol como productor de papa de la cordillera vecino al valle de Cochabamba es relevante. Pese a que muchas de las notas de prensa mencionan que la ruta incluye a ese poblado en su trazo, su descarte se debe a dificultades para el trabajo de ingeniería. Los testimonios obtenidos en la entrevista con un representante departamental de la zona confirman esa información: "...la gente de Morochata tenía el deseo de que el camino pase por ahí, pero técnicamente no se puede, hay fallas geológicas a ese lado".

En contraste con esa dispersión y con la poca centralidad que muestra la ruta respecto al tipo de asentamientos de Ayopaya, en el caso del trazo de Cochabamba hacia Villa Tunari y luego hasta San Antonio, tanto en el recorrido actual por la F-4 pero sobre todo en lo que puede transitarse de la F-24, los espacios de concentración en la vía son fuertes, ratificando así su peso en la estructuración del espacio.

Eso probablemente se relaciona con la "edad" de las rutas y su lógica de construcción, más antigua e integrada a un complejo de senderos reticulares en el caso de la F-25; y "moderna" en la F-24, con todo lo que el término implica. Pero además esa diferencia puede relacionarse con que la actividad de mayor empuje en el sector de Independencia, la minería, no tiene una dinámica redistributiva de sus beneficios similar a la que produce la coca y -por lo tanto- genera redes comerciales y de transporte menos relevantes.

Los sindicatos cocaleros, aunque son organizaciones más o menos cerradas, involucran a cientos de productores que en muchos casos están relacionados con sus zonas de origen en el valle y el altiplano, asimismo reproducen la estrategia de diversificar sus fuentes de ingreso con actividades de servicios muchas veces asentadas en la ruta (restaurantes, gomerías, baños públicos, transporte, etc.) abriendo el espacio hacia una movilidad densa que transcurre por el camino.

En ese marco, a pocos kilómetros del ingreso a la F-24 está Villa Tunari, ciudad que cuenta con una población de 2.510 habitantes de acuerdo a datos del censo del 2001. Como lo muestra el análisis de su toponimia, es uno de los puntos de referencia en la historia de los primeros ingresos coloniales y republicanos en la Amazonía chapareña. Concentra diferentes servicios, desde bancarios hasta de telecomunicación que definen en parte su relevancia. A eso en la actualidad se suman otras actividades económicas, como el turismo que en gran medida caracterizan su economía y su mercado inmobiliario (Veizaga, 2012a:10). Esa dinámica sin duda está asociada a su localización respecto a la carretera F-4, pero también a zonas boscosas más o menos conservadas, por ejemplo aquéllas cercanas y dentro del TIPNIS y a su potencial como sitio atractivo de visita.

Ahora bien, sobre la ruta F-24 los asentamientos que resaltan por su dinámica económica y comercial son Eterazama (ibíd.) y Samusabeti -que en cierta medida funciona

como satélite de la anterior- ya que ambos muestran una oferta importante de servicios y equipamientos, de salud, educación, acogida y recreamiento en torno al camino.

Por su parte, Isinuta, en tanto lugar que marca la conclusión de la vía en condiciones de transitabilidad media, se convierte en un primer referente importante para la población que circula dentro del TIPNIS, en el polígono 7, a través de la F-24 y de otras vías secundarias. Al interior, asentamientos como Aroma, Santísima Trinidad y Moletto sobresalen en la ruta por contar con servicios diversos, entre los que están actividades vinculadas a la ruta (gomería y mecánica por ejemplo).

Finalmente, Ichoa es como una especie de “paso de frontera” que marca -más o menos- el fin del camino actualmente transitable, pese a sus malas condiciones que llegan hasta San Antonio. Probablemente por eso cuenta con una oferta diversificada que muestra la relevancia de ese nodo para comunicar dos lógicas más o menos diferenciadas que se articulan: la del mundo del camino, principalmente sindical y cocalero; frente a la dinámica de la selva, de las sendas y la movilidad fluvial que atraviesa el TIPNIS.

6.2. Destinos: La Paz

Vale la pena arrancar recordando la reflexión de Blanes, cuando sostiene que después de 1952 y hasta la actualidad, no sólo Cochabamba, sino también La Paz y principalmente Santa Cruz (las áreas metropolitanas más importantes del país) tienen una “estrecha relación entre el desarrollo vial hacia los principales centros productivos rurales de la región y el sistema de poblamiento”. Así destaca que

La Paz se expande siguiendo, sobre todo, los principales caminos troncales.

Cochabamba estructura sus alcances urbanos en relación con La Paz, Santa Cruz (carretera antigua en un primer momento y El Chapare en un segundo momento, que es el más importante) [...]. En Santa Cruz, el crecimiento hacia el Norte se acentuó con la apertura hace 15 años de la carretera por el Chapare. Pero resalta, sobre todo, la funcionalidad de la zona urbana con respecto a los grandes ejes del desarrollo económico de la región (Blanes, 2006:32).

Es relevante posicionar ese referente de crecimiento urbano nacional entorno al denominado “eje troncal” dado que, para ambos casos, la definición de los trazos (F-24 y F-25) están en directa relación con el peso de dicho camino. Eso se debe no sólo a que ambas rutas parten de la F-4 (la columna de ese eje), sino además a que posibilitarían una suerte de competencia más o menos importante para su flujo de tráfico actual.

Para el caso del Tramo V-S, cuyo destino final es La Paz, existen dos elementos que permiten comprender la apuesta de su planteamiento. El primero es que no se trata de una articulación nueva, sino de una que evita su paso por el altiplano -a través de Oruro- dejando atrás la huella del periodo del auge minero que hasta ahora es ratificado por la RVE, tanto en la F-4 como en la F-1. Eso permite reducir la participación del altiplano y de las zonas mineras en el tráfico entre Cochabamba y La Paz incorporando en ese circuito paisajes dejados de lado hasta ahora como los valles de la cordillera Oriental.

Un segundo elemento, probablemente más relevante, es que la ruta propuesta evita el ingreso a la ciudad de La Paz por El Alto. La historia urbana del área metropolitana paceña muestra que su relación con El Alto es tensa y conflictiva: “No se puede hablar de lo paceño sin dividirlo entre lo propiamente paceño y lo alteño. [...] Existen fisuras muy grandes entre el núcleo central económicamente dominante y los entornos inmediatos de la ciudad de El Alto y los secundarios cuasi rurales.” (Blanes, 2006:46-47).

Si bien en su origen el Alto es “...el resultado del cruce de los caminos regionales y vías férreas que salían de la ciudad de La Paz, los que confluían en un nudo topográfico de quiebre entre la planicie del altiplano y la hoyada o cuenca del Río Choqueyapu, donde se asienta la ciudad de La Paz” (Indaburu, 2004:34), actualmente se ha convertido en una urbe con un gobierno municipal propio y en cierta medida opuesto al de La Paz. “Desde fines de los 90 hasta la fecha se evidencia una identidad territorial alteña movilizadora y militante. [...] Los municipios aledaños se ven avasallados; su relación con El Alto es violenta” (44).

Esa capacidad organizativa y de movilización, cuando es proyectada en conflictos de nivel nacional, genera la suficiente fuerza como para derrocar gobiernos -lo que efectivamente sucede en octubre de 2003- provocando que su abordaje desde el estudio urbano haga énfasis en su carácter de zona conflictiva⁹¹. En ese marco, una estrategia recurrente de sus repertorios de lucha es el bloqueo de las vías de ingreso a la ciudad paceña, estrangulando el tránsito de productos y personas hacia el centro. Por eso evadir la ciudad de El Alto y permitir una vía de ingreso y de salida alternativa para el tráfico de y a La Paz por su zona Sur abre la posibilidad reducir el poder alteño⁹².

De hecho, como se puede ratificar en la Ley 2787 (ver anexo 3) junto al proyecto se plantea facilitar la ampliación de la red vecinal vinculada a la ruta F-25, articulando las poblaciones de: “Mank[a] Minas, Janko Cala – Arcopongo, Ichoca Capiñata, Colquiri – Villa Victoria – Cavari – Capiñata – Inquisivi – Tablachaca – Ichoca, Lequepalca – Caluyo – Chicote Grande – Pocuzco, Sita – Sacambaya, Yacupampa – Chillcani Suri – Cajuata”, asentamientos que en su mayoría se ubican en el departamento de La Paz, marcando así la intención de desviar la tensión que se genera en la geografía altiplánica, hacia el paisaje valluno para desarrollar nuevos ejes de comunicación y poblamiento. Asimismo, es importante mostrar que a diferencia de lo que sucede en el departamento de Cochabamba, la gobernación paceña no detiene su impulso al proyecto, lo que ha supuesto mucho más avances y menos conflicto en la ejecución de la carretera a su cargo.

Esa idea se ratifica cuando se observa que los impulsores políticos de ese proyecto y que participan en su definición como una prioridad regional y nacional⁹³ son perso-

91 Por ejemplo, uno de los documentos accesibles que analiza la ciudad de El Alto en términos urbanos se titula: “Evaluación de la ciudad de El Alto” (Indaburu, 2004). Es el resultado de una investigación auspiciada por la United States Agency for International Development (USAID), lo que de alguna manera manifiesta la preocupación que causa la conflictividad de la zona para la cooperación multilateral, particularmente estadounidense.

92 Hipótesis tomada de la entrevista con el investigador Rolando Salamanca, consultado como Investigador / Técnico Académico (ver anexo 7).

93 Ver anexo 3, leyes 2538, 2787, 2817, 2799 y 3025, todas referidas al mismo tramo. Asimismo,

najes alejados y -en ciertos momentos- opuestos a la dinámica de movilización alteña, tanto desde la presidencia de la República (durante el periodo de Carlos D. Mesa) como desde la prefectura de La Paz y de Cochabamba (durante el periodo de José Luis Paredes y Manfred Reyes Villa). Sin embargo, la discusión sobre la ejecución de la ruta nunca alcanza un nivel nacional y menos internacional. Su importancia e impacto son reducidos, pese a gozar de la declaración formal que la incorpora en la RVF.

Lo mencionado se comprende mejor al tomar en cuenta que la ABC dentro de la RVF concibe a su sistema no sólo bajo la inclusión de “carreteras” de alta velocidad, sino además de “caminos” de menor capacidad de carga cuya “...función principal consiste en dar acceso a la propiedad adyacente” (APIA XXI, s.f.:18)⁹⁴. El caso de la carretera alternativa entre Cochabamba y La Paz y de su tramo específico entre Vinto y Sacambaya responde a esas características, como lo explicita el TESA actual de su diseño en el departamento de Cochabamba:

- Inicialmente, al ser parte de la Ruta F-25 de la Red Vial Fundamental, la vía se clasificaría como CARRETERA PRIMARIA (I.B) ya que vincularía nacional y regionalmente con recorrido de mediana y larga distancia.
- Pero en función a la previsión del tráfico vehicular, con Tráfico Promedio Diario Anual-TPDA [...] proyecto Construcción Ruta Fundamental F-25 Tramo: Vinto - Puente Sacambaya se clasifica como CAMINO DE DESARROLLO. (SGT y WH, 2012:13)

Ahora bien, esas diferentes formas de concebir las rutas de la RVF tienen que ver también con el rol que se les asigna. Así por ejemplo, personal vinculado al Ministerio de Obras Públicas afirma: “Hay caminos estratégicos que responden más a criterios geopolíticos. [...] La otra forma es que respondan a favorecer la capacidad producción de las zonas y a su desarrollo”.

La ruta F-25 se relaciona -al menos formalmente- con esa segunda concepción, que busca generar una renovación de la accesibilidad y de la dinámica socio-económica en torno a la ruta, entre el sur paceño y el norte cochabambino. Sin embargo, el hecho de evitar la región altiplánica de Oruro y el ingreso a La Paz por el altiplano es también un motivo importante de su planteamiento dado que permite: “...dejar el cuello de botella que tenemos con la ruta tradicional hacia el occidente y permitir otro flujo de tráfico”, como plantea un asambleísta departamental de Cochabamba.

6.3. Destino: Trinidad

En contraste, el tramo VT-SIM involucra actores de diferentes niveles que van desde las comunidades locales hasta los organismos multilaterales (ver anexo 6 y capítulo 8). La trascendencia de las discusiones suscitadas por su propuesta se mantiene más

las reflexiones específicas sobre la cronología y los actores referidos a la propuesta vial se abordan en mayor profundidad la tercera parte, aportando mayores elementos sobre la problemática.

94 De acuerdo al Manual técnico de Carreteras de la ABC ““Carretera” (Autopistas, Autorrutas y Primarias) se empleará para designar una vía de características de diseño altas, adecuada para acomodar importantes volúmenes de tránsito de paso circulando a velocidades elevadas. Consecuentemente, deberá siempre contar con pavimento de tipo superior. El término “Camino” (Colectores, Locales y Desarrollo) se empleará para designar una vía de características geométricas medias a mínimas, adecuada para dar servicio a volúmenes moderados y bajos de tránsito...” (APIA XXI, s.f.:18).

o menos en el tiempo y eso en parte se debe a que se pretende articular dos lugares que hasta la actualidad se comunican débilmente y a través de la intermediación de la ciudad de Santa Cruz.

De hecho, la historia de conformación de los departamentos y asentamientos en el “oriente” boliviano encuentran dos momentos fundacionales, el primero en la colonia vinculado a las misiones jesuíticas y el segundo relacionado con la explotación de caucho, a inicios del siglo XX (Soruco, 2008 y Gamarra, 2010). Para ambos casos la relación entre Santa Cruz, como centro administrativo y distributivo de los flujos hacia el occidente del país, es determinante.

Así, la ciudad cruceña subordina a Trinidad, que a su vez y por “su ubicación en la línea de frontera fortalece su rol de capital y punto de entrada y salida del Beni hacia otras localidades del país [principalmente de la Amazonía norte]” (Molina, Soruco y Vargas, 2008:29), abriendo un escenario de subordinaciones y jerarquías de lugares y asentamientos al interior de la llanura amazónica. Sin embargo, es a partir de 1952 y del impulso a la “marcha hacia el oriente” de la Revolución Nacionalista que el dominio de Santa Cruz es ratificado, dando paso al surgimiento de una élite agroindustrial que crece fortificada por el impulso de los distintos gobiernos nacionalistas, militares y luego democráticos (Soruco, 2008).

A partir del gobierno de Morales del 2005, esos beneficios son reducidos, así como la posibilidad de mantener su dominio sobre la extensión de tierras productivas, base del éxito de su acumulación de capital económico y social. En ese contexto se constituye un discurso regionalista/separatista frente al Estado que va a llegar a su máxima expresión los años 2007 y 8 (Plata, 2008). Se propone entonces el proyecto “nación cambia”⁹⁵, liderado precisamente por Santa Cruz, pero también acogido por las élites terratenientes del Beni.

Al momento de plantearse la ruta como un proyecto formalmente apoyado por el gobierno de Morales, la idea de una articulación con el Beni desde Cochabamba, sin pasar por Santa Cruz, implica romper el monopolio que mantiene esa élite sobre el tráfico trinitario a partir de su posición respecto a la ruta F-4. Pero además supone enfrentar el conflicto que existe entre “lo cambia” (del llano) como discurso opuesto a lo “colla” (del Ande). Esa simplificación dicotómica de los términos es esencial en el antagonismo que caracteriza el debate de la carretera, por una parte porque alude a la

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

falta de un acuerdo sobre la “frontera” entre los departamentos de Cochabamba (colla) y Beni (camba)⁹⁶. Además porque los indígenas que habitan la zona del TIPNIS (principalmente moxeños, aunque también chimanes y yuracarés) son quienes “enfrentan” la presencia “colla” del Chapare, cuya concepción como una amenaza es compartida con la élite agroindustrial:

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

Finalmente es importante resaltar que el proyecto carretero, en su versión propuesta el 2009, es adjudicado a una empresa brasilera y financiada por un crédito del mismo país. Entonces, si bien existen rutas más cercanas a la frontera norte del país, el camino propuesto puede facilitar el tránsito del comercio, principalmente brasilero hacia las costas del Pacífico, así como la apertura de una ruta alternativa para alcanzar más rápidamente los puertos del Atlántico desde Bolivia.

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

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

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

En ese sentido, es interesante evocar el rol que cumple Moxos y sus misiones durante

96 Sobre el tema, la evaluación realizada en la zona menciona las diferencias que enfrentan las gobernaciones de Cochabamba y Beni “...por los conflictos limítrofes entre ambos poderes regionales. El primero ha seguido una estrategia de cooptación política de los pueblos indígenas de la subregión del sur desde la década de los noventa, intentando sembrar soberanía a través de la inversión en infraestructura social y productiva en las comunidades indígenas. Este estrategia ha tenido bastante éxito sobre todo entre la población Yuracaré que siente menos afinidad histórica y cultural con el Beni (Plan de gestión territorial, CONISUR, 2003)” (Rumbol, 2011:151). Además, ver en el anexo 4 los mapas del departamento de Cochabamba que señalan precisamente la imprecisión de la frontera norte con el Beni.

la colonia respecto al imperio Portugués y los debates que se generan en Cochabamba (ver punto 2.3 del presente documento) sobre la apertura de las rutas hacia las misiones moxeñas a fines del siglo XVIII. Con ese precedente, es evidente que la tensión con el Brasil reproduce más o menos la misma situación, particularmente cuando la apertura de las vías implica una suerte de “amenaza” para el espacio valluno-andino. Entonces, la apertura de nuevos flujos comerciales es concebida como una potencialidad que sería aprovechada por actores “extrajeros” e intereses distantes, sin beneficiar las dinámicas locales ni nacionales.

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

En ese marco, los caminos transitados, sus representaciones y apuestas geopolíticas, dan cuenta de un importante espesor y complejidad, tanto en su dimensión de circulación actual, como de proyección. Ese “paisaje”, esa interpretación socio-histórica del entorno a partir de la movilidad, contrasta grandemente con los mapas de líneas en torno a áreas, de polos y de rutas que usualmente se vinculan a la lectura de las rutas. Algunos de esos aspectos se muestran en el siguiente capítulo.

CAPÍTULO 7: REPRESENTACIONES

La posibilidad de relatar una caminata, de narrarla y expresarla en palabras, alude directamente al campo de la representación de la territorio, es decir, de las construcciones simbólicas que facilitan la comunicación de la “experiencia espacial” (Hiernaux, 2008). Así, se comprende que la geografía -como aproximación a las relaciones sociedad/naturaleza en el espacio y a su diversidad- encuentra en sus precursores un diálogo importante con la literatura, no sólo como fuente de análisis, sino además como forma de expresión y de relato en su registro de los diversos territorios⁹⁷. De hecho es posible sostener que gran parte de las apreciaciones que se hacen sobre el entorno, al momento de plantear proyectos que suponen una dinamización importante como los caminos, se vinculan con esas narrativas, internalizadas en nuestra experiencia cotidiana y/o técnica sobre el territorio.

Sin embargo, los análisis contemporáneos de movilidad y vialidad para su comunicación se apoyan mucho más en productos “técnicos” como la cartografía y su modelación, consideradas formas “científicas y objetivas”, aparentemente transparentes, de representar la geografía y los objetos técnicos que la conforman/articulan. Por ejemplo, en el caso de la ruta VT-SIM (o F-24) y de las discusiones que la rodean, los productos cartográficos son “utilizados y reproducidos por las partes involucradas en el conflicto, sin reparar en la procedencia ni en la metodología a través de las cuales ellos fueron producidos, pero asumiendo su validez (casi) indiscutible” (De Marchi y Salamanca, 2013).

Para contrastar esa hegemonía en las representaciones espaciales y recuperando lenguajes geográficos alternativos, el siguiente capítulo parte de los testimonios de usuarios, especialistas y políticos, así como los documentos técnicos y literarios desarrollados sobre los entornos en los que se plantean ambos proyectos carreteros, desde Cochabamba hacia los lugares de destino (La Paz y Trinidad respectivamente).

Entonces se asume que las representaciones, narrativas y discursivas, desarrolladas sobre esos espacios son también importantes para comprender la polémica provocada sobre ambos tramos y la frustración -aunque parcial- de su ejecución en Cochabamba. Para eso, en términos metodológicos, se parte de la percepción del recorrido ya analizada y del contacto inicial con el medio social y ambiental que el trabajo de campo permite aprehender sobre cada tramo, a fin de resignificarlo respondiendo a las siguientes preguntas:

97 Sosteniendo lo mencionado se puede citar por ejemplo a “...la obra humboldtiana [que] es una obra también poética, con un gran valor literario. El recurso a la elocuencia de la palabra escrita se plasma en su obra como una forma de transmitir el conocimiento de la tierra, pero no cualquier conocimiento. Se transmite el conocimiento que emerge de la experiencia geográfica primaria, la experiencia directa de la tierra” (Lévy, 2006). Otro ejemplo es el siguiente: “De Eliseo Reclus hemos hecho un análisis similar (Hiernaux, 2008 en prensa) respaldado por otros analistas de este peculiar geógrafo: su “pasión del mundo” como la califica Hélène Sarrazin, se ha traducido en obras específicas o en fragmentos de obras que traducen no solo la experiencia vivida y sensible del autor acerca del mundo que recorrió ampliamente, sino que demuestran, también, a qué grado Reclus había asumido que la experiencia espacial es central y merece ser descrita y relatada además en términos altamente literarios” (Hiernaux, 2008:37).

- ¿Cuáles son las representaciones que han desarrollado los usuarios, los actores técnicos y políticos sobre la naturaleza, las poblaciones y las actividades vinculadas a esa geografía?
- ¿Cuáles son las representaciones que se han desarrollado en la literatura boliviana sobre la naturaleza, las poblaciones y las actividades vinculadas a esa geografía?

La contestación a las cuestiones parte primero de las entrevistas desarrolladas como parte de la tesis y de su lectura específica en torno a representaciones recurrentes evocadas a partir de la geografía. Se trata de conversaciones en general desarrolladas con un punteo temático (semi-estructuradas) llevadas adelante en la primera etapa de investigación (2011-2012) principalmente buscando comprender las dinámicas de los dos proyectos carreteros y posteriormente (el 2013) más centradas en la búsqueda de las representaciones en sí mismas. Sin embargo, dado que el hablar del territorio y de sus proyectos pasa inevitablemente por cómo los evocamos y significamos, todas las entrevistas son incluidas en el análisis (ver anexo 7).

Es importante además resaltar que se trata de interlocutores principalmente ligados al área metropolitana de Cochabamba y a su articulación caminera. En ese sentido, la visión sobre los lugares de destino (en Beni y La Paz respectivamente) son incluidas pero tomando como punto de referencia a los actores que habitan y recorren los caminos desde Cochabamba, suponiendo así una posición específica sobre la geografía recorrida en los dos estudios de caso.

Asimismo, se incorpora la lectura de una selección de novelas, ensayos y prosas poéticas bolivianos (ver anexo 5). Su inclusión en el análisis responde a dos criterios. Primero se retoman textos escritos desde el siglo XX hasta la actualidad, ya que se considera que la influencia de los intelectuales del periodo liberal (dominantes a inicios del siglo XX) y nacionalista (de mediados del mismo siglo), así como sus ideas y conceptos sobre la geografía siguen vigentes y marcan fuertemente los leguajes y discursos desplazados sobre la ejecución o suspensión de ambos proyectos. Un segundo criterio es elegir textos cuyos relatos estén vinculados directamente a las zonas atravesadas por los dos caminos, es decir a la Cordillera Oriental en la región de los Valles Centrales y Fluviales, así como al descenso montañoso hacia los Yungas y a la planicie amazónica del Chapare y de Moxos⁹⁸. Dado que los textos que responden específicamente a esos criterios son pocos, se retoman también documentos emblemáticos que hablan de zonas próximas pero que establecen más o menos la misma relación entre Andes y Amazonía, escritos por autores bolivianos.

El proceso de selección de ese conjunto de documentos se realiza con la guía de diferentes antologías del pensamiento y de la literatura nacional, pero además se ratifica con el desarrollo de hipótesis validadas en entrevistas con especialistas en literatura nacional y cochabambina (ver anexos 5 y 7). El material recuperado es leído extrayendo sistemáticamente las descripciones, figuras y metáforas construidas por los

⁹⁸ De hecho, el orden en el que se incluyen esas zonas: montaña-valle-yungas-llanura amazónica, de izquierda a derecha, no es casual y alude a la forma en que se ha concebido la geografía y su articulación en Bolivia desde los caminos a través de la historia.

autores que aluden a la geografía, a sus elementos sobresalientes y característicos, a la forma de transitarla y de encontrarse con las poblaciones locales que la habitan.

En ese sentido, se contrasta los resultados de las entrevistas y su lectura buscando representaciones recurrentes y relevantes; pero además incorporando la lectura de los textos técnicos ya citados (mencionados en el desarrollo de la anterior parte). De esa forma se establecen los nodos temáticos que se desarrollan en los siguientes apartados, como ejes de las representaciones principales que otorgan un sentido específico a los territorios aludidos en ambos tramos.

7.1. Caminos entre cumbre, valles, yungas, selvas y llanos.

“Subiendo por La Llave, llegamos a plena cumbre, en la puna. A veces el Tunari está nevado y ahí es desde donde se ve el panorama general de lo que es todo el eje metropolitano de Cochabamba”. Ese paisaje que un asambleísta departamental de Ayopaya describe, evocando la vista desde las cimas que atraviesa la ruta V-S, está relacionado con la concepción de la cordillera como una enorme atalaya, que permite observar la ciudad en el valle que se desprende en sus faldas. Esa idea de mirador es un referente también en la literatura moderna boliviana:

La Cordillera no lleva un trazo uniforme y compacto, ni siquiera en su estructura principal cortejada por contrafuertes y serranías. Avanza en tropel de montañas que se juntan y separan cada instante formando las caprichosas figuras geométricas de una dramática orografía inconforme, dislocada, anfractuosa e irreconciliable hasta perderse en los llanos orientales que la interrumpen y extinguen con el vacío incolmable de sus horizontes abiertos [...]. Los valles son los regazos tibios y vegetados de la Cordillera, múltipara y fenomenal. Las líneas fatigadas, que bajan lentamente por declives, hendiduras, depresiones, cortes, fallas, quebradas, laderas y faldíos, acaban en la amena blandura de las arboledas susurrantes que bordean caminos y grandes sembrados de legumbres y cereales [...]. Los caminos brillosos de asfalto o simplemente terrosos viborean en ansias de lejanías y ausentismo por planicies vegetadas que los ocultan o por escampados, cuestras y repechones que los descubren invadidos del tráfico de los transportes” (Guzmán, 1972:4).

La mirada panorámica que ofrece Guzmán de Cochabamba a inicios de la década de 1970 parte también de las alturas cordilleranas desde donde se divisa el valle en su amplitud. Si para Bolivia el centro de poder y de interpretación a inicios del siglo XX son el Altiplano y la montaña, es decir: “la elevación” a partir de la cual se visibiliza el “paisaje”, ese mismo fenómeno se repite para la ciudad de Cochabamba. Ahora bien, como menciona el autor, el conjunto montañoso que rodea a la ciudad de Cochabamba es diverso. Hacia el Noroeste, siguiendo la dirección tomada por el proyecto de ruta F-25, se debe atravesar la cordillera del Tunari y después la de Tres Cruces que marcan escenarios a los que se puede aplicar la concepción de “dramática orografía” que sugiere Guzmán.

La característica de su relieve son las pendientes pronunciadas y escarpadas, pero que cobijan valles productivos, precisamente protegidos entre las “faldas” montañosas: “... cuando uno va bajando por los valles encuentra en términos productivos una gran variedad, hay fruta, papa, cebada, maíz... y después cuando sigues bajando llegas ya a

Yungas encuentras aún más potencialidades”, menciona otro asambleísta departamental cochabambino, aludiendo precisamente a esa idea de fertilidad que rodea a la lógica valluna, donde se “...tiene cosechas que necesitan estar en los mercados lo más rápido posible”, como afirma el presidente del Colegio de Ingenieros Civiles de Cochabamba.

Sin embargo, el transitar por esos lugares no es “fácil”, hecho que es ratificado por todos los entrevistados que conocen la zona. También en la literatura, el tramo desde Cochabamba hasta Independencia y después a La Paz tiene grabado el juego permanente del descenso y ascenso como parte de los retos que deben sobrellevar los personajes que recorren la zona en diferentes relatos. Los caminos de la cordillera Oriental son un desafío aún para las mulas que se prenden “como escarabajos al terreno escarpado” (Rocha, 2012:45). En ese sentido, si las cumbres son los espacios claves de avistamiento, los valles profundos -que se forman entre sus pendientes- son laberintos o rincones cavados por los ríos donde los conocedores de su geografía encuentran un sinfín de escondites y pasajes secretos⁹⁹.

El valle y el yunga son dos formas en las que las alturas cordilleranas se resuelven. Pese al ideario de productividad antes mencionado, el valle no siempre tiene una vocación agrícola marcada y de hecho, hacia los ríos Yaqanku o Sacambaya, se registra un descenso marcado por el clima seco y por los terrenos deleznales. Balderrama desarrolla un texto en el que el personaje relata: “...bajo intenso calor, la marcha discurrió entre bosquillos de algarrobos, espinosos matorrales, solitarios sotos y tipas, vegetación propia de las vegas cálidas y secas de la región” (1989: 116). Ese paisaje para el asambleísta ayopayaño es el menos interesante de los que recorre la ruta F-25: “ahí no hay pues mucho que ver” afirma. Asimismo, los agricultores que cuentan con terrenos en esas cuevas producen poco, aun contando con grandes extensiones, como señala un habitante de Pucara quien tiene parcelas en la pendiente que baja al río: “como no hay riego apenas producimos pues con la lluvia, es bien árido”.

A medida que se va llegando hacia el Sacambaya los suelos son quebradizos, más propicios para canteras de piedra laja, de acuerdo a lo que menciona un minero de la zona: “ese terreno siempre se va a caer... eso es laja, entonces todo el tiempo va a ir cediendo”. Así, al igual que en los valles centrales de Cochabamba y Sacaba “La verdura cambiante del paisaje suele interrumpirse sin embargo por la repentina aridez de ciertos campos salitroso” (Guzmán, 1972:4).

En cambio, virando hacia el Noreste y más cerca de la humedad de la Amazonía, los efectos de los cañadones Yungueños son distintos. Esas son las zonas históricamente cocaleras, que hoy en día -y pese a la relativa ilegalidad de su producción- no sólo se encuentran hacia el Chapare sino también en los espacios yungueños que se desarrollan en los cañadones de Ayopaya, como afirma un campesino de la zona: “Coca ahí abajo ponen y crece bien”.

De esa manera, entre las montañas, y sus profundidades -unas secas y otras húmedas-

⁹⁹ Como comenta el personaje de Rocha, un experto en esos recorridos: “Estos montes eran la llave que unía el altiplano con los valles; no parece, pero estos montes están surcados por cientos de caminos que te llevan de Lima a Buenos Aires, para decir lo menos” (105).

la cordillera en su paso por Ayopaya implica esfuerzos importantes para su recorrido. Se trata de un escenario donde se pasa de estar: “...helados de frío en las alturas y bañados en sudor por la humedad y la temperatura de las quebradas” (Rocha, 2012:45)¹⁰⁰. Pero, si los caminos que bajan de las cumbres son “...un tajo abierto como una llaga interminable en la carne pétrea de las montañas” (Guzmán 1982: 41), cuando se ingresa al piso yungueño, la vegetación alimentada por la calidez y por la humedad es la que poco a poco disuelve las rutas, dando paso a la sensación de un verde compacto. Junto a esa percepción, el escenario del descenso está siempre rodeado de niebla, de nubes formadas por el choque entre el frío de la altura y el calor húmedo de la olla yungueña, como bien lo registra la literatura:

...llegaron a la cumbre en la última montaña que les separaba de la selva, se detuvieron al borde del abismo y contemplaron el panorama.

A sus pies un mar blanco de nubes del que salían como islotes negros las cúspides boscosas de los montes más altos. Las nubes, empujadas por el viento, chocaban unas con otras formando monstruos con el perfil de sus crestas blancas [...].

Bajo el mar de nubes apareció el horizonte de un nuevo mundo verde.

Las laderas de la montaña estaban cubiertas de helechos que luego cedían a la vegetación de lianas y arbustos, hasta terminar en la selva plana que se besaba en una línea nítida con el azul el cielo. (Aguirre, 1987: 237-238).

Los Yungas son un paisaje de transición cuya idea de “verdor húmedo” -asociado a lo “fértil”- está bien instalada no sólo en los políticos que la consideran una zona de producción agrícola frutal por excelencia, sino además en los habitantes de las cumbres vecinas, como muestra el siguiente testimonio: “...lo más lindo del lugar es lo verde, si sigues por ese camino vas a ver que sigue verde no más hacia abajo”. En esa tierra de vegetación y humedad, aún en la pendiente andina, se abren paso los caminos de los yungas, donde los personajes de los relatos literarios e históricos trabajosamente logran desplazarse. Así, a las dificultades de la inclinación del entorno cordillerano, se suman un suelo deleznable y fangoso por la constante y excesiva hidratación. Para 1972, ya con la presencia del trazo de la F-4 en la zona, Guzmán relata:

Una ancha cinta gris sembrada de motorizados sale de la capital valluna, asciende la Cordillera hasta un planalto extenso donde espejea un lago formado por trabajos de contención y de allí se descuelga por los flancos ya vegetados, hasta las llanuras chapareñas potenciales, germinales y florecientes. Por los caminos terrestres que se empalman a los ríos de navegación, viajan las esperanzas de mejor vida para un pueblo despierto y en marcha hacia la conquista del porvenir. Vida o Muerte. Realidad o Sueño. Civilización o Barbarie. Son las divisas del poblador irradiado de sus lares templados en busca de un hogar en la llanura ilímite. Huraña y rebelde es esta tierra a la penetración, en los comienzos. Acogedora y generosa en el final del que persiste con amor posesivo y tenacidad creadora (5).

Las concepciones que muestra Guzmán al plantear dicotomías cuya solución es la irremediable “domesticación” de la selva salvaje a través de la constancia y del esfuerzo, permanecen ancladas hasta hoy. De hecho no sólo se vinculan con las dificultades que enfrenta el colonizador ante un nuevo contexto ecogeográfico, sino además se ratifican cuando los técnicos e ingenieros contemporáneos tropiezan con complicaciones

100 Una referencia similar es la de Mendoza, cuando afirma que al ingreso de los Yungas se camina “entre dos abismos: el del cielo y el del infierno” (Mendoza, 1953:67).

particulares al plantear las rutas y su mantenimiento en la zona, como menciona un especialista del área: “El asunto ahí es cuidar el drenaje, tiene que estar todo el tiempo mantenido, sino pasa lo que se ve en El Sillar. Una vez que la humedad empieza a des-hacer el cerro, que eso se deja así por un tiempo, ya no hay nada que hacer... es mejor llevar al camino por otro lado”.

Si esas dificultades se evidencian en la zona yungueña, cuando se arriba al piedemonte y a la planicie amazónica los retos técnicos para los caminos son aún más evidentes y agudos, dada las características de los suelos, poco pedregosos y excesivamente húmedos: “...para llevar cascajo y agregado tiene que conseguirse desde lugares alejados en camiones y obviamente eso cuesta, hay varios proyectos que se han caído porque nuestros técnicos en su momento no han sabido tener en cuenta esos costos”, afirma un asesor de la gobernación cochabambina. Aun así, el Chapare está hoy en día surcado por varios caminos, como evidencia el capítulo 5 de esta tesis, mostrando el “interés” y la tenacidad en su “conquista” que Guzmán festejaba ya en la década de 1970.

Pese a eso, la entrada al Chapare y el hacer frente a las dificultades de su ambiente se vincula todavía con el ingreso hacia lo “salvaje”, como menciona un poblador y representante departamental de la zona montañosa de Ayopaya: “...en la Amazonía hay animales, hay la fauna silvestre, en cambio acá en la montaña no hay, acá siempre ha habido gente que está camino al progreso, a la civilización”. Entonces, la “colonización” desde el Ande sobre la Amazonía en Bolivia en gran parte refleja esa idea que la considera una especie de exotismo desbordado, fértil pero descontrolado.

Eso se asocia a los enfoques de inicio del siglo XX, que conciben las ciudades del altiplano o aún a Santa Cruz como referentes de un ambiente más decente y saneado frente a la humedad selvática: “se gana en grados geográficos hacia el Sur, remontando el curso de los ríos o abriéndose paso entre los bosques, el panorama se amplifica y se desdobla en perspectivas que ya no obstruyen la espesura de la selva. Diríase que un soplo de las lejanas cordilleras purifica la atmósfera” (Guerra en Botelho, 1975:183). Por eso, los viajes que pueden recuperarse en los relatos de la selva son aventuras casi épicas y heroicas. Ése es el tono de la historia que escribe Pinto cuando evoca a los personajes que abren el camino desde Villa Tunari (entonces San Antonio) hacia Moxos a inicios del siglo XX:

[El Gral. Román] Explicaba los cuidados que debían tener para evitar la mordedura de las víboras al estar abriendo la senda; cómo debían hacer los campamentos y los sitios para su ubicación junto a los arroyos o fuentes de agua. [...] Cuando estuvo todo listo para la partida, empezaron los lamentos de las mujeres y los niños al despedir a los padres y hermanos. Parecía que se iban para no regresar. Marchaban hacia lo desconocido y aunque sabían que al otro lado del bosque habían poblaciones como San Lorenzo y San Ignacio de Mojos, como Trinidad y Riberalta, no se imaginaban lo que les pasaría al tratar de cruzar la enmarañada selva. ¡Era toda una aventura! (Pinto, 1979:25)

Sin embargo la selva que acá es temida, también en algunas acepciones se acerca a lo sagrado y a lo místico. Se trata de un contrapunto permanente entre una vegetación incomprensible y anárquica, aterradora y angustiante, que al mismo tiempo es un “templo donde hacen pilares los troncos centenarios, de arbotantes las masa de lianas

y bejucos, [mientras] sus bóvedas se extienden al margen de los ríos y lagos” (Botelho 1992: 65). Así, se le atribuye una suerte de arquitectura religiosa mágica: “...la luz que parecía proyectada por una reflector de escenografía wagneriana, al filtrarse de la alta cúpula dejaba en las hojas, como en un vitral, su física consistencia de éter, para fluir azulosa y eléctrica, en una atmósfera propicia a la teoría de las hadas, de gnomos y de silfos” (Guzmán en Babbista, 2010:121). En ese contexto ritual y sacralizado¹⁰¹ de lo vegetal se acuña la idea de “virginidad” de la selva, una especie de pureza límpida de la contaminación humana que provoca un “embrujo” (Botelho 1967: 10) en los visitantes y exploradores.

Las ideas planteadas son también registradas en los testimonios de los técnicos vinculados a los recorridos. Así por ejemplo, la idealización del área denominada el “núcleo” del TIPNIS tiene que ver con esa concepción “virginal”, como señala un guardabosque de la zona, “ahí es bonito porque está conservado, es monte virgen, nadie entra, ahí están los animales y la riqueza, hay de todo”. Se trata de un escenario altamente valorado también por los técnicos urbanos: “...toda esa parte no está habitada, se podría decir que todavía es selva virgen, casi virgen, porque hay una senda hecha por los madereros, pero en el camino ya nos encontramos con los animales salvajes, una maravilla se ve”.

Sin embargo se trata de una realidad excepcional que ahora se reduce a lo que se considera el “corazón” del TIPNIS, ya que en el Chapare: “todo el resto está colonizado. Claro que existen algunos montecitos, entre los chaqueos quedará una o dos hectáreas de bosque, pero todo el resto, toda la madera gruesa, ya la han sacado”, como menciona un guardaparque. Los usuarios de la ruta asumen como evidente esa diferencia: “Hasta Ichoa todo hay” sostiene un cocalero, suponiendo que “todo” son los servicios y equipamientos que acompañan a la ruta y a la colonización. Además agrega “Hay algunos que piensan que todo es selva, pero a este lado no hay ya ningún animal, mentira es, son 25 años que yo vivo aquí y no hay ya ningún animal, más allá claro pues, ahí sí están los animales”.

El contraste y los matices que supone el desencuentro entre una zona chapareña que se representa como articulada a través de rutas y a una lógica productiva, frente a la idealización como una suerte de “edén” de vegetación y fauna prístina en el “corazón” del TIPNIS, es una de las constantes en las narraciones contemporáneas que se hacen de ese territorio y que provocan en parte los conflictos sobre la construcción del camino.

7.2. Habitantes, invasores y extranjeros

Una de las justificaciones con las que la literatura y la geografía se funden en los textos revisados es el relato de personajes “extranjeros” que “viajan” describiendo un camino, cuyo recorrido se considera más o menos excepcional¹⁰². Eso permite que parte de las

101 Es importante recalcar que el “encantamiento religioso” de la selva es revitalizado en el pensamiento contemporáneo y en la literatura amazónica, como lo muestra la obra de Carvalho, cunado menciona a la Amazonía como “milagro vegetal donde [...] se pueden oír los sonidos de la creación” (2013:80).

102 En los textos de novelas, para el caso de los recorridos entre la selva y el yunga, los personajes

descripciones incluyan la sorpresa y la exaltación tanto frente a la geografía desconocida que se experimenta y comenta, como a los desafíos que supone. Si eso es evidente para el caso del descenso hacia el yunga y la selva, las mismas connotaciones pueden percibirse en el viaje hacia Ayopaya e Independencia, atravesando las montañas de la cordillera del Tunari.

Además las percepciones descritas subrayan ciertas características físicas que son relativamente comunes a aquéllas expresadas por los técnicos cuando explican la diversidad ambiental desde una mirada más “científica”, “distante”, más o menos “extranjera” y sorprendida, distinta a la de los usuarios rutinarios que la circulan por su territorio cotidianamente.

En la literatura consultada, los nuevos entornos que se presentan al joven viajero, ávido de aventuras y aprendizajes, tienen consecuencias que en general se manifiestan en el sufrimiento del cuerpo. Así, en las cumbres de las montañas que sobrepasan los 4000 msnm, junto con el frío y el viento gélido que destempla a los caminantes, la falta de oxígeno es un duro golpe: “...había que trasponer las cumbres de la alta cordillera para luego descender al valle de Cochabamba, etapa difícil por lo abrupto de la senda, la gran altura a vencer con riesgo de que alguien fuera víctima del “sorojche” o mal de puna” (Balderrama, 1989: 31). Si el “mal de puna” que señala Balderrama es duro para el caso de los viajeros que ascienden la cordillera desde los valles subandinos, cuando el origen de la caminata es el yunga, la humedad agrega más complicaciones:

Encima de nuestras cabezas vagaba una niebla densa impregnada de un olor de barro y de podredumbre vegetal. Me sentía agotado. Faltábanme las fuerzas y el copioso sudor me bañaba el cuerpo. Una dulcísima languidez, un sopor tibio me ganaba todo, mientras mis párpados pesaban como el plomo. ¿Sueño? ¿Cansancio? Me tumbé sobre la hierba dispuesto a no dar un paso más. Antonio muy alarmado me decía que luchase contra la sensación de sueño, que era el sorojchi, el mal de la montaña lo que me estaba atacando (Guzmán 1982: 133).

Esas sensaciones son -si se quiere- menos dramáticas para los viajeros extranjeros que hoy en día transitan las rutas montañosas en automóviles, sin pasar por las presiones de las caminatas que relatan Balderrama o Guzmán. Aun así, como menciona un poblador de la zona montañosa del Tunari, a los viajeros que pasan “acá les da sorojchi y gripe... el frío es lo que les afecta”.

Los campesinos contemporáneos de la cordillera tienen relaciones complejas con los que vienen “de afuera”. Así, por una parte ellos saben que para los visitantes “...éste es un lindo lugar, caminan por todo lado y lindo dicen”, lo que les provoca una suerte de orgullo y reconocimiento; pero por otra parte también elaboran comentarios como el siguiente: “Aquí no vienen gringos, yo creo que les balearíamos con la flecha”. Entonces los extranjeros son en cierta medida “invasores”, que bien merecen ser amenazados aunque sea en tono de broma.

Esa realidad de “posesión” de las cumbres por parte de sus pobladores, como terrenos

que viajan en general son exploradores, mientras en la montaña y los valles son jóvenes que salen y/o retornan de las casas hacendales rurales de sus familias, ubicadas en recónditos parajes en las espaldas de la cordillera del Tunari.

propios que pueden ser defendidos, contrasta con el relato histórico de la literatura, donde todavía se evoca a los “señoritos” hacendados que son acompañados y asesorados por peones indígenas. Por ejemplo, un originario que acompaña al protagonista de la novela “El embrujo de Ayopaya” en el viaje de Independencia hacia Cochabamba y “como comandante experimentado que era de la ruta” decide detener la caravana y descansar en Tiquirpaya antes de seguir el descenso: “De haber seguido viaje tratando de avanzar el resto de la tarde, habrían tenido que pernoctar en el bajío de Yayani, región tradicionalmente infestada de malaria endémica” (Balderrama, 1989: 30).

Ahora bien, los riesgos para la salud de los viajeros al atravesar las zonas cálidas, se agudizan en los entornos húmedos amazónicos, un ambiente que supone enfermedades desconocidas e impredecibles para los exploradores que se encuentran en la literatura, quienes pasan episodios delirando en fiebre y con los cuerpos llenos de laceraciones¹⁰³. Esa idea de insalubridad para las zonas chapareñas es registrada también en los campesinos andinos y en sus historias de migración hacia las regiones productoras de coca, como lo muestran los testimonios recogidos por el proyecto Territorialidades: “...a todo entraba k’uru [gusanos], todo se volvía podrido nomás, nos salían puchichis [forúnculos] por todo lado”. Asimismo, la literatura menciona el sufrimiento de los pobladores andinos desplazados hacia los Yungas y el Chapare por la producción de coca:

Desde el tablado de una casa nos miran en grupo unas mujeres pálidas con las piernas desnudas moteadas de picaduras rojizas y frescas. Una de ellas se desprende del grupo. Sus negras pupilas fulguran una expresión intensa de fiebre en aquella cara blanquecina donde se ha borrado totalmente la línea escarlata de su boca. Sus facciones son correctas. Allá afuera, [en el valle] es sin duda una cholita guapa, pero aquí, es simplemente una k’ella, una mujer amarilla que vive de su trabajo. (Guzmán 1982: 58)

Pero la vigencia de esa idea de poca salubridad y de riesgo no es sólo una evocación histórica lejana, sino una idea que se reedita en otras miradas, algunas más “técnicas”, como la siguiente, recuperada de una especialista en medioambiente cuando se refiere al “núcleo” del TIPNIS:

...es una zona que es poco conocida, pero además por la característica de su sistema -que ha estado cerrado hasta el día de hoy- es muy inestable en cuanto a la emergencia de enfermedades. Ya no vamos a hablar de dengue o de malaria, que eso es muy común, sino que en este tipo de selvas (no solamente a nivel de Sudamérica sino a nivel mundial, lo mismo sucede en el África) existen reservorios de virus de fiebres hemorrágicas [...] Ese tipo de virus no se difumina y no es mortífero porque justamente hay muy poca población, que normalmente es indígena y sabe dónde no debe meterse.

Dos elementos resaltan en el testimonio anterior, por una parte el carácter apocalíptico que supone la ruptura de un espacio que se considera “cerrado” bajo la amenaza de plagas incontrolables; pero además resalta el hecho de que se afirme el reconocimiento de quienes sí conocen y pueden recorrer las selvas: los indígenas amazónicos. Un intento de describir las poblaciones chapareñas originarias lo hallamos en los rela-

103 Por ejemplo, Guzmán, en su relato de ingreso hacia el Chapare por los Yungas de Chuquima, escribe: “He sufrido el tormento de la lepra en mi carne empobrecida por el martirio. [...] Lo que tenía que sucederme, me sucedió inevitablemente. He pagado cara mi modernidad” (1982: 111).

tos de Guzmán, para quien los yuracarés son gente “amarillenta”. De hecho el autor le atribuye a su denominación un origen quechua: “yurac kcaris” que significa “hombres amarillos” (Guzmán, 1982:129)¹⁰⁴.

La idea de concebir a los indígenas de la selva como “semihumanos” e inferiores es común en la mayoría de los textos literarios consultados del siglo XX. En ese sentido, los originarios de los Andes y de su entorno montañoso y valluno son considerados más “civilizados”, lo que es coherente con la idealización de lo “colla”, que encuentra en el pasado prehispánico una fuente de narrativas y misticismo. Un ejemplo de ese tipo de relatos lo muestra Zavaleta cuando sugiere que: “las propias modalidades de resistencia definen las culturas. El indio oriental, por ejemplo, o no se sometía o se sometía para desaparecer de inmediato. [...] La cultura de resistencia es un comportamiento de hombres organizados, a la manera de los andinos” (2008: 146). También el autor sostiene:

La agricultura andina, que no en balde es el acontecimiento civilizatorio más importante que ha ocurrido en este lugar y en la América Latina entera, y después Potosí o sea Charcas, se organizan y se identifican en torno a este discurso territorial. Santa Cruz se llama de la Sierra porque no se refiere al Plata ni al Amazonas sino, precisamente, a la Sierra. Quizá, en determinadas circunstancias, pudiera ser el corazón de la Sierra pero no podría ser algo ajeno a ella. El Atacama, por lo demás, era de un modo arquetípico una tierra *apropiada*, incorporada al razonamiento ecológico de esta instancia de los andinos [...]. La conquista de la vida en el gran Ande es una peripecia tan suprema que no existe bien sin estos contornos de soporte, su resultado, que no la definen pero le dan sí una suerte de comodidad geológica ante el planeta (2008: 23).

De esa manera el autor plantea una suerte jerarquía que permite a los autóctonos cordilleranos cierta superioridad para enfrentar dificultades y adaptarse a partir de su dominio central de la geografía, mientras los amazónicos aparecen más relacionados al servilismo, la adaptación o simplemente la desaparición. Esa idealización de lo “colla” también se registra en las diferentes teorías indigenistas¹⁰⁵, que manifiestan su admiración ante la sabiduría incorporada en los andinos:

Tierra de hombres bravíos de espíritu templado por la atormentada geografía que obliga a grandes esfuerzos para vencer distancias y arrancar a la madre tierra los frutos de arduo trabajo. Gentes generosas que de la hospitalidad hacen suprema virtud, forjadas en la diaria contemplación de amplios y lejanos horizontes limitados por los lomos pétreos de las majestuosas cordilleras que, en los crepúsculos, parecen confundirse con los cielos en radiantes sinfonías de celajes (Balderrama, 1989:7).

104 Así las concepciones del autor permiten interpretar que el color “amarillo” de la piel de los amazónicos contrasta con la de los mestizos o indígenas andinos que son morenos y que sólo se convierten en amarillentos ante la enfermedad contraída en el entorno salvaje.

105 Frankovich resalta los textos de Lara y de Diez sobre las tendencias que relacionan el indigenismo y la geografía montañosa como una misma totalidad ritual: “‘el indio es el Ande y el Ande es el indio’. Este no es sólo el hijo de la montaña, abierto a la naturaleza, e identificado con ella, sino que además posee la magia de los montes” (1979:33). En ese mismo sentido, Montenegro menciona: “El indio lleva toda la geografía nativa en el pensamiento y en la boca y jamás extravía sus rutas. Le es bastante la visión del paraje para identificarlo por su nombre. Así sabe a dónde ha de ir” (1979:13). Sin embargo esa admiración no es hacia un “igual”. Es una versión de paternalismo que pretende encontrar en la inocencia y el enraizamiento “telúrico” -espontáneo e irracional- del indígena un elemento de inspiración literaria.

Un extremo contemporáneo de esa mistificación andinocéntrica se muestra en el siguiente testimonio: “A mí me parece que los Incas han sido extraterrestres”. El relato recogido de un minero de Independencia, se justifica según el narrador “...porque las chullpas que se han encontrado son de dos metros”, lo que parece permitirle interpretar un pasado extraordinario y sobrehumano de lo colla, borrado por el paso de la colonia en la zona.

En contraste a esas acepciones construidas respecto a los pobladores andinos y a los amazónicos como dos mundos claramente alejados e incomparables, la actualidad de las zonas atravesada por la F-24 no admite establecer una simple separación entre espacios “civilizados andinos” y otros “salvajes amazónicos”. Así por ejemplo, en Santísima Trinidad, se registran habitantes que se consideran moxeños: “...ellos son benianos y se han acomodado en ese sector, mientras en Moletto la mayoría son gente de Potosí y otra parte de Cochabamba, unos cuantos no más ya son yuracarés”, dice un vendedor que recorre frecuentemente la zona y que -atribuyendo nominaciones departamentales e idiomas- trata de explicar el mosaico poblacional complejo que se registra en la zona “colonizada” del TIPNIS sobre el trazo del camino. Lo mismo se ve en los comentarios de un poblador de origen andino que vive en el Chapare quien afirma “...en medio de nosotros están los indígenas, pero sólo son unos cuantos, los demás ya están mezclados con nosotros...hablan todavía yuracaré y algunos idiomas que tienen, igual que nosotros el quechua y aymara”.

Pese a esa suerte de mezcla relativa, la relación entre los grupos andinos y amazónicos está lejos de ser simétrica. Así por ejemplo, un dirigente sindical de Ichoa afirma que los indígenas han aprendido recién a organizarse y que “...ya no son como antes, ahora son como nosotros, han despertado mucho... eso es bueno porque antes así no más vivían, antes se aprovechaban de ellos. Ahora no, ahora ellos plantean sus demandas”. El testimonio deja entrever la idea de un “nosotros” que se distingue de un “ellos”, de ellos que necesitan un proceso de aprendizaje para no dejarse engañar.

Pero no es solamente desde la perspectiva de los cocaleros que se plantea esa diferenciación sino también desde los pobladores de las selvas, principalmente moxeños, como lo señala uno de los investigadores que ha recorrido la zona, quien hace alusión a los nuevos grupos que aparecen bajo los nominativos “moxeño-yuracarés” o “collacarés” -surgidos en el TIPNIS en los procesos recientes- y que son denunciados como una especie de “montaje” desde la lógica que defiende la resistencia de los “auténticos indígenas moxeños”. Así menciona: “...para ellos es como un desplazamiento territorial, porque no solamente como indígenas se están reduciendo en número, sino además que los están invisibilizando” al inventar nuevas denominaciones étnicas que disminuyen su espacio de influencia.

En gran parte los técnicos y especialistas sociales que han recorrido la zona recientemente comparten la percepción de que los pueblos del TIPNIS, principalmente moxeños, mantienen una relación tensa con los colonizadores y buscan mantener y ratificar su diferencia, lo que se muestra cuando en la “consulta previa” (ver siguiente parte) aquellos pobladores de las comunidades indígenas que “se han casado [con cocaleros]

no han sido incluidos” como parte de la colectividad consultada, de acuerdo al testimonio de uno de los encargados del seguimiento oficial de ese proceso. Se asume además que existe una suerte de estrangulamiento de una sociedad indígena presionada frente a la población andina: “Hay gente que tiene ya sus parcelas saturadas de producción y ya no sabe dónde más crecer. No quieren vender porque perdería su derecho sindical... entonces ahí es donde ven como alternativa el ingreso al TIPNIS”, sostiene un personal de Caritas aludiendo a esa suerte de “invasión” del espacio aun conservado del área protegida.

Son varios los técnicos que acompañan a los indígenas y que se hallan más o menos articulados a la iglesia católica. Ese fenómeno, que bien se puede remontar como una continuidad de las misiones jesuíticas, no deja de estar relacionado con los principios “teocráticos” de los moxeños, que implican a decir de un investigador social: “la unidad de la comunidad, donde todo está representado en un solo Dios”, elementos que son fortalecidos por la perspectiva monoteísta cristiana. Sin embargo, la presencia de religiosos no sólo se remite a las zonas indígenas, sino también sindicalistas y cocaleras, como es el caso de Ichoa, que cuenta con una iglesia y una escuela auspiciadas por religiosas alemanas.

Así, si la iglesia -como impulsora de “desarrollo”- va instalando nodos misioneros en la zona de colonización, también se registra el ingreso de la educación universal, el ejército y de otras instancias más bien gubernamentales, afines al dominio cocalero del Chapare en el marco del actual gobierno, penetrando hacia las zonas indígenas. Por ejemplo, en San José de la Angosta, una comunidad moxeño-trinitaria de la orilla norte del Ichoa, se construye una escuela a cargo de la gobernación de Cochabamba, reafirmando la presencia del Estado y de su interés por el “desarrollo” amazónico.

En esa suerte de ajedrez complejo entre propios y extraños, entre instituciones y usuarios, aparece entre otros el discurso que asume a los indígenas amazónicos como portadores de una forma de vida armónica con la naturaleza y por lo tanto “idónea” para el entorno amazónico. Los textos contemporáneos y de autores menos allegados a corrientes liberales-nacionalistas, muestran personajes que resaltan al indígena del llano de Moxos desde su redacción en primera persona plural:

Todos éramos gobernantes
todos éramos reyes y vasallos
porque nuestra era la vida
y el orden espiritual de la naturaleza (Carvalho, 2007:3)
...[es] la historia de la cultura del Agua
anterior a aquellas que trabajaban la Piedra
y veneraban a las Montañas (47).

Así, la poesía de Carvalho apunta una suerte de revitalización de la idea de una cultura “sabia” que ya no está en los Andes, sino en la Amazonía y en las zonas inundables del Beni, donde los ideales de justicia y de diálogo armónico con la naturaleza, coherentes con el pensamiento ambientalista ya instalado en lo que va del siglo XXI, aparecen como trasfondo. De hecho, ese ideario es auspiciado por diferentes técnicos afines a las ramas ambientales y forestales cuya labor es importante en el TIPNIS, completando el

escenario de diversidad y de intereses dentro de la geografía estudiada.

7.3. El tesoro

Uno de los mineros que explota mármol en la zona de Ayopaya, comenta:

Cuando los Incas estaban huyendo de los españoles... han pasado por aquí y han dejado ciertas huellas. No hay vestigios de que haya descendientes de los incas porque de alguna manera han desaparecido... pero hay cementerios. [...] Yo sólo he encontrado dos de esos tapaditos, porque ya han cavado muchos otros, hace 50 o 100 años atrás. Hay gente que se ha hecho plata con eso y se ha ido a Cochabamba o Santa Cruz...

La idea de que cerca al río Sacambaya existen tesoros escondidos es intensa y viva, como lo muestra el anterior relato. De hecho, una de las primeras preguntas que se realiza a los visitantes que pasan por la zona es si están o no buscando el “tesoro de Sacambaya”. Se trata de una representación fuertemente enraizada: “...por todas partes han cavado [...] pero ya no hay nada, en vano vienen hasta con máquinas...” menciona uno de los ancianos que vive en Pucara. Pero como ya se ha mencionado se trata de una idea que alude por un lado a la profundidad histórica de la zona donde efectivamente existen vestigios arqueológicos prospectados, pero además probablemente se refiere a sus explotaciones mineras de diferentes piedras y metales.

Así, gran parte de los textos de Independencia relatan la tradición del “tesoro” escondido “...unas veces de los jesuitas, otras de los guerrilleros, otras de una partida del ejército que conducía el chapín de la reina y tuvo que ocultarlo en ese sitio para no perderlo” (Rocha, 2012:51-52). De hecho, el texto de Condarco se titula “El tesoro de Sacambaya” precisamente porque es esa búsqueda la que va a reunir a un grupo de jóvenes orureños para aventurarse a viajar hacia la frontera accidentada entre Cochabamba y La Paz¹⁰⁶. También en la literatura se alude a la mina de sodalita (o lapislázuli) llamada “Sapo” (que actualmente se encuentra efectivamente en explotación y se oferta en las visitas turísticas del municipio de Independencia) como un elemento central del relato de Balderrama, combinando la idea de riqueza prehispánica con la de una “maldición” frente a la codicia desmedida que despierta su explotación¹⁰⁷.

Si esa idea de riquezas escondidas prehispánicas es un motor para los exploradores de las montañas y valles de Independencia y Sacambaya, un mito similar se presenta en la literatura que habla de la zona amazónica, como muestra la novela de Aguirre,

106 El autor instala la idea del tesoro relacionado no sólo con el periodo colonial, como lo hace Rocha, sino además con el pasado prehispánico de la zona, ya que el grupo encuentra murallas, sepulturas y momias en vez del tan ansiado tesoro (2011:129-133), una idea similar a la que se registra en el testimonio de varios de los pobladores de la zona.

107 Así, el personaje central, ambicioso e incauto, se aventura en la exploración de la mina pese a que sus acompañantes, precavidos y “respetuosos” de la “herencia” prehispánica, le advierten que abandone su obstinación: “...fui recogiendo y compilando datos obtenidos de conversaciones sostenidas con nuestros colonos de las poblaciones vecinas; encontré ancianos venerables que se dicen depositarios de tales leyendas a cuál más interesante. Pues bien, existe una leyenda, la del Cerro Sapo, que me impactó en forma especial. Habla de seres sobrenaturales que custodian las minas de los reyes incas y que, a quien trate de invadir el sitio vedado, le será dada muerte segura. De hecho, averigüé que el famoso cerro es completamente desnudo de toda vegetación y desierto de vida humana” (Balderrama, 1989: 164-165).

cuya trama en parte se centra en la búsqueda de “los bosques de la canela y el Príncipe Dorado” en la colonia temprana del Alto Perú. Por su misterio y “exotismo” frente a los recién llegados, la selva suele ser un lugar idóneo no sólo para la búsqueda de tesoros, sino además para contextualizar la locura y los castigos que caen sobre las personas que se obsesionan con esas riquezas imaginadas en los diferentes relatos.

Por ejemplo, Guzmán para los yungas y los bosques amazónicos, relata que frente a la noticia de “un tronco brillante como un espejo” del que se extraen láminas de plata, un “clérigo ambicioso pensó y creyó en una gran fortuna” y encaminándose en su búsqueda junto a un indígena y logrando dar con él. “Trabajaron mucho hasta reducirlo en astillas y cargarlo en la mula. Allí... en el abra de Laymetoro, les cogió la tormenta con un huracán terrible que sacudía todo el bosque. Desaparecieron los compadres, mula y todo, sin noticia, hasta el día de hoy” (Guzmán 1982:34).

Sin embargo, la relación del mito del Dorado con la actualidad de los Yungas y del Chapare colonizados es difícil de establecer¹⁰⁸. Esa distancia no se debe a la carencia de oportunidades de generación de riqueza (lo que más bien corresponde a la economía de la coca), sino a su identidad contemporánea, asociada con la concepción moderna de progreso económico, de mejora de las condiciones de vida que siguen los migrantes al momento de establecerse en la zona y que se aleja de la búsqueda de tesoros fantásticos, para aproximarse a la lógica del trabajo y de la producción.

Ese enfoque “productivista”, para los técnicos vinculados al mundo indígena amazónico, es diferente a la que ellos “observan” -y en cierta medida valoran- en los pobladores de la selva: “...uno de ellos me decía que allá adentro no necesitas fichas [refiriéndose a las monedas], y es cierto porque ellos tienen sus reservas de yuca, de maíz y de plátano y si hace falta cazan... entonces la producción es variada y no hace falta más”. Esa percepción y valoración sobre lo indígena, sobre su relación con la naturaleza amazónica como un “paraíso ambiental armonioso”, donde la sociedad que se relaciona simbióticamente con la naturaleza, van a dar paso a nuevas relecturas del mito de “El Dorado” que se registran en la literatura contemporánea:

Los exploradores cuentan [de las tierras de El Dorado]
que estaban en las selvas de Moxos
y eso no es cierto
que lo cierto es
que la selva estaba en los Reinos Dorados (Carvalho, 2007:13)
[...] ahí están
las monumentales obras
de ingeniería hidráulica

108 Al respecto, Cajigas-Rotundo en su análisis sobre la búsqueda de El Dorado en la Amazonía, menciona desde el inicio de la colonia en el siglo XVI tanto en conquistadores como en misioneros. Pero además registra esta persecución de la riqueza “...en el siglo XIX, con los comerciantes de quina y caucho, hasta llegar al siglo XX, con los cocaleros y mineros, que concretan el anclaje de las materias primas del Amazonas con el modo de producción propio del capitalismo fordista/colonial, basado en la sobreexplotación de la mano de obra indígena y campesina” (2007:179). En ese sentido, sugiere que cualquier persecución de riqueza -más aún en el contexto amazónico y capitalista- puede englobarse en esa alegoría. Sin embargo, para el autor es evidente que en la misma Amazonía existe una suerte de opción diferente a la capitalista, ligada a la lógica indígena. Esta última posición es la que se va a poner en cuestión en los últimos apartados de la siguiente parte de la tesis, referida a la textura..

los interminables diques
que cruzan las pampas
de los llanos de Moxos” (45).

Así, el tesoro “contemporáneo” no es mineral ni puede comercializarse, pero sí ha estado escondido a los ojos extranjeros durante siglos. Se trata de la cultura capaz de manejar el agua y la hidrología, capaz de desarrollar una ingeniería adaptada al entorno extendido y húmedo de la llanura beniana, representada en sus “herederos” indígenas actuales, una parte de ellos asentados en el TIPNIS.

7.4. Montañas, árboles, ríos y otras divinidades

Técnicos, viajeros, intelectuales y usuarios, al momento de narrar la geografía, fijan su atención en ciertos elementos que componen el paisaje y que se constituyen íconos de cada entorno ecogeográfico y social que se describe. Así: montañas, ríos, árboles y animales suelen ser interpretados como recursos potenciales, desafíos, interlocutores o divinidades claves para la comprensión del territorio articulado por los tramos en cuestión.

En ese sentido, para los recorridos cordilleranos, existe una permanente recurrencia a la figura de la montaña tanto como un punto de referencia (tal es el caso del Tunari para Cochabamba) o como parte de los atractivos turísticos que pueden valorizar el territorio: “En el Tunari está el paisaje del nevado, con piedras impresionantes [...] y también está el lugar de las rocas de Iglesias donde hay pinturas rupestres”, menciona el asambleísta departamental de Ayopaya. En esa valoración “turística” de las montañas y las piedras existe una alusión a ellas como algo antiguo, que se registra también en su forma de nominación, particularmente en el paso a través de la cordillera de Cochabamba: “Son apachetas, la roca pelada, eso es apacheta”, comenta un habitante de la zona, retomando un término de importancia en la cultura incaica prehispánica y en sus rutas. Asimismo, la idea de las montañas como ícono relevante es evidente en la literatura. En ella son evocadas como ancestros, como entes creadores y espirituales, donde el Tunari es emblemático:

...es un brujo de piedra. Sus artes mágicas dan vida a la tierra y dan tierra a la vida.

Cochabamba le debe su suelo y su existencia. Ambos serían imposibles aquí sin mediar el amparo del macizo andino.

De no estar presente el Tunari que contuvo entre sus brazos a la tierra, habría caído ésta a los precipicios yuracarés junto con las aguas que desbordaron por Colomi. [...] Desde el nacimiento de su mole desprende el Tunari otro ramal gigante que penetra en la selva del Beni. Este segmento de la montaña pierde la ruta en un comienzo y desparrama su pétrea anatomía en el laberinto de Ayopaya (Montenegro, 1979:21 y 22).

Esa mística de la montaña tiene efectivamente una relación con las diferentes versiones de la cultura andina y principalmente con aquéllas que los intelectuales del siglo XX reconstruyen en sus discursos. Así, las cumbres son en esta perspectiva esa atalaya que se comentaba desde donde nace la sabiduría de los pueblos ancestrales y que en cierta medida les permite un legítimo “control” de “sus contornos”.

En cambio, para los técnicos vinculados al trabajo de la ruta y a su mantenimiento, la montaña es un objeto que más bien se asocia al obstáculo de la pendiente y a la necesidad de dominar su superficie irregular y rocosa, como lo muestra el documento TESA de la F-25 en su evaluación de las dificultades y de las desventajas que supone una reducción en la velocidad sobre la propuesta de ruta. Sin embargo, la mirada técnica también da cuenta de que se trata de un entorno que es más fácil de manejar comparado con otros, como el chapareño, donde la falta de material rocoso y de suelo estable es una de las muchas dificultades que se enfrentan.

Para el caso amazónico, uno de los elementos representativo es el bosque y -dentro de él- el árbol. Así, la literatura también va a otorgarle un rol particular, similar al que asume la montaña en el entorno cordillerano:

Opulento en dar, ignorante del mezquino querer. Sin ansias, sin goces para sí, pródigo de belleza, tentador para hacer favores.

Su vida es su alma, porque más alma que la sensual emoción, es la aspiración al cielo y la gratitud al bien.

Mártir de almas balsámicas. Santo nimbado de perfume.

Árbol padre. Padre nuestro que estás en la tierra” (Man Céspedes en Bábtista, 2010:249).

Las metáforas que sugieren una suerte de divinidad del árbol son más o menos recurrentes en la literatura que se refiere al entorno selvático. Pero también lo son aquéllas que lo considera un “déspota”, vinculadas a las sensaciones de temor que provoca la selva en los extranjeros. Así se habla de “un rey que a la larga se convierte en tirano [, que] vence a la bestia -el tigre-; es el alcázar de las aves; el déspota de la pampa; el rival de la montaña” (Mendoza, 1953:121). Pero no es un rey individual, sino colectivo, uno conformado por muchos que hacen el cuerpo compacto de un individuo: “Los bosques son batallones de gigantes encrespados y coléricos que guardan una actitud amenazante en sus incontables brazos, a veces mutilados por el rayo o el huracán” (Botelho 1967:37)¹⁰⁹.

También los actores contemporáneos, en sus testimonios y en sus representaciones de la geografía, asumen una doble actitud frente al bosque, a veces de valoración y otras de descrédito. Así, por una parte es concebido como una potencialidad económica, con un importante valor comercial en dos sentidos diferentes. Primero, los bosques están vinculados a la explotación -a veces ilegal- de las maderas “preciosas” de la Amazonía, como menciona uno de los guardabosques del Isiboro-Sécure: “claro que se ha explotado madera y han sacado pura mara, casi del corazón del TIPNIS, los madereros hace unos años han hecho un desastre en ese lado del bosque”. Pero además su valoración actual está relacionada con su capacidad de retener carbono para ser ofertado en los mercados ambientales. De hecho, la publicación “Compensación por servicios ambientales de carbono. Una alternativa para reducir la deforestación del TIPNIS” (Vargas y otros, 2012) hace de ese tema su propuesta central.

109 En ciertos textos, ese dominio sobre el suelo amazónico está acompañado de la muerte de los viajeros cuando caen los troncos enormes como: “la guadaña de la muerte [que cobra] el tributo por la penetración que se [hace] a esta región” (Pinto, 1979:37). A eso se suma la interpretación judeocristiana del relato de Aguirre, cuyos viajeros están comprometidos con la colonización y la expansión de la iglesia católica: “Dice Fray Gaspar: “Árboles y miseria, hijos míos, porque fue un árbol el que perdió a nuestro padre Andán”” (1987:294).

Sin embargo, no todas las miradas del bosque suponen su valoración positiva. Así, para los ingenieros que tratan de hacer caminos en la zona, la protección del bosque suma aún más dificultades, lo que también se registra en la perspectiva de algunos políticos:

Y ahora resulta que el “núcleo”, como le llaman los ambientalistas, es sólo de 22 a 23 kilómetros. Solo por eso quieren postergar el desarrollo de todo un proyecto departamental [...]. Un árbol cumple su función de oxigenación ya sea en la punta del cerro, en el llano o en el TIPNIS. Entonces, los ambientalistas ¿por qué no defienden los árboles de Santa Cruz, los que están destrozando los empresarios? Si están con el medio ambiente deberían defender los árboles en todo el país.

Junto a esa representación del árbol para el caso de la selva, otros objetos que componen el espacio son evocados como íconos representativos de su geografía, tal es el caso de los ríos. Así se muestran como flujos cargados de vida o como obstáculos temibles y destructores. En la literatura y sobre el primer perfil, la siguiente cita de Guzmán muestra una aproximación reflexiva sobre el carácter “fluvial” de la selva:

El río es como la vida. El río es como el tiempo. Permanece con nosotros, a fuerza de huir de nosotros. Su presencia no es más que un ausentarse continuo, exactamente como la vida que nos abandona siempre, y sin embargo, nos sostiene en esa fugacidad. El río es como la sangre en nuestras arterias con pulsación constante. El ritmo del agua de los ríos, es la pulsación perenne de la naturaleza. Ningún latido de la tierra puede ser tan evidente, como el latido del agua sobre la tierra. Los ríos de esta vega tienen un encanto venturoso, acaso porque fluyen y cantan solitarios e ignorados, bajo la niebla aérea que baja desde las montañas, bajo el sol que esplende algunas horas, bajo la luna que teje sus sueños de plata sobre la serena respiración de las selvas hermanas o en el tenebroso corazón de las noches absolutas (1982: 99).

En el caso de las llanuras, el río es para los habitantes indígenas la vía de comunicación actual por excelencia¹¹⁰. Así los reportes y los técnicos que recorren la zona saben que en sus orillas se hallan los asentamientos indígenas más importantes. Asimismo, esa idea de la centralidad del agua que fluye es confirmada por los técnicos afines al mundo amazónico: “...uno de los dirigentes me decía que allá en su comunidad han cavado un pozo, pero nadie lo usa porque es agua detenida y ellos están acostumbrados a tomar agua del río, porque es agua fresca que corre”. A esa idea se suma también otro enfoque técnico que considera los regímenes hídricos como recurso “clave”:

...toda esa zona por los procesos biogeográficos que se dan, regula el clima de lo que es Cochabamba, Santa Cruz y Beni. Tanto la humedad, la cantidad de lluvias que llega a Cochabamba, como los pulsos de inundación en la zona del Beni y también la humedad que existe en la parte este de Santa Cruz dependen en cierta medida de lo que pasa ahí. Es un conjunto ecológico que no puede funcionar por separado [...] y donde la napa freática es muy superficial, apenas a 5 metros. Por cálculos que han hecho ingenieros hidráulicos, estamos hablando de millones de m³ por año que se pueden calcular en términos monetarios. Lo que

110 De hecho, en buena parte de los relatos analizados los exploradores elogian la forma en que los “...indios, indómitos y admirables, conducían con suprema habilidad la embarcación, esquivando las palizadas que en confusa maraña se reunían junto a las barrancudas orillas” (Botelho, 1992:61). Pero además esa admiración se fundamenta en su concepción como espacios en cuyas orillas brilla el sol disipando la asfixia que provocan los árboles: “Los innumerables ríos que riegan las llanuras ensanchan los horizontes en frescas lejanías azules, librando al espíritu de la obsesión verde y de la opresora fronda de los árboles poblados de pájaros burlones y de rumores misteriosos” (Guerra en Botelho, 1975:182).

sucede es que en ese sistema los ríos subterráneos son como trenzas, no son ríos que van en una sola dirección, entonces cortar la zona por cualquiera de los lados rompe el flujo y se pierde toda esa cantidad de agua, en un mundo donde sabemos que por asuntos de cambio climático o por asuntos geopolíticos internacionales el agua va a ser nuestro próximo centro de preocupación.

Así, la centralidad de los ríos no es sólo justificada en términos “culturales”, sino desde una posición “cientificista” y desde un lenguaje “experto”, que se alimenta de los discursos ambientalistas.

Para los otros habitantes que vienen por el camino, el río es un obstáculo difícil de atravesar. Llegar a la otra orilla es enfrentar múltiples desafíos. Así un cocalero que habita en la zona comenta “El Isiboro es el río más caudaloso, cuando llega a veces nadie pasa, ni las canoas... viene con fuerza, con palos y todo trae y no te deja hacer nada... así como lo ves -que está pequeñito- es ya peligroso”. También ese temor se refleja en los diferentes relatos literarios, donde los exploradores se ven en apuros ante el paso de los ríos¹¹¹ o en los técnicos ligados a la construcción de carreteras, para quienes el problema de la humedad y de los cursos de agua en la zona es el más importante de enfrentar.

Si bien es principalmente en la selva y las zonas húmedas donde los cursos de agua implican significados centrales, también en la cordillera y en los valles, entre Vinto e Independencia, muestran cierta relevancia. El río también es amenazante ahí donde las lluvias estacionales convierten caudales casi insignificantes en causas poco predecibles, que se convierten -de un momento a otro- en fuerzas destructivas y poderosas. Así como menciona un asambleísta departamental: “En época de lluvia yo he ido a dormir ahí en el camino... cuando aparece la lluvia es mejor quedarse, porque sino es peligroso” y efectivamente, las notas de prensa sobre la actual F-25 y otros caminos cercanos (como el que conecta a Morochata) ratifican que: “El tiempo seco es bien para andar pero en tiempo de aguacero no, es para sufrir, feo se pone, resbaloso y gredoso” y de hecho las mazamorras (suchuy, en quechua) “...son lo peligroso, el agua sale en tiempo de lluvia y se lo lleva todo” como menciona un habitante de la zona.

De la misma forma, la literatura comenta cómo las rutas de esa cordillera se exponen en esas situaciones:

La suave lluvia del amanecer fue arreciando, y a media mañana [...] llovía a torrentes. Sin embargo, aún pudo atravesar el vado y seguir su camino por la margen derecha del río. A poco andar, escuchó gran estruendo y rugir sordo que lo indujo a frenar al caballo para mirar hacia atrás indagando la causa. Lo que vio era dantesco, propio de las imponentes crecidas de los torrentes de ese lado de la cordillera. El turbión avanzaba por el cauce sembrando fenomenal serpiente que, con las fauces abiertas, iba engullendo todo cuanto se ponía

111 Un ejemplo es el siguiente texto: “Me desnudé mientras Ruperto atravesaba de nuevo el río para conducir el equipaje, y mordiendo el cuchillo de monte nadé hacia la orilla; las palometas me rozaban el vientre y las piernas, frotando contra mi piel sus cuerpos viscosos, poniéndome nervioso; cuando pasado medio río alcé la vista, vi la despavorida cara de Débora que miraba algo que yo no alcanzaba a divisar. A mis espaldas sonó un tiro, y otro. Desesperado alargué la brazada zambulléndome y llegué exactamente a los pies de Débora que, parada en la rojiza greda orillera, se inclinó para darme la mano. Apenas salí agua se abrazó de mí y dijo: El caimán, Teófano, ¡el caimán! - Y comenzó a sollozar” (Botelho 1992: 20).

a su alcance. (Balderrama, 1989:74)

El río furioso se lleva consigo los puentes que lo atraviesan, pero además cuando rebasa su curso se mezcla con la tierra y se impulsa en la pendiente, dando paso a la temida “mazamorra”, lo que se registra en varios textos (Ayala, 2006 y Balderrama, 1989) al describir cómo los pueblos, los cultivos y los trazos camineros son arrasados y sepultados junto a sus habitantes. “La mazamorra es un monstruo vengativo que mueve las calles y casas del pueblo como si se tratara de un juguete” (Ayala, 2006: 52).

En ese marco, las diferentes zonas y lugares articulados en las rutas transitadas se representan no sólo a partir los elementos físicos que las caracterizan, sino desde el peso que se les otorga socialmente, en coherencia con los demás aspectos de su valoración tanto simbólica como económica. Los caminos, desde la literatura y desde los testimonios de diferentes registros son un espacio privilegiado que permite imaginar un lugar de observación a partir de la trayectoria con y en el entorno. Sin embargo -y como se verá en la siguiente parte- esa complejidad también presente en la diversidad de actores que se vinculan a la discusión vial, es reducida en sus discursos, ratificando paradójicamente una mirada lineal y simplificadora de las fronteras y la movilidad.

CAPÍTULO 8: PAISAJE

Los capítulos previos muestran cómo la RVF se construye en el departamento cochabambino a partir de dos proyectos carreteros y de la compilación de datos geomorfológicos, socio-históricos y de las representaciones espaciales relacionados con sus trazos. Así, es posible plantear una síntesis de la diversidad de elementos mostrados concluyendo el “pretexto” de la tesis, en tanto etapa previa a una lectoescritura proyectiva pero también como excusa para especificar el desarrollo de sus propuestas.

Al entorno “físico” de diferentes materias y formas, se incorpora la matriz del relato, la descripción de las percepciones y del “punto de vista humano”, con las acumulaciones históricas que le permiten posicionarse en un momento particular. Para eso, se prioriza la recuperación de la vivencia desde el sujeto frente al espacio, mostrada a través de los recorridos y de las representaciones compiladas en los anteriores capítulos. En ese sentido, se asume el desafío de aprehender un pensamiento “paisajístico” (Berque, 2008), tanto en los testimonios registrados a través de las entrevistas como en la literatura revisada, al permitir al interlocutor/lector hacer un paseo por los recorridos evocados en sus narraciones.

Entonces es posible poner en evidencia ciertas asociaciones entre esas representaciones y los datos técnicos y geomorfológicos, que hacen aprehensibles los dos estudios de caso como pretexto. Ese ejercicio permite desarrollar unidades paisajísticas y esquemas geográficos sobre el funcionamiento y las problemáticas de la movilidad actual y de su proyección desde la RVF boliviana. En ese marco se avanza a responder las últimas cuestiones de la etapa “pretextual” de la tesis:

- ¿Qué unidades de paisaje se pueden construir en cada tramo en términos socio ambientales y morfológicos?
- ¿Cómo se posicionan los trazos de las rutas en la distribución territorial plurinacional?

La resolución de la primera pregunta implica reinterpretar y generar modelos a partir de los datos de campo y de gabinete, acumulados en términos de recorrido y de representaciones, de reconocimiento físico y simbólico del espacio. Así, se proponen unidades complejas que conjugan la morfología espacial de los actuales tramos transitables y su entorno socioambiental (detallados particularmente en el capítulo 5), con la lectura de las representaciones surgidas tanto desde los actores que los transitan, diseñan y definen, como desde el pensamiento moderno y contemporáneo boliviano contenido en la literatura.

Así, los relatos y fragmentos que se han articulado para representar la geografía de los caminos en estudio -organizadas en nodos temáticos- permiten construir desde distintas perspectivas las imágenes y sensaciones que percibe el sujeto que transita. En ese sentido, las diferentes “caminatas” se abordan desde la “relación sociedad-naturaleza” que suponen (Rojas, 2005). Se trata de reconstruir una descripción paisajística de los recorridos, a partir de las diferentes formas de comprenderlos como conjuntos espa-

ciales más o menos coherentes y delimitados; y además a partir de su vinculación con lo “social” ya sea por su uso, valoración y/o carga afectiva.

Iniciando ese desafío, se puede partir afirmando que varios de los textos y de los testimonios presentados parten de posiciones “deterministas” a partir de la relación sociedad-naturaleza que suponen, ya que en ellos el medio define el tipo de formación social. Así se atribuye a los ambientes cálidos y húmedos cierta incapacidad de producir el “florecimiento de la cultura y, por consiguiente, sus habitantes [tienen] un grado de cercanía a lo natural casi hasta su animalización” (Borja en Ulloa, 2005:92), mientras los climas más bien templados y fríos favorecen en “la gente un balance de sus emociones” (Arnold en Ulloa, 2005:92) y -por lo tanto- propician el surgimiento de sociedades más “humanas” y “civilizadas”. Ejemplo de esa perspectiva es el caso de las concepciones andinistas y de su idealización del entorno montañoso, que se complementan -a su vez- con la subestimación frente a las sociedades de la selva amazónica .

Sin embargo, esas posiciones -muy vinculadas a las tendencias liberales y nacionalistas dominantes en el siglo XX- no son las únicas y se matizan con otras formas de enfrentar la relación sociedad-naturaleza. Una parte de ellas son “tecnocentristas” al plantear que el medio es una fuente de recursos -explotable instrumentalmente- como lo muestra el énfasis productivistas citado en los apartados previos no sólo en los textos del siglo XX, sino también en varios de los testimonios que dan cuenta de una valoración de lo productivo, y particularmente de lo agropecuario, como potencial de “desarrollo”.

Pero también se registran otras posiciones “ecocentristas”: “en las que la naturaleza es vista como aquella entidad con la cual es necesario entrar en armonía” (Vargas, 2005:293), lo que sugiere una raíz más contemporánea, como la que se plantea en la actualidad frente a un entorno biológico “conservado” y a los pobladores amazónicos originarios que lo habitan desde ciertos atributos de “sabiduría”.

Recuperar ese “significado” atribuido a la geografía permite establecer nociones de paisaje que complementan y dan sentido a las características materiales de los tramos estudiados. Así, el recorrido realizado en campo sobre la ruta F-4 evoca el espíritu -entre determinista y tecnocentrista- de la “marcha hacia el oriente” que favorece la “colonización” de zonas como el Chapare. En ese sentido, la idea de que las zonas cálidas son espacios a conquistar y articular está en la base de esa interpretación.

Pero al mismo tiempo, eso implica que las zonas de montaña, aunque sean más “civilizadas” están también más “agotadas” en sus cualidades productivas. Por eso, la articulación de las zonas de la cordillera oriental por las que atraviesa la F-25 permite evocar esa imagen de antigüedad y del espesor histórico civilizatorio andino, pero también de menor valor frente a las posibilidades del entorno amazónico, asociado al mito de la selva “virgen”.

En ese sentido se comprende por qué las montañas de Independencia están surcadas por muchos caminos viejos y mal mantenidos, mientras en el piedemonte y la llanura amazónica, la centralidad de la ruta es evidente y la productividad parece una promesa posible. Las representaciones de la ruta se complejizan si a esas visiones se

contraponen las nuevas perspectivas contemporáneas “ecocentristas”. Ellas ratifican la lógica de protección de las áreas protegidas y de los TIOC, sobre todo cuando están vinculados al entorno amazónico y a su realidad boscosa, mucho más valorada que las cumbres y valles cordilleranos. Cabe aclarar que lo ecocéntrico no supone una posición desentendida de las concepciones capitalistas (y coloniales), las que de hecho están en la base del “desarrollo sostenible” o del comercio “verde”, como bien señala el análisis de Ulloa (2005). Eso se ratifica en los testimonios de técnicos y especialistas, quienes conciben los recursos naturales -como el agua y el bosque- en tanto posibles bienes cuya rentabilidad depende de su conservación.

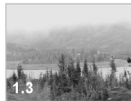
A partir de esas diferentes concepciones, se construyen las siguientes unidades de paisaje (ver tabla 4). Ellas se ordenan a partir de tres variables principales vinculadas a la clasificación morfológica general de los entornos atravesados por las rutas en estudio (cumbre, pendiente y llano). A partir de eso, los principales lugares registrados sobre ambas rutas (como referentes de su entorno) son organizados de acuerdo a esos tres aspectos y además de acuerdo a: 1) sus condiciones ambientales (húmedo, seco, frío, templado, caliente); 2) sus asignaciones sociales en tanto valoraciones de ciertos elementos icónicos específicos y sobresalientes (árbol, río, montaña) y a la valoración de su espesor histórico (joven, viejo); 3) sus características sociales como concepciones de su vocación socioeconómica general (productivo o poco productivo, con muchos o pocos servicios) o por el impacto antrópico sobre su medio (intervenido, conservado); y 4) finalmente por la calidad de ruta en la cual se emplazan (de dificultad alta, media o baja). Todos los elementos señalados sistematizan lo descrito a partir de los recorridos, las características de los lugares y los relatos señalados en los capítulos 5, 6 y 7. Como resultado se han obtenido 6 unidades de paisaje vinculadas a la cumbre, 13 relacionadas con las pendientes y 6 a la llanura.

En el caso de los lugares vinculados a las cumbres, ellos se localizan principalmente en la F-25 -en el tramo V-S-, mientras en la ruta hacia Moxos se encuentran sobre la F-4 y en sus primeros kilómetros desde el área metropolitana de Cochabamba. Todos los entornos de las cumbres son fríos, intervenidos antrópicamente y asumen una asignación social vinculada a lo “viejo”, es decir, a lo antiguo y “sabio”. Eso además es coherente con la concepción de la montaña como su principal ícono y a lo productivo como rasgo importante. Sin embargo, los pocos servicios y la calidad baja y media del camino (principalmente en la F-25) demuestran su dificultad de articularse con un proyecto de modernidad efectivo pese a ser un ideario relativamente ansiado e instalado en la cotidianidad de sus usuarios.

En cambio, en las zonas de pendientes que contemplan los pisos del valle y de los yungas -como espacios de descenso desde la cumbre- existe una mayor diversidad paisajística. Se establece una relación entre la representación de la montaña como referente principal en el entorno frío-templado y la F-25; mientras sobre la F-4 se registra calor y humedad, lo que parece dar paso a la lectura icónica de árboles y los ríos, a la concepción de territorios más bien jóvenes y a los que se les atribuye baja densidad histórica y civilizatoria, así como pocas actividades productivas evidentes y baja provisión de servicios.

Las lomas bajas y los llanos del Chapare se localizan principalmente en la F-24 y en menor medida en la F-4. Así, se trata de escenarios cálidos que se conciben como jóvenes y productivos, en algunos casos con buena cobertura de servicios. Es interesante establecer la relación entre la relevancia del río y el ingreso en rutas donde éste incide sobre su mala calidad y en la dificultad de los motorizados para transitar. En ese sentido, la representación referencial del árbol se da en los lugares donde el sistema hídrico ha sido más o menos domesticado y superado por los caminos y los puentes, dando paso a la evocación del verdor vegetal siempre controlado en torno al camino.

Tabla 4. Clasificación de paisajes en las rutas F-4 / F-25 (V-S) y F-4 / F-24 (VT-SIM)

UNIDAD ES DE PAISAJE	Condiciones ambientales					Asignaciones sociales					Características sociales					Calidad de ruta			Localización			
	Húmedo	Seco	Frio	Templado	Cáliente	Árbol	Montaña	Río	Joven	Veje	Productivo	Poco productivo	Intervenido	Conservado	Muchos servicios	Pocos servicios	Dificultad Alta	Dificultad Media	Dificultad Baja	Lugares	Ruta	
1. Cumbre	1.1		X	X			X			X	X		X		X			X		● Aguirre	F-4	
	1.2	X		X			X			X	X		X		X			X		● Colomi	F-4	
	1.3	X		X			X			X	X		X			X		X		● Corani	F-4	
	1.4		X	X			X			X		X	X			X	X			● Karapacheta	F-25	
	1.5		X	X			X			X	X		X			X	X			● Collca ● Pucara	F-25 F-25	
	1.6	X		X			X			X	X		X			X	X			● Keraya	F-25	
FOTOGRAFÍAS:																						
																						
2. Pendiente	2.1		X	X			X			X		X	X		X			X		● Waqanku	F-4	
	2.2		X		X		X			X	X		X		X			X		● Sexta Parte	F-4	
	2.3		X		X		X			X	X		X		X			X		● Monte Cato ● Tikirpaya	F-25 F-25	
	2.4		X		X		X			X	X		X			X	X			● La Llave ● Llave Grande	F-25 F-25	
	2.5	X		X			X			X	X		X		X			X		● Iglesiasani ● Chullpakasa	F-25 F-25	
	2.6	X			X		X			X	X		X			X		X		● Korata Bajo ● Wallkia ● Kiri Kiri ● Parte Libre ● Yayani ● Santa Rosa	F-25 F-25 F-25 F-25 F-25 F-25	
	2.7	X			X		X			X	X		X			X	X			● Linde ● Wayllata	F-25 F-25	
	2.8	X			X		X			X	X		X		X			X		● Independencia	F-25	
	2.9		X			X			X		X		X	X			X	X			● Yaqanku ● Sacambaya	F-25 F-25
	2.10	X			X		X			X		X	X			X		X		● Cañadón	F-4	
	2.11	X				X	X			X		X		X				X		● Paracti	F-4	
	2.12	X				X	X			X			X	X			X		X		● Sillar ● Chocotalal	F-4 F-4
	2.13	X				X			X	X			X	X			X		X		● Espíritu Santo	F-4

FOTOGRAFÍAS:

3. Llano

3.1	X				X	X			X	X	X			X	• Villa Tunari	F-4
3.2	X				X	X			X	X		X		X	• Castillo (Retén Militar)	F-24
3.3	X				X	X			X	X	X		X		• Chipiririto • Eterazama • Samuzabeti • Isinuta	F-24 F-24 F-24 F-24
3.4	X				X			X	X	X	X	X			• Aroma • Ichoa	F-24 F-24
3.5	X				X			X	X	X		X	X		• Bolívar • Moleto • Santísima Trinidad • San Antonio	F-24 F-24 F-24 F-24
3.6	X				X	X			X		X	X	X		• Núcleo TIPNIS	

FOTOGRAFÍAS:

Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo, esa dinámica concluye cuando se arriba al borde del que se denomina como “corazón” del TIPNIS, zona donde se agota la ruta transitable y donde los árboles vuelven a ser dominantes a la vista de los caminantes que llegan hasta esa suerte de “orilla”. Entonces se impone un discurso ecocéntrico, donde la valoración del bosque y de la naturaleza “conservada” son significantes centrales del discurso.

Finalmente, es importante tomar en cuenta que a las unidades de paisaje propuestas se debe sumar una más, que puede numerarse como “cero”, siguiendo la lógica de la tabla 4. Se trata de las zonas periurbanas de Cochabamaba extendidas en torno a la F-4 (Vinto en un caso y Sacaba en el otro) de donde parte la lectura hasta aquí desarrollada. Es un entorno de pendientes (valle), templado y seco, con servicios, comercio y la instalación de alguna infraestructura industrial, donde el uso de suelo destinado a la residencia urbana se mezcla con otros, entre los que se incluye el agropecuario. Esa unidad de paisaje además está vinculada principalmente a la referencia de la montaña y al discurso cordillerano de “antigüedad”. Pero también alude al proyecto moderno de “articulación” caminera nacional e internacional, que determina más o menos el ritmo y la morfología del crecimiento urbano en torno a un corredor, así como su fuerte

asociación con la movilidad y el transporte.

En el marco de esas reflexiones, las unidades de paisaje, así como las valoraciones e implicaciones que las sostienen, muestran la combinación de objetos que selectivamente forman sentidos más o menos estabilizados en diferentes discursos. Pero ellos a la vez pueden ser comprendidos como elementos asociados a las redes extendidas en el territorio y que, sin ser parte de la percepción del sujeto que recorre, se incorporan en su interpretación. Esa idea facilita concebir a la movilidad dentro de las vías como una más de las dinámicas que hacen parte del espacio. Aun así, es posible sostener la hipótesis de que las redes viales analizadas en la Bolivia contemporánea normalmente asumen un predominio discursivo sobre las otras. Por eso, la forma en que se plantean los dos proyectos carreteros, como parte del contexto de construcción histórica y social de los caminos desde el que se proponen, muestra relaciones altamente diferenciadas de adherencia e impacto en el espacio.

Los siguientes esquemas (ver gráfico 12) permiten exponer esa diversidad, a partir del desarrollo de modelos de grafemas (Vilela, 2009: 67-71) que corresponden a los dos estudios de caso. La idea es exponer el tipo de relación que establece cada tramo con las otras redes que conforman el territorio, a partir de los datos desarrollados hasta el momento en la tesis, sin acudir para eso a la precisión geométrica ni a sus dimensiones reales, sino enfatizando precisamente su dinámica relacional.

Los esquemas muestran la yuxtaposición y/o superposición de 4 redes distintas: una verde que alude a la cobertura vegetal “silvestre”, una marrón que se refiere a las cumbres cordilleranas montañosas, una azul relacionada con los flujos fluviales y finalmente una gris/negra vinculada a los nodos de asentamientos humanos y a las vías camineras que los unen. Se trata de una representación selectiva y no exhaustiva de elementos, que permite concebir a los objetos espaciales como partes dinámicas de un conjunto que se relaciona y comunica. Así, aún las montañas y sus cumbres, cuya escala temporal de análisis en general responde su formación geológica, hacen parte de un sistema donde los elementos intercambian y se transforman constantemente, por ejemplo -para el caso específico del relieve cordillerano- a partir de la erosión, de la explotación minera, de los derrumbes, etc.

El primer esquema subraya el tipo de vías reticulares y poco jerarquizadas que se encuentran en el trazo que se propone vincular Cochabamba con La Paz. De hecho el proyecto (mostrado en líneas rectas y grises) recupera y “rectifica” algunos de esos trazos, pero no se plantea como algo “nuevo”. Por otra parte, el principal diálogo y tensión entre los elementos se da a partir de la superposición con la red marrón, con el relieve y precisamente su dinámica de derrumbes, quebradas y pendientes pronunciadas. Las zonas pobladas por la vegetación silvestre se intensifican en las pendientes accidentadas, donde la humedad de los cursos de agua facilitan su desarrollo. En ese marco, hacia el noreste, a medida que la pendiente y la altura se reducen y se incrementan los flujos hídricos, las poblaciones se hacen menos frecuentes y la cobertura vegetal gana en continuidad y densidad.

El segundo esquema, en la zona izquierda superior, muestra la continuidad de la lógica que superpone dialógicamente la red verde, azul y en cierta medida gris, dado que se trata de poblaciones cuya principal vía de transporte es fluvial. Sin embargo, en la parte inferior, existe una yuxtaposición más o menos excluyente entre los trazos viales y de la masa boscosa. Así, en la zona por donde se plantea el trazo que actualmente no es transitable y donde no existen asentamientos, se muestra un predominio de lo fluvial y lo vegetal, que contrasta grandemente con la parte sur, donde se asienta la mayor parte de la población vinculada a la lógica carretera. Se trata de una mirada vial que responde a principios jerarquizados y donde la centralidad de la ruta es determinante.

En ese sentido, la relación más bien arbórea que se plantea en el trazado y en la articulación de lugares de la F-24 es coherente con la concepción misma de la RVF. Como se muestra en los mapas oficiales de la ABC, es importante recordar que existen una serie de vías considerados corredores de la RVF, pero ninguno de los tramos estudiados corresponde a ese planteamiento (ver anexo 4). Sin embargo, son una suerte de “atajos” entre un canal y otro, que permiten evitar ciertos nodos y reducir el tiempo para pasar de un corredor al otro. Por eso el conflicto sobre los dos proyectos tiene que ver con la articulación de geografías y paisajes hasta ahora relegados a un segundo plano, reduciendo y amenazando cierto monopolio del tráfico desde y hacia Cochabamba en los circuitos ya instalados del altiplano entre Oruro y El Alto o de Santa Cruz como puerta del “Oriente”.

Esa discusión permite subrayar la relevancia de la región de los Valles Centrales y de la ciudad cochabambina entre Sacaba y Vinto, como una suerte de eje fijo, ruta principal de articulación “a través” de la ciudad y sobre la F-4. De acuerdo a lo mostrado en el gráfico 13, la capital Cochabamba se mantiene como un nodo que sostiene equilibrios determinados no sólo por las dinámicas internas sino también externas, si se quiere “global”.

De hecho, la premisa metodológica de estudiar los caminos desde la RVF, permite enfocar en primer plano la concepción de facilitar la circulación del transporte vehicular y del comercio internacional, evitando la fricción y facilitando nuevos trazos que abrevien las distancias y los tiempos, pero encabezada como un proyecto “Estatel”. Así, la escala global es parte fundamental de esa dinámica carretera, cuyo objetivo es precisamente favorecer el tránsito veloz, saltando los “tropiezos” entre los puertos de América del Sur. Por eso es relevante mostrar la articulación de los proyectos con las apuestas de la IIRSA (ver anexo 4) y principalmente de su Eje Interoceánico, que incluye directamente a la F-4 y cuya área de influencia alude a todo el departamento de Cochabamba.

Como se muestra en el gráfico 13, tanto la F-24 como la F-25 son lo que se podría denominar como “atajos” para mejorar la aceleración dentro la RVF y entre los corredores principales. En el primer caso se facilita la comunicación entre F-1 y F-4 así como entre los tres ejes de IIRSA que incorporan a Bolivia en sus áreas de influencia; y en el segundo interrelacionando las rutas F-3 y F-4 además de los ejes IIRSA interoceánico y Perú-Bolivia-Brasil. En ese marco es interesante subrayar que en la zona existen varias vías que permiten comunicar los corredores relacionados con todos los ejes IIRSA

hacia el Oeste del departamento, sin embargo la F-24 es la única que comunica a dos de ellos por el Noreste Cochabambino, lo que implica una propuesta de exclusividad y monopolio sobre el tráfico potencial entre esos dos corredores en la zona.

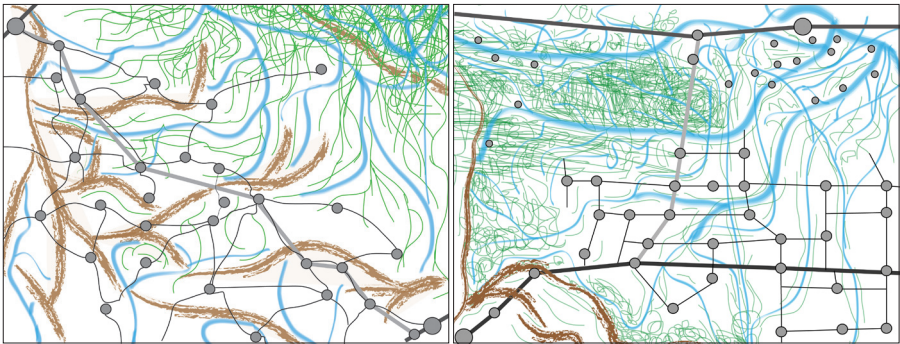
En ese sentido, la vía propuesta hacia La Paz da cuenta de una vinculación mucho más débil respecto a esa lógica de dinamización de los intercambios internacionales, ya que se propone entre zonas que cuentan con una infraestructura carretera más o menos importante y de utilización intensa: La Paz y Cochabamba. A eso se suma su adherencia a una lógica caminera reticular bien instalada en el territorio, asociada a un discurso sobre lo “viejo/montañoso” y finalmente a su proyección técnica como una vía de desarrollo. Todos esos elementos permiten comprender por qué se trata de un proyecto de carácter interregional y con poco peso social y político, tanto para la escala global como para las discusiones nacionales (y plurinacionales).

En cambio la F-24 parece articularse directamente a la idea de fluidificación de los intercambios internacionales, tanto por su trazado inicial en un territorio donde las rutas ya se plantean desde una lógica jerarquizada de asentamientos y de caminos, como por su articulación de nodos que hasta ahora cuentan con baja accesibilidad (San Ignacio de Moxos y luego Trinidad). Esa imagen guarda coherencia con su carácter estratégico en el que intervienen intereses no sólo nacionales sino además internacionales (por ejemplo brasileros, a partir del financiamiento inicial para su ejecución). De esa manera, la tensión suscitada por la propuesta explicita la dificultad de coordinación entre las diferentes escalas y sus intereses, donde la presión “global” y estatal busca dejar de lado otras delimitaciones y niveles de gestión territorial, como los departamentales y municipales. Una muestra es que el desarrollo de la propuesta y su planteamiento inicial de construcción son manejados directamente por el nivel central del gobierno y de la ABC. Por el contrario, la proyección y la ejecución de la F-25 son llevadas adelante por las gobernaciones y por los niveles departamentales de la ABC (de La Paz y Cochabamba).

Como muestra el gráfico 14, las rutas atraviesan diferentes áreas delimitadas con sus propios niveles de gestión, algunos reconocidos como autonomías dentro del Estado Plurinacional, con su propio gobierno capaz de desarrollar atribuciones legislativas y ejecutivas, tal es el caso de los municipios, los departamentos y las TIOC. Por eso, aunque la RVF aparece inicialmente como una exclusividad del gobierno central, su acción y desarrollo afecta directamente los intereses de las otras áreas y sus propias dinámicas de gestión de redes no solo viales, sino también hídricas, montañosas y de cobertura vegetal. De ahí la relevancia emblemática del caso del TIPNIS, al tratarse de una zona donde las fronteras departamentales y municipales no son evidentes, pero además donde se establece una TIOC, cuya gestión se vincula tanto a la dinámica autónoma que le atribuye la CPE, como a la del Parque Nacional, concebido como patrimonio “natural” con una protección específica.

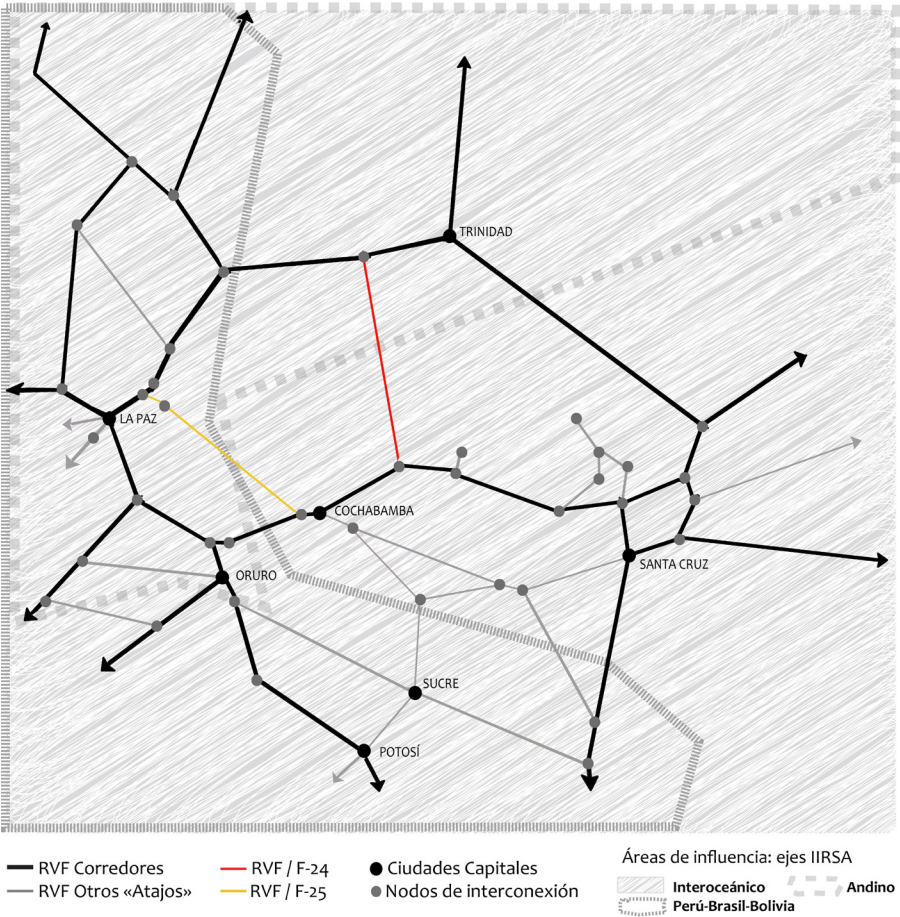
En lo referido a la presión de la escala global, el caso no sólo pone en evidencia su intervención respecto a la red vial, sino sobre todo a la referida a las redes verde y azul (ver capítulo 11). Cabe recordar que tanto el Parque Nacional Tunari como el Isiboro-Sécure

Gráfico 12 Esquemas de relaciones entre redes, a partir de los estudios de caso



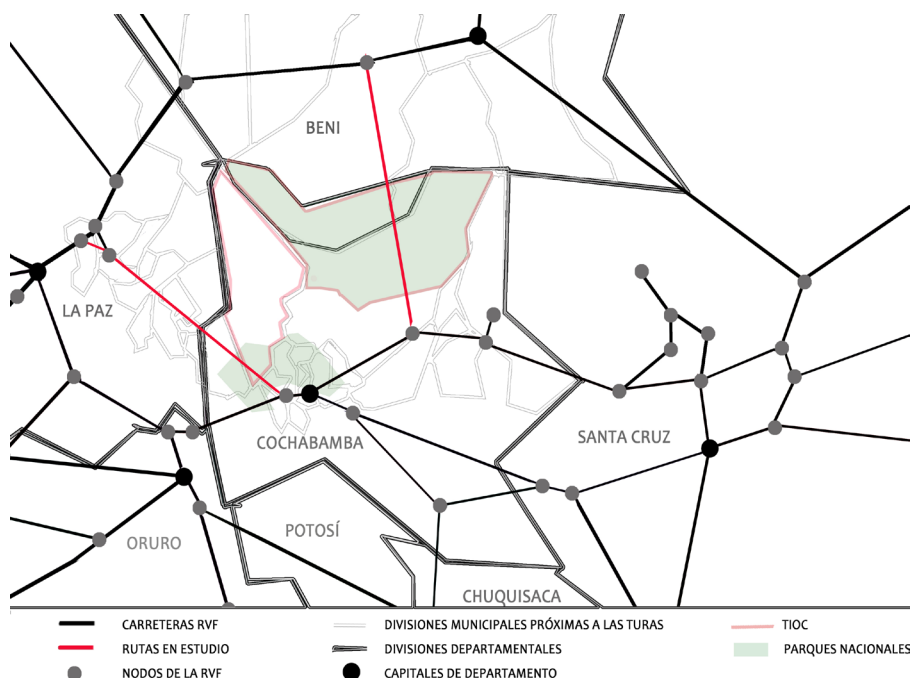
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 13. Esquema de la RVF en torno al departamento de Cochabamba y de las áreas de influencia IIRSA



Fuente: Elaboración Propia

Gráfico 14. Esquema de la RVF en torno al departamento de Cochabamba y en las áreas de gestión territorial plurinacionales



Fuente: Elaboración propia

son parte de Corredor de Conservación Amboró-Madidi, cuyo planteamiento cuenta con el auspicio de múltiples instancias internacionales vinculadas a la protección medioambiental. Así, las áreas que se muestran en el gráfico 13 aparecen atravesadas por una parte por las redes espaciales que se mostraron en los esquemas anteriores (gráfico 11), pero además por las redes sociales y los conflictos de poder multiescalares que se instalan al interior de sus fronteras y/o las atraviesan estableciendo alianzas particulares de acuerdo a sus posibilidades de obtener más beneficios.

Ese debate se mantiene alimentado por las representaciones espaciales y los discursos del relacionamiento entre sociedad y espacio que se señalan en los apartados previos de esta parte de la tesis. Por eso el Parque Tunari y su dinámica montañosa no es objeto del mismo interés internacional para su conservación y de hecho los municipios de Ayopaya mantienen una demanda para reducir su extensión hacia afuera de su área político-administrativa, dado que el paisaje cordillerano, connotado como gastado y antiguo, es de bajo interés. Más bien se valora la posibilidad de favorecer carreteras que permitan renovar “el desarrollo” de la zona movilizandolos sus productos y su población, haciéndola accesible. Algo similar pasa en ese mismo municipio respecto al poco impulso invertido para obtener su titulación como TIOC, cuya demanda es abandonada y dejada de lado hasta hoy.

Esa lógica de priorización de una mirada instrumental del espacio también está presente en el impulso del gobierno central, de la gobernación y los municipios Cochabambinos (sobre todo Villa Tunari) frente a la propuesta de la F-24. Es un discurso coherente con la lógica sindical, comercial y rankhera, dominante en las rutas que la articulan por la RVF de Cochabamba a lo largo de su desarrollo, donde las familias extendidas buscan multiplicar sus actividades para “mejorar” sus condiciones de existencia. Se trata de una dinámica enraizada en la historia de los forasteros, ancestros del campesinado andino que se aleja de la explotación minera y atraviesa por el valle en búsqueda del paisaje “jóvenes”, dejando las montañas “antiguas” parcial o totalmente detrás de ellos para encontrar “nuevas tierras”. Pero también revela la renovación del vínculo prehispánico andino-amazónico, aunque en situaciones de evidente asimetría. Esa readaptación del “control de pisos ecológicos” se articula más o menos con la dinámica amazónica, cuyas comunicaciones se subestiman, pero siguen latentes y probablemente comunicadas de una manera eficiente con el universo cordillerano y su lógica campesina sindicalista.

La perspectiva paisajística propuesta, que se construye desde la movilidad sobre las rutas y desde una combinación de interpretaciones y miradas, permite proponer al espacio construido: la ruta, como una suerte de arquitectura para observar y reposicionarse frente al entorno desde la circulación. Los actores asumen proyectos sobre la movilidad que se asocian a una expresión paisajística particular. Así, los testimonios que priorizan la carretera como túnel se vinculan a la proyección de un espacio lo más despejado posible, señalado y con servicios específicos y eficientes que garanticen su funcionamiento veloz, como el que se muestran en algunas unidades de la RVF sobre la F-4. Pero la reflexión sobre las unidades de paisaje también permite distinguir una reticularidad adherente, sobre todo en algunos sectores de la F-25, cuya dinámica social vincula modos y escalas de transporte, pese a que sus actores ansien precisamente reducir esa “fricción”.

Las alianzas y enfrentamientos multiescales para defender esas proyecciones territoriales, desde anclajes selectivos dentro de las fronteras de los diferentes niveles plurinacionales, se desarrolla en la siguiente etapa dedicada a la textura social. Así, el pretexto de dos rutas y sus proyectos en la RVF, pero sobre todo sus diferencias, amplias y profundas, permiten redimensionar la permanencia de los límites en la compleja gestión territorial propuesta desde el Estado Plurinacional.

TERCERA PARTE: LA TEXTURA

INTRODUCCIÓN A LA TERCERA PARTE

La “textura” retorna a los actores sociales y a sus interacciones. Sin embargo, esta vez están enmarcados en las problemáticas de los casos que se toman como pretexto, permitiendo una mirada de mayor detalle respecto a la ya desarrollada en el contexto de la tesis. Así, se incrementa su posibilidad de discusión y aporte frente al diseño del Estado Plurinacional y a su joven experiencia de aplicación en Bolivia. Para eso, se enfatizan la dinámica relacional y los posicionamientos -no estables ni rígidos- pero sí efectivos en términos de un ejercicio de poder, tanto reticular como asimétrico, que producen antagonismos contingentes pero también anclajes discursivos recurrentes.

Es importante subrayar que el acento sobre una dinámica temporal “actual”, de relaciones deleznales y posiciones esporádicas, no impide una interpretación de su vinculación con la historia y su profundidad. Por eso, las discusiones y los intercambios conflictivos relacionados con los proyectos viales en estudio dan paso a comprender las acumulaciones en ciertas problemáticas, incuestionadas y encubiertas en el debate territorial boliviano y específicamente cochabambino. Con esa base se propone alcanzar el siguiente objetivo: “explorar las relaciones de poder y los discursos a partir de los cuales los actores contemporáneos establecen las proyecciones territoriales de la RVF en Cochabamba”.

La propuesta analítica supone la articulación de los sujetos colectivos en redes sociales y de poder, pero además se incorpora a los objetos en la medida que se articulan dentro de las mismas cadenas de sentido y en sus nodosidades. Los dos tramos recorridos, a través de los cuales se plantea ampliar la RVF en el departamento de Cochabamba pero también las otras redes (verde, marrón y azul), forman parte de esa dinámica discursiva producida entre los actores en su interacción, en la que se incorpora a los elementos “materiales” de la geografía desde sus representaciones.

Para eso, una vez más se propone una serie de preguntas que guían el desarrollo del trabajo:

- ¿Qué actores participan en la discusión sobre los caminos en Cochabamba?
- ¿Cómo se relacionan esos actores con los estudios de caso?
- ¿Cómo se profundizan los antagonismos entre esos actores en el desarrollo de cada caso?
- ¿Qué temáticas se relacionan con la discusión sobre la RVF en Cochabamba?
- ¿Cómo se relacionan los actores con esas temáticas en los dos casos de estudio?
- ¿Qué implicaciones para los actores tienen los procesos formales de consulta?
- ¿Cuáles son los elementos discursivos nodales en el debate?
- ¿Qué es lo que no se dice y qué es lo indiscutible en el espacio discursivo?

- ¿Cuál es la posición que juegan ambos caminos y sus geografías en ese antagonismo?
- ¿Cómo los actores y las temáticas mostradas se vinculan con el fondo contextual?
- ¿Qué elementos de debate y de aporte sobre la distribución territorial plurinacional surgen a partir de las relaciones de actores y discursos mostrados?

Las tres primeras cuestiones se despejan en el capítulo 9 principalmente a través del uso de fuentes periodísticas (de carácter único) y de la producción institucional (fuentes léxicas y clásicas) que se explica en el punto b.3 de los lineamientos de investigación y que también se sostiene en la sistematización incluida en el anexo 6. Ese ejercicio permite comprender el debate vial reciente producido en Cochabamba y posicionar a los participantes específicos de los conflictos producidos en torno a las propuestas camineras F-25 y F-24. De esa manera se proponen esquematizaciones de las relaciones de poder, de alianza y oposición, desarrolladas y que marcan el ritmo de su desenlace hasta el 2013.

Con esa misma base teórico-metodológica se ingresa en el siguiente capítulo (10) que profundiza las temáticas abordadas en la discusión vial, tanto cochabambina general como específica de los estudios de caso. A esa reflexión se suma la puesta en escena de las temáticas de debate en los procesos de “consulta” que se desarrollan para los dos proyectos de ruta. Con esa base, se logra articular 4 cadenas discursivas, que incorporen los elementos más relevantes del debate y permiten encontrar las discusiones que hacen al fondo “arqueológico” de la dinámica discursiva y relacional explorada.

Finalmente, la textura como etapa responde a las dos últimas cuestiones de investigación en el capítulo 11, donde se desarrollan las conclusiones parciales correspondientes a esta parte. El trabajo va a sostenerse en diferentes lecturas (explicadas mejor en el punto b.3). Así, una mirada de las relaciones de poder entre actores, inspirada en los avances de Van Compen-houdt pero también en la genealogía foucaultiana, se combina con las posibilidades de trabajo de redes de sentido y discurso desarrolladas por Laclau y Mauffe, para llegar a complementar una mirada más “arqueológica”, de establecimiento de los nodos discursivos develados y ratificados en la dinámica contemporánea en vinculación con la historia.

Entonces, se subraya una relación con la “larga duración” braudeliana como base contextual, como raíz de las relaciones y posiciones de los actores contemporáneos, sugiriendo hipótesis sobre su sostenimiento y transformación. Por otro lado, se recupera parte del análisis de relación entre dinámicas globales y “plurinacionales”, como una configuración multiescalar específica de la Bolivia contemporánea, particularizada en los debates y en los aportes que los dos casos de estudio ponen en evidencia.

CAPÍTULO 9: CAMBIOS Y ACTORES SOCIALES

La anterior etapa muestra el establecimiento de la RVF, posicionada como la red técnica y oficial que facilita el transporte de personas y de los productos, de los flujos comerciales por las principales carreteras de Bolivia, a partir de Decreto Supremo (DS) 25134 de 1998¹¹². Pero sobre todo se profundiza la idea de incluir los tramos F-24 (DS 26996 de 2003) y F-25 (Ley 3025 de 2005) como propuestas de extensión para facilitar su dinámica a través de Cochabamba. Ahora bien, esas declaraciones legales y formales son parte de las muchas discusiones sobre la vialidad que sostienen diversos actores cochabambinos en distintos escenarios y situaciones.

Esas tendencias de discusión son relevantes, en la medida que permiten comprender cuál es la posición que juegan los dos casos, pero además la misma RVF en el debate cochabambino de los últimos años. Para comprender el desarrollo de ese entramado, se propone como marco de referencia responder a la pregunta:

- ¿Qué actores participan en la discusión sobre los caminos en Cochabamba?

Como dato clave se retoma la producción de la prensa local, comprendida como un registro que puede ser revisado sistemáticamente, clasificando las notas y reportajes que se relacionan con la discusión caminera, como fuentes de carácter “único” (ver punto b.3.), y estableciendo cierta tendencia en su evolución en un periodo dado (10 años). Se utilizan dos medios impresos como referencia, los de mayor antigüedad, circulación y “tradición” en Cochabamba, los matutinos: Los Tiempos y Opinión. De su producción, se prioriza aquélla relacionada con el género “informativo”, cuya concepción generalmente se asocia con la descripción no interpretativa de los acontecimientos. Así, en los textos periodísticos informativos se asume una aparente “transparencia” frente a los sucesos, sin que eso impida que se hallen articulados a un discurso y a un actor social, que ocupa una posición específica: la prensa privada local.

Entonces, partir de la producción “noticiosa” supone trabajar con un registro selectivo de acontecimientos a partir de “conceptos como el público, el interés público, la diferencia, la novedad, la magnitud, las consecuencias negativas y nociones similares” (Van Dijk 1990: 165). Para Borrat ese “filtro” de los sucesos “orienta” la acción de otros actores sociales, posicionando a la prensa como un “narrador y muchas veces también comentarista de aquellos conflictos noticiables que ha decidido incluir y jerarquizar en sus temarios” (1989: 69), de ahí precisamente su relevancia como producto y productor social, con aportes válidos en un proceso investigativo.

Desde los límites de esas fuentes, los actores sociales son clasificados, creando categorías generales a partir de la identificación de grupos con rasgos comunes y diferenciales respecto a otros colectivos. El ejercicio permite establecer su intervención en el periodo de análisis, mostrando su evolución. A su vez se logra establecer la relación con otros eventos sociales y políticos registrados en el entorno departamental y nacional, comprendiendo sus asociaciones. Por eso se parte de una cronología específica, que

112 Los detalles sobre el marco legal mencionado, se especifica en el anexo 3.

permite comprender la evolución de las intervenciones registradas (ver anexo 2) en un rango de tiempo de 10 años, considerado pertinente por los ritmos conflictivos de ambos casos. Esa base da paso al tratamiento de otras cuestiones de investigación:

- ¿Cómo se relacionan esos actores con los estudios de caso?
- ¿Cómo se profundizan los antagonismos entre esos actores en el desarrollo de cada caso?

Las preguntas indagan sobre las relaciones establecidas entre los actores en la cronología específica de cada uno de los casos de estudio. Se trata de entender su especificidad a partir de la evolución de jerarquías, alianzas y antagonismos, articulados con la idea de construir o no los tramos propuestos. Así, se distinguen una serie de “tiempos”, marcados por sucesos que se consideran claves en su desenlace. En cada uno de esos escenarios temporales, se desagregan cinco grupos de actores (1. gubernamentales-estatales, 2. gremiales-civiles, 3. Técnicos, 4. multilaterales-transnacionales y 5. “fantasmas”) y se caracterizan sus relaciones de proximidad (contractuales, técnico-administrativas, políticas y socio-económicas) pero también de distanciamiento y enfrentamiento (como tensión técnica u oposición)¹¹³. El resumen gráfico de esos elementos se muestra en una serie de “esquema de actores”, cuya explicación ocupa los subtítulos 9.2, 9.3 y 9.4.

La organización y la interpretación de los escenarios propuestos buscan explicar la mayor capacidad de ciertos actores de movilizar o inmovilizar -desde su posición específica- a otros actores (Van Compenhoudt, 2010: 2) a partir de alianzas y articulaciones, marcando la contingencia (Laclau y Mauffe, 1987) particular en torno a cada propuesta carretera. En ese marco, ciertos elementos discursivos se movilizan como significantes claves, entre los que los objetos que conforman el espacio (las vías, sus nodos, los ríos y bosques, etc.) juegan un rol clave.

9.1. Actores, caminos y tendencias en Cochabamba

Los periódicos se toman como fuentes de investigación ya que constituyen un reservorio de “memoria” social, inevitablemente selectiva y mediatizada, que permite leer una sociedad desde los acontecimientos “noticiales”. Pero no sólo la prensa discrimina y elige a través de una organización de los sucesos que registra, sino también los archivos hemerográficos que compilan y ordenan su producción, como se señala en el anexo 6, cuando se pone en relieve el sistema de compilación de datos periodísticos utilizado en el Centro de Información y Documentación Bolivia (CEDIB), cuya base de datos es parte importante para los análisis con los que se trabaja en este acápite.

Así, a partir del procesamiento de la información desarrollado, los actores sociales que participan en la discusión sobre la temática carretera en Cochabamba corresponden a las siguientes categorías:

¹¹³ La construcción de estas categorías no buscan proponer un marco teórico de clasificación social de actores, sino resumir y facilitar la interpretación de un proceso complejo, retomando sus rasgos considerados fundamentales para su comprensión coherente.

- Autoridades elegidas. Son el grupo formado por personas relacionadas con diferentes niveles de la institucionalidad estatal, designadas a partir de procesos electorales como representantes de la población (nacional, departamental y/o municipal).
- Autoridades gubernamentales. Se refiere a los cargos de los diferentes niveles de gobierno del estado, que son asignados pero no elegidos (como ministros, viceministros, secretarios generales, etc.)
- Administradores de caminos. Son personeros vinculados inicialmente al SNC y posteriormente a la ABC. Si bien en cierta medida corresponden a la anterior categoría, ya que son designados por el gobierno, se identifican como un actor particular dada su relevancia en las notas desarrolladas.
- Cobradores de peajes. Se trata de la representación de la empresa encargada de los retenes y de la gestión de los recursos por uso de vías, inicialmente privada y luego nacionalizada en el periodo de referencia¹¹⁴.
- Financiadores. Son las instancias internacionales (empresas, bancos multilaterales, Estados) cuyos créditos permiten el financiamiento de la construcción de vías.
- Empresas constructoras. Son las entidades, nacionales o extranjeras, que se hacen cargo del desarrollo (en términos de diseño y ejecución) de la infraestructura caminera.
- Organizaciones y movimientos sociales. Se trata de gremios sindicales campesinos, organizaciones comunales e indígenas, vecinos organizados en juntas y otro tipo de colectivos constituidos con cierta identidad, organicidad y con el fin de alcanzar objetivos específicos.
- Sociedades y agrupaciones profesionales. Son organizaciones y colectivos que representan a técnicos y a especialistas, normalmente ligados a la cuestión carretera (como Sociedad de Ingenieros de Bolivia o el Colegio de Ingenieros Civiles).
- Ambientalistas. Son técnicos y organizaciones que se aglutinan para favorecer la protección del medio ambiente y denunciar su depredación.
- Transportistas. Es un colectivo más o menos organizado (muchas veces bajo la forma de sindicatos) que aglutina a las personas que trabajan con automóviles de pasajeros o carga en las rutas.
- Usuarios y población independiente. La categoría se refiere a las personas que son consideradas como fuentes en la prensa y que no corresponden a las categorías anteriores pero que transitan por las rutas al momento de ser incluidos en los textos periodísticos.
- Otros. Corresponden a sujetos dispersos que ocasionalmente son tomados como referencia y que no corresponden a ninguno de los perfiles anteriores (intelectua-

¹¹⁴ El caso de la empresa Cono Sur S.R.L. se explica en la segunda parte, en el acápite 5.1.

les, partidos políticos, vecinos).

Ahora bien, es importante mencionar que la aparición y la proporción de la participación de esos actores en cada uno de los 10 años del periodo tomado como referencia varían significativamente. Por ejemplo, un 43% de todas las notas revisadas corresponden a la gestión 2011, año en el que estalla la mayor conflictividad vinculada al tramo VT-SIM (F-24). En contraste, el 2003 y el 2005 ocupan sólo el 3% y 4% respectivamente del total de notas, dejando en evidencia la poca relevancia de la cuestión vial en esas gestiones para la prensa local, respecto a otras temáticas sociales más álgidas. Otro periodo que tiene cierta relevancia es el 2009, donde se concentra un 13% de las notas revisadas, lo que coincide con el momento de mayor conflictividad en el TV-S (F-25). También es posible anotar que, desde fines del 2006, cuando se crea la ABC a inicio del gobierno de Morales (elegido presidente el año anterior) existe un impulso a los proyectos carreteros y -en consecuencia- su presencia noticiosa se incrementa.

En ese marco, la distribución de los actores en los años de análisis permite resaltar algunos aspectos de su variación en la década tomada como referencia para el estudio:

- A partir del 2007 las categorías de actores convocadas en las notas por gestión son 10 o más. En oposición, el año con menor diversidad de actores es el 2003, donde sólo se participan 7 de las categorías desarrolladas.
- Las categorías que se mantienen como actores constantes para todos los años son las autoridades gubernamentales, los administradores de caminos, las autoridades elegidas, las sociedades y agrupaciones profesionales y los transportistas, aunque la importancia de estos últimos es casi irrelevante para la gestión 2011. Ellos son -si se quiere- los participantes constantes de la discusión caminera cochabambina.
- A partir del 2008 aparecen actores que antes eran prácticamente inexistentes en las notas de prensa: los ambientalistas. Asimismo, si bien los movimientos/organizaciones sociales están incluidos en algunas discusiones antes del 2009, es después de ese año que ganan relevancia en el espacio noticioso. Como se muestra más adelante la presencia de ambos actores está asociada a la presencia de Organizaciones no Gubernamentales (ONG) y Fundaciones, aunque no son del todo identificadas como fuentes de prensa (ver tabla 5).
- El 2011 se confirma como una gestión extraordinaria porque involucra casi a todos los actores. Pero además los movimientos/organizaciones sociales y las autoridades gubernamentales alcanzan un protagonismo particular. Asimismo, otros actores (transportistas y cobradores de peajes) prácticamente desaparecen de la escena en las notas.
- La participación mayoritaria de las autoridades elegidas durante el 2009 muestra su importante asociación con el proyecto de la ruta F-25. De la misma forma el incremento de la participación de las organizaciones sociales, así como la diversidad de categorías que participan en las notas de prensa del 2011 se relaciona con la ruta F-24.

Tabla 5. Categorías de actores sociales en el análisis de prensa vinculados a la discusión vial y a cada estudio de caso

CATEGORÍA DE ACTORES	GRUPOS	Categorías de actores identificados en el caso V-S (F-25)	Categorías de actores identificados en el caso VT-SIM (F-24)
Autoridades gubernamentales	GUBERNAMENTALES - NACIONALES	• Autoridades prefecturales designadas La Paz • Autoridades prefecturales designadas Cochabamba • Autoridades judiciales	• Autoridades nacionales designadas vinculadas a lo vial • Autoridades nacionales designadas vinculadas a lo ambiental • Administradora nacional ambiental • Autoridades prefecturales designadas Cochabamba • Autoridades prefecturales designadas La Paz
Autoridades elegidas		• Autoridades nacionales elegidas • Autoridades departamentales elegidas Cochabamba • Autoridades departamentales elegidas La Paz • Autoridades locales/municipales Morochata-Independencia	• Autoridades nacionales elegidas • Autoridades departamentales elegidas Cochabamba • Autoridades departamentales elegidas Beni • Autoridades municipales Villa Tunari
Administradores de caminos		• Administradora nacional de caminos • Administradora departamental de caminos Cochabamba • Administradora departamental de caminos La Paz	• Administradora nacional de caminos
Organizaciones y movimientos sociales	GREMIALES - CIVILES	• Sindicatos campesinos Vinto-Morochata • Sindicatos campesinos y organizaciones vecinales Independencia • Sindicatos campesinos y organizaciones vecinales Inquisivi • Exautoridades elegidas prefecturales Cochabamba	• Comité cívico Cochabamba • Comité cívico Beni Federaciones del trópico de Cochabamba (Cocaleros) • Confederación de Pueblos Indígenas de Bolivia (CIDOB) • Consejo Nacional de Ayllus y Markas del Qullasuyu, Bolivia (CONAMAQ) • Subcentral indígena TIPNIS • Subcentral indígena Sécure • Consejo Indígena del Sur (CONISUR)
Sociedades y agrupaciones profesionales	TÉCNICOS	• Profesionales en cuestiones viales	• Profesionales en cuestiones viales • Profesionales en cuestiones indígenas • Organizaciones No Gubernamentales (ONG)/ fundaciones vinculadas a la cuestión indígena
Empresas constructoras		• Empresa constructora	• Empresa constructora
Ambientalistas			• Profesionales en cuestiones ambientales • ONG/fundaciones vinculadas a la cuestión ambiental
Financiadores	GLOBALES		• Brasil (BANDES)
Otros			• Organismos multilaterales
	FANTASMAS		• Madereros Narcotraficantes
Cobradores de peajes			
Transportistas			

Fuente: Elaboración propia

Ahora bien, en términos cronológicos sólo el 2005 no existe mención para el tramo V-S, pero todos los demás años existen alusiones -aunque pocas- sobre él, ya sea por el mal estado del camino actual o el avance en obras complementarias, tal es el

caso del puente Sacambaya. Sin embargo, para ese proyecto queda en evidencia que los momentos más significativos de su consideración como hecho noticioso se dan durante los años 2006 y 2009. En cambio, la mención al caso de VT-SIM está presente todos los años, ascendiendo en importancia el 2009. Pese a que el 2010 se registra un leve descenso respecto al anterior, posteriormente muestra una gran escalada el 2011. Del total de las notas que hablan sobre ese tramo, un 75% corresponden a esa gestión.

Con esas tendencias globales esclarecidas, se replantean las categorías de actores para identificar aquéllos que intervienen en la discusión específica de cada estudio de caso. En ese sentido se desarrolla la tabla 5, que muestra las cinco agrupaciones de actores elaboradas y desagregadas para comprender los dos estudios de caso. Un primer elemento que interesa resaltar es que algunos actores recuperados de la producción periodística global sobre las vías no intervienen de manera central en las discusiones de las rutas F-25 y F-24. Eso se relaciona con que los cobradores de peajes, los usuarios-población independientes y los transportistas se vinculan a los problemas cotidianos de gestión y mantenimiento de rutas (ver anexo 6). Por el contrario los dos tramos no corresponden a la vivencia cotidiana de la movilidad, sino a una situación más o menos extraordinaria.

En contraste, la diversificación de las categorías de gubernamentales-estatales y gremiales-civiles es común para ambos tramos. Se trata de un fenómeno también vinculado al crecimiento de la temática “construcción” de caminos, impulsada con la creación de la ABC y el esfuerzo de la ampliación de la RVF que registra la prensa desde el 2006. Asimismo es evidente que la ampliación de esas categorías es mucho más importante para el caso VT-SIM, que además de incorpora a actores multilaterales y a otros que se denominan “fantasmas”, cuyas características se profundizan más adelante. La disposición y las relaciones desarrolladas en el tiempo por esos actores sociales se explican a continuación especificando las particularidades de la discusión en torno a cada ruta.

9.2. Ritmos y actores en torno a la propuesta de la ruta F-25

La explicación de este caso -al igual que la del siguiente- se realiza estableciendo una serie de cohortes de eventos específicos, marcados por hitos sobresalientes en la cronología social desarrollada en torno a cada proyecto vial y a su ejecución. Es -si se quiere- la esquematización de una “puesta en escena” que permite describir quiénes son los actores sociales involucrados, su posición y sus relaciones. Así, las categorías que se utilizan son mostradas en la tabla 5 se asocian a partir de relaciones de proximidad (contractual, técnico-administrativa, política y socio-económica) o de distanciamiento y enfrentamiento (como tensión técnica u oposición).

Para eso se desarrolla un esquema con tres niveles horizontales hacia la izquierda y otros tres hacia la derecha, estableciendo los niveles de oposición (izquierda) o de apoyo (derecha) al proyecto carretero propuesto. Asimismo, la posición vertical representa el poder institucional y/o efectivo que logran ciertos actores sobre otros, sin que eso aluda a una concepción exclusivamente vertical ni formal del ejercicio del dominio

en las relaciones, sino más bien estableciendo ciertas jerarquías y nodosidades en la textura social.

- Primera cohorte de eventos / caso F-25:

Así, el gráfico 15 esquematiza una primera cohorte en torno al proyecto carretero de la ruta V-S establecido en 2005, cuando se declara a su ejecución como una prioridad nacional y parte de la RVF de Bolivia. En ese momento, el proyecto del Puente Sacambaya ya se encuentra en ejecución, bajo la responsabilidad de la Prefectura de Cochabamba. Asimismo, la construcción de la carretera -que hasta entonces es una prioridad “regional” sobre todo para La Paz- es encargada a las autoridades prefecturales de los dos departamentos involucrados.

Es importante mencionar que hay una alianza específica y política entre las autoridades nacionales (elegidas y designadas) y los otros actores paceños, quienes tienen interés por favorecer una nueva vía de ingreso al área metropolitana capitalina, alternativa al actual acceso a través de El Alto. Por eso es que los actores con más interés son los que están vinculados a la lógica paceña y a los valles próximos a Inquisivi, por donde se trazaría la nueva carretera.

En Cochabamba los sindicatos campesinos, sobre todo de Independencia, también tienen un interés alto en el proyecto, por la significativa distancia y la difícil accesibilidad que supone su localización respecto al principal “eje” carretero nacional (la ruta F-4) y respecto a las áreas metropolitanas donde se hallan los mercados para sus productos. Además, mantienen una relación económica y de intercambio fuerte con sus homólogos del Sur paceño que podría fluidificarse con la nueva ruta.

En cambio, los campesinos que se hallan entre Vinto y Morochata, cuyo emplazamiento es más próximo a la ciudad de Cochabamba y sostienen una comunicación más o menos constante con la F-4, no muestran tanto interés, aunque apoyan la posibilidad de contar con una nueva ruta asfaltada. Entonces, si a la derecha se posicionan los actores que están a favor del proyecto y a la izquierda los que se oponen a él, en este primer momento no se registra ninguno que se oponga formalmente y todos los que se manifiestan lo hacen a favor de su ejecución.

Las autoridades que están directamente vinculadas al proyecto carretero son las prefecturales de La Paz y Cochabamba. Ellas todavía son designadas y obedecen directamente a la autoridad nacional elegida, desarrollando así una relación de poder institucional y vertical respecto a la administración departamental de caminos, quien se hace cargo del seguimiento técnico del proyecto en cada departamento. Así, las empresas constructoras asumen el camino como un “trabajo”, sin otro interés que no sea económico; además tienen una relación contractual con el gobierno prefectural, quien a su vez les provee los recursos y realiza el seguimiento.

- Segunda cohorte de eventos / Caso F-25:

Los siguientes eventos relevantes se establecen el 2006, cuando en Cochabamba se

inicia oficialmente la ejecución de la ruta. Lo que llama la atención es que se registra una doble inauguración de las obras, una organizada por el gobierno nacional y otra por las autoridades departamentales elegidas de La Paz y Cochabamba. Así, aunque se modifican ciertas alianzas y oposiciones, todos mantienen su interés por el proyecto carretero. De hecho, lo que se muestra es una pugna por atribuirse la titularidad del proyecto, entre las prefecturas y las autoridades nacionales.

La administradora nacional de caminos -que depende del gobierno central- y las autoridades municipales elegidas de Vinto y Morochata también afines, se hallan a un lado del enfrentamiento; y al otro lado están las autoridades prefecturales, que ya no dependen del gobierno central. Se trata de cargos ocupados a través de las primeras elecciones prefecturales del país que recaen en candidatos de oposición, quienes subordinan a las administradoras prefecturales de caminos.

Las empresas constructoras -que están ejecutando las obras tanto del puente como de la carretera en La Paz y en Cochabamba- dependen directamente del contrato con las prefecturas, pero vale aclarar que principalmente cumplen un rol técnico y de búsqueda de ganancias. Sin embargo, para ese momento manifiestan ciertas dificultades en la ejecución del proyecto. Así, la empresa Olmedo Ltda. hace públicos algunos problemas en el puente Sacabaya y existen informes que registran retrasos en la obra, lo que se comprende como una tensión técnica. Por otro lado, tenemos a los sindicatos campesinos de Inquisivi y de Independencia cuyo interés en la obra es importante, mientras que los sindicatos de Morochata y Vinto parecen menos interesados en la problemática, como se mostró en la anterior cohorte.

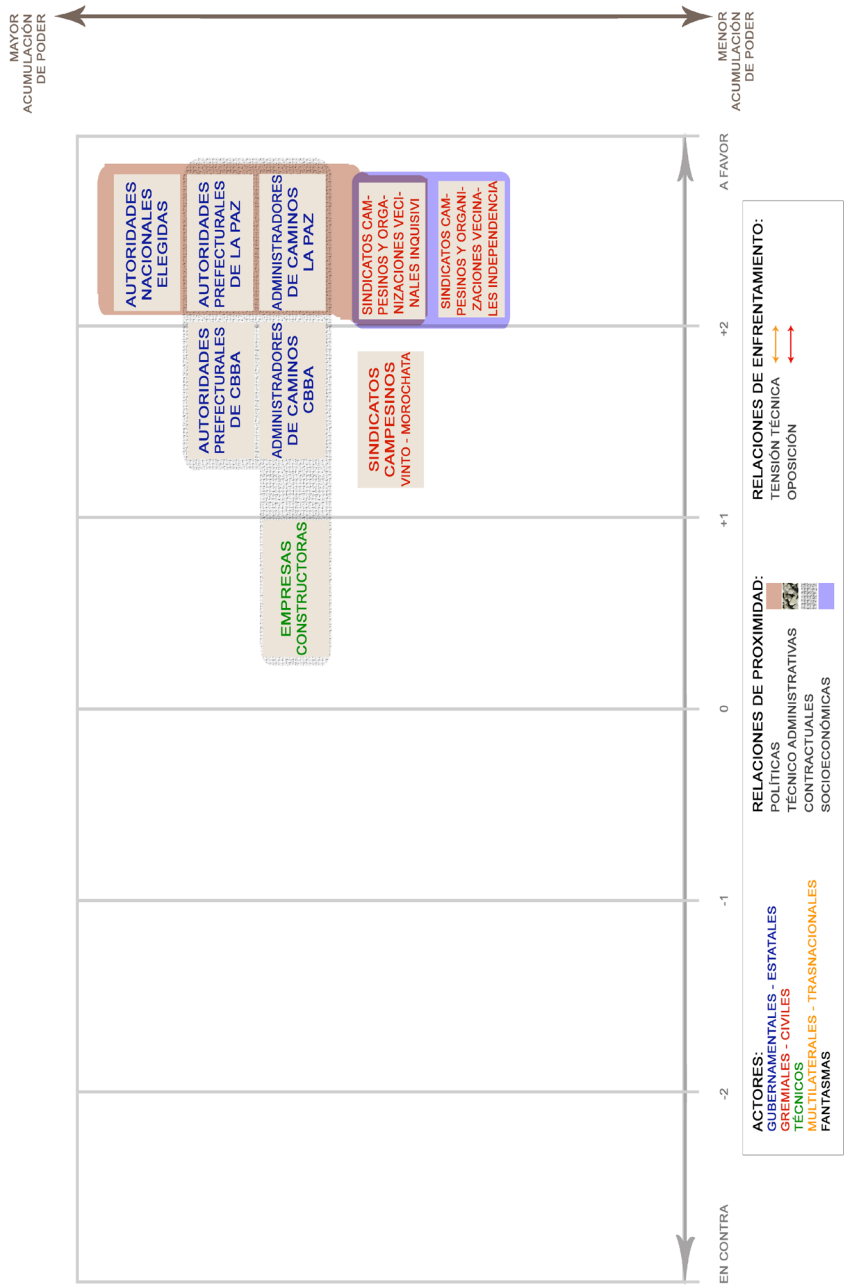
- Tercera cohorte de eventos / Caso F-25:

El tercer compás en el que interesa detener el proceso de la ruta F-25 se da durante el año 2009. En ese momento aparece una oposición efectiva al proyecto, aunque no a la carretera ni al trazo en sí mismos, sino a la ejecución de las obras, tanto en términos técnicos como (principalmente) políticos.

Las autoridades nacionales elegidas concentran la oposición al proyecto carretero, mientras que la defensa del mismo está protagonizada por la “ex-prefectura”. Cabe recordar que el 2008 se desarrolla un referéndum revocatorio donde son depuestos de sus cargos los dos prefectos elegidos (de La Paz y Cochabamba), mientras el presidente nacional es ratificado en su cargo¹¹⁵. Así, en la prefectura de Cochabamba se posesionan autoridades interinas (designadas) que se encargan de realizar una serie de inspecciones en la ejecución de obras -en su tarea técnico administrativa-, de las cuales devienen denuncias y auditorías en contra de las exautoridades departamentales.

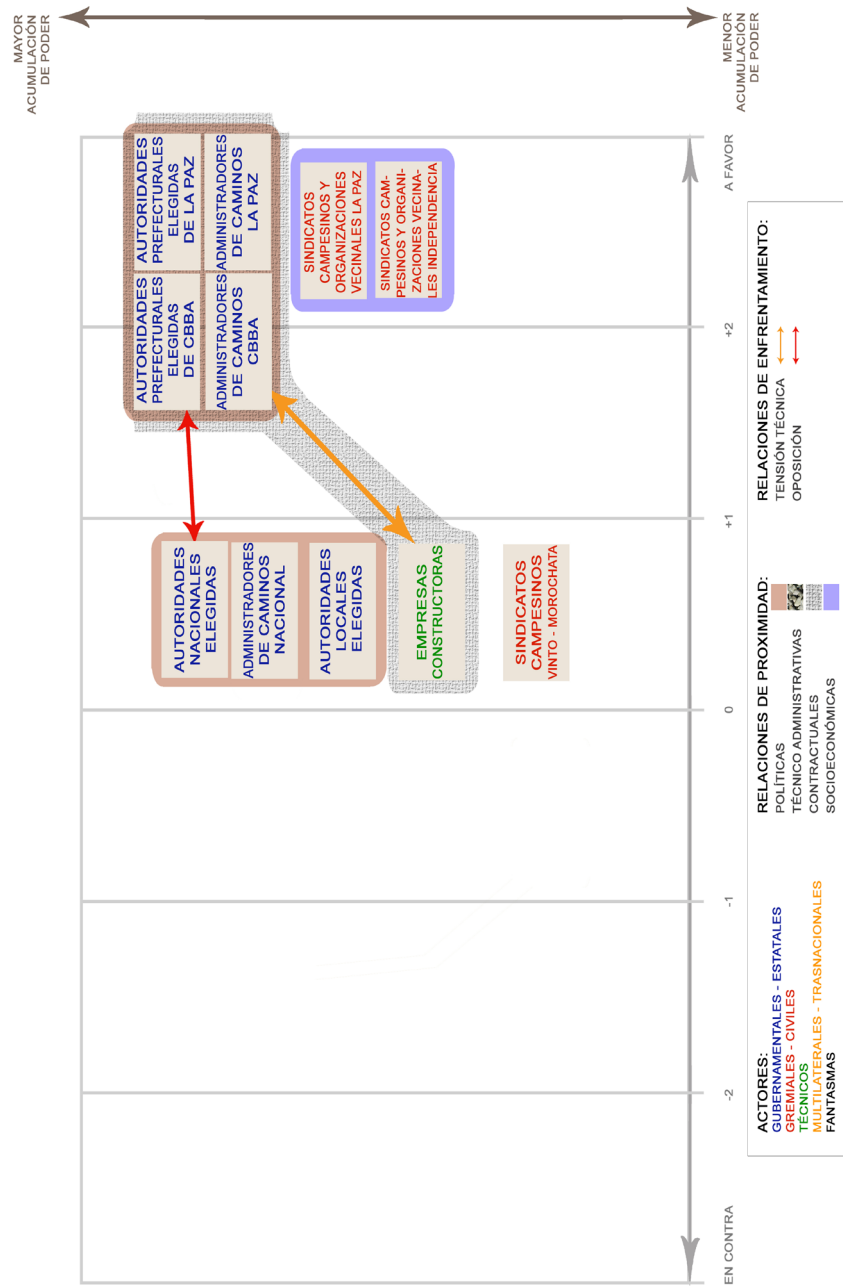
115 Para el caso de Cochabamba, Mayorga aporta elementos sobre ese momento histórico y sobre las tensiones que supuso en términos políticos y electorales, particularmente a partir de sus líderes y candidatos: “En los comicios generales de 2002, Evo Morales y Manfred Reyes Villa fueron adversarios; esta situación se repitió en 2009; sin embargo, mientras la fuerza electoral del MAS fue en aumento, NFR se desvaneció y una agrupación ciudadana postuló a Manfred Reyes Villa en la segunda contienda. En el transcurso tuvieron otro enfrentamiento electoral, de carácter indirecto, puesto que ambos se sometieron a referendo revocatorio de mandato en agosto de 2008 con ratificación de Evo Morales como presidente y derrota de Reyes Villa como prefecto” (2011:68).

Gráfico 15. Esquema de actores en la cohorte 1, F-25



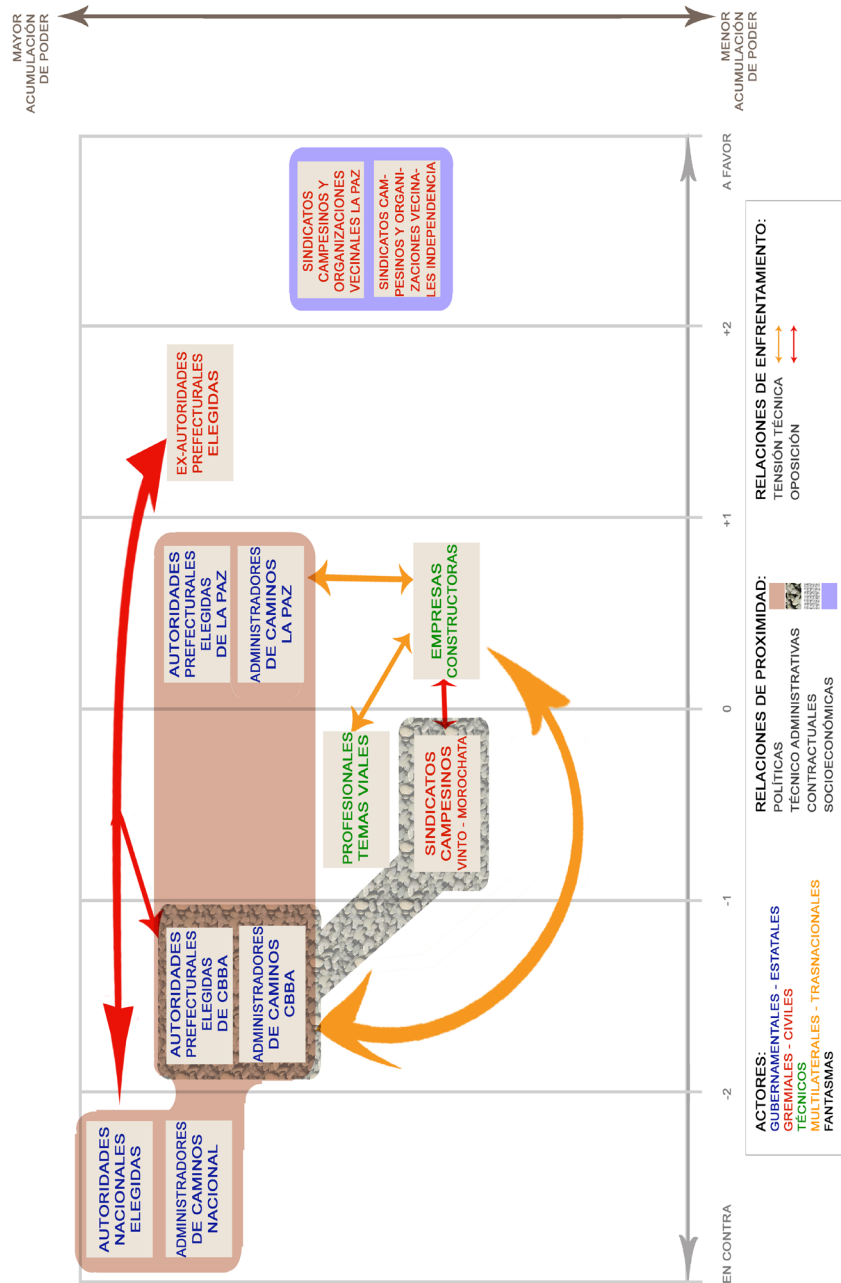
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 16. Esquema de actores en la cohorte 2, F-25



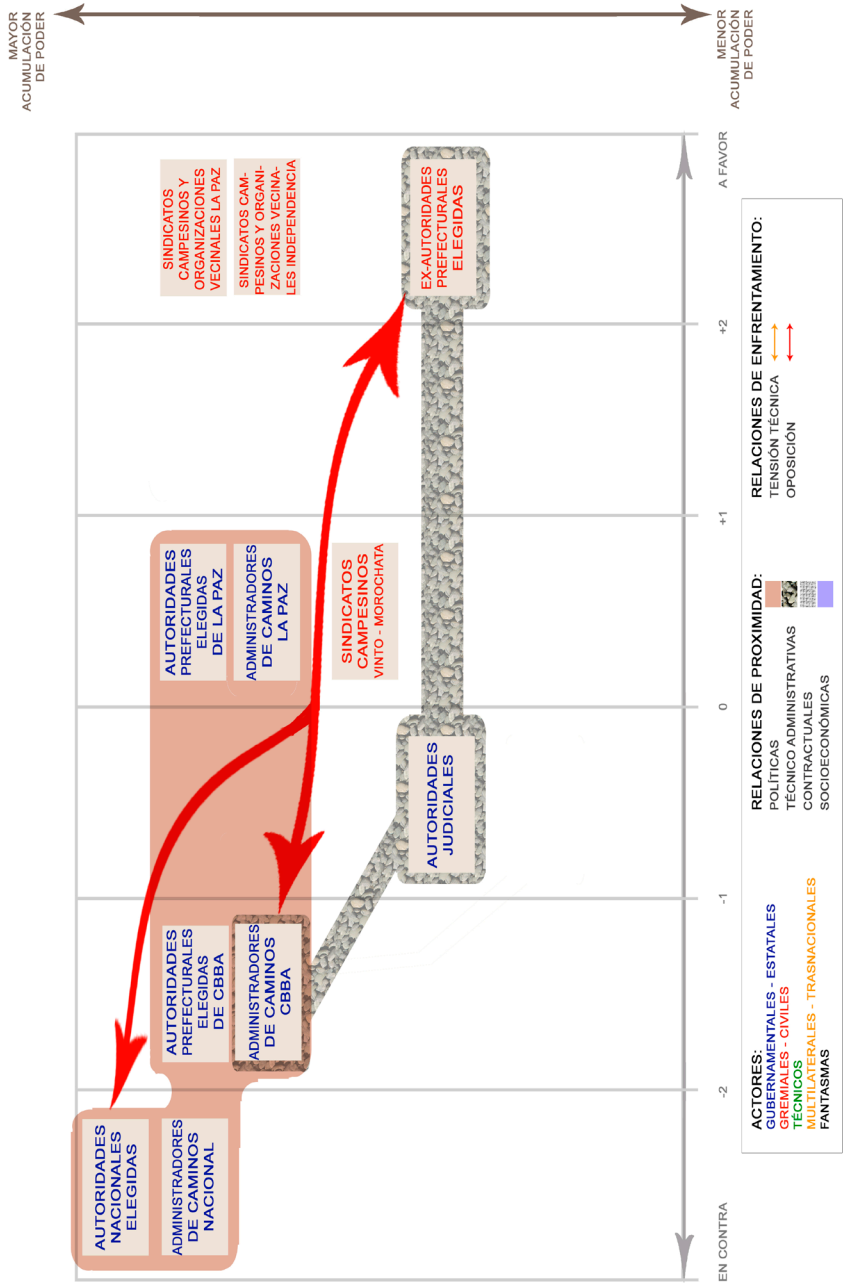
Fuente: Elaboración propia

Gráfico 17. Esquema de actores en la cohorte 3, F-25



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 18. Esquema de actores en la cohorte 4, F-25



Fuente: Elaboración propia

Ambas prefecturas vuelven a responder directamente al gobierno central, por lo que la oposición al proyecto se manifiesta particularmente en Cochabamba y es su autoridad prefectural la que inicia juicios a sus predecesores elegidos por las irregularidades cometidas en el diseño y la ejecución del proyecto (lo que no se repite para el caso paceño, donde el proyecto seguirá su curso).

Así, se recuperan una serie de denuncias de los sindicatos campesinos de Vinto y Morochata sobre el impacto ambiental que tiene la construcción de la carretera. Se menciona que eso es debido a las modificaciones en el trazado realizadas en su ejecución (mucho más fuertes que las propuestas inicialmente) que incrementan los movimientos de tierra, derrumbes, remanentes, escombros y afectan a los sistemas campesinos de riego de la zona. Esas denuncias son también respaldadas por agrupaciones profesionales (más precisamente por la Asociación de Ingenieros Eméritos de Cochabamba (ASIEME)) que va a recoger las preocupaciones de los sindicatos Vinto y Morochata, cumpliendo con su tarea de velar por las cuestiones en su área de especialidad.

Las empresas constructoras (Comando de Ingeniería para el caso de la vía en el sector que corresponde a Cochabamba y Olmedo en el caso del puente) tropiezan con gran cantidad de retrasos que van a ser auditados. Así, se establecen tensiones técnicas entre las empresas constructoras y los sindicatos Vinto y Morochata, pero además respecto a los de Inquisivi e Independencia, los más interesados en el desarrollo de la vía y del puente.

La autoridad prefectural designada de Cochabamba tiene una particular disposición por escuchar denuncias contra la ex-prefectura por su posición política pero también como parte de su rol “técnico” como gestor y controlador de la ejecución de recursos. Asimismo, la oposición de los sindicatos de Vinto y Morochata, al igual que los de Inquisivi e Independencia, no se enfrenta a la ex autoridad, sino a las empresas constructoras como responsables de las afecciones en sus predios y/o de la frustración por conseguir una mayor fluidez económica y comercial.

- Cuarta cohorte de eventos / Caso F-25:

La última cohorte que puede establecerse en torno al proyecto V-S corresponde al momento más “judicial” de su desarrollo, en el que la exautoridad prefectural pierde su capacidad de acción en el entorno político nacional y las acusaciones siguen por parte del gobierno departamental y nacional, elegido y designado. Los únicos que siguen interesados en defender el proyecto son los sindicatos cuyas expectativas de “desarrollo” están relacionadas con él (Independencia-Inquisivi). Los sindicatos de Vinto y Morochata -que antes están enfrentados a la empresa por haber afectado sus predios-, ya no tienen motivo para oponerse y vuelven a apoyar la oportunidad de tener un camino asfaltado. También desaparecen de la escena las empresas constructoras y los contratos quedan sin efecto, dado que los juicios indican a las exautoridades como responsables del contrato y del seguimiento del proyecto vial.

En ese marco, vale la pena anotar que en la cronología mostrada, todos los actores muestran siempre su apoyo hacia la apertura del camino y lo consideran un beneficio

en sí mismo, lo que permite comprender que entre los años 2012 y 2013, en la nueva gestión prefectural elegida, se retome su desarrollo (ver apartado 10.1). De hecho, los sindicatos alejados de La Paz y Cochabamba -los más interesados en la ruta- se ven incluidos en situaciones de enfrentamiento precisamente por la falta de ejecución o la ineficiencia en el desarrollo de las obras. En cambio para las autoridades, el proyecto se constituye en una especie de “trofeo” político en la dinámica electoral del momento. Eso permite explicar la disputa por su titularidad, pero también su estancamiento cuando el contendiente que logra atribuirse la ejecución resulta en el tiempo el “perdedor” en la contienda electoralista. Entonces, demostrar las deficiencias en la licitación y ejecución de obras para los “vencedores”, a través del juicio, es dejar establecida la debilidad de su adversario y su legitimidad como ganadores.

9.3. Ritmos y actores en torno a la propuesta de la ruta F-24

Antes de abordar el análisis del ritmo y la evolución de las relaciones entre los actores vinculados al tramo VT-SIM, es importante mencionar que existen otros estudios de actores, ya sean los realizados en una de las zonas clave de la ruta (el TIPNIS) o sobre el conflicto provocado por el proyecto carretero. Se trata de referencias importantes para este estudio, por lo que sus principales características se resumen en la tabla 6.

Los documentos descritos y los actores propuestos en los mismos muestran el protagonismo de la “doble” protección (étnico/cultural y biológico/natural) del TIPNIS. Por eso, a partir de los textos del 2011, se incorpora al proyecto carretero generalmente como una amenaza al equilibrio “ecológico” de la zona. La tabla además resalta el hecho de que casi todos los textos son desarrollados en el marco de ONG, fundaciones y consultoras cuyo financiamiento es multilateral y bilateral (internacional).

De hecho, el único que escapa de esa tendencia es el propuesto por la vicepresidencia, cuyo argumento se centra en fortalecer la extensión de la RVF y en cierto sentido “denuncia” la intervención de las élites nacionales opositoras y de la cooperación al desarrollo. Paradójicamente, el mismo vicepresidente, es coautor del texto “Dos concepciones del territorio...”, que 5 años antes es respaldado por la cooperación suiza al desarrollo.

En ese marco, el presente análisis toma como referencia esas publicaciones, pero al mismo tiempo recupera la actividad profesional de sus autores, como un colectivo técnico que participa y se posiciona en la discusión del proyecto. Asimismo, es importante resaltar que a diferencia de la mayoría las publicaciones señaladas en la tabla 6, para el presente estudio el eje es el tema vial que -en la dinámica contemporánea “plurinacional”- se entrelaza inevitablemente con las cuestiones de protección de las TIOC, de los departamentos y de las áreas protegidas, de forma compleja y tensa. Entonces, vale aclarar que éste no es un análisis sobre la problemática del TIPNIS, sino sobre el planteamiento de proyectos carreteros en Cochabamba, entre los que el tramo VT-SIM es tomado como un estudio de caso. Es en ese marco que se desarrollan precisamente las cohortes de eventos correspondientes.

Tabla 6. Análisis de actores sobre el TIPNIS

DATOS DE LA PUBLICACIÓN	Título	Observaciones y comentarios
De La Fuente, J. (2005) La Paz: CEBEM	Áreas protegidas... ¿para quién?	Documento desarrollado con el apoyo de Conservación Internacional y USAID, como parte de las investigaciones vinculadas al Corredor Biológico Amboró-Madidi. En él se muestra un análisis de las representaciones sobre las áreas protegidas y su conservación desde los actores que viven en los espacios bajo protección. Por eso no sólo se encuentra información sobre el TIPNIS (32), sino además sobre el Parque Tunari (39).
García, A.; Ramírez, S. y Stefanoni, P. (2006) La Paz: Plural Editores	Dos concepciones del territorio: indígenas y colonizadores en la zona de colonización del Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro-Sécure (TIPNIS). En No somos juguete de nadie... Análisis de la relación de movimientos sociales, recursos naturales, Estado y descentralización.	El texto (con el auspicio de la cooperación Suiza al desarrollo y Agroecología Cochabamba de la UMSS) recupera el análisis de diferentes procesos de tensión y resistencia en momentos de conflicto en torno al uso de los recursos naturales en la Bolivia del siglo XXI, (en varias zonas rurales y en un caso urbano: El Alto). Uno de los ejemplos tomados es el del TIPNIS (31). En él se muestra la tensión entre cocaleros e indígenas amazónicos a partir de sus conflictos y diferencias en temas referidos al tipo de propiedad y al uso de la tierra.
Ortiz, M. (2011) La Paz: Fundación Tierra:	TIPNIS, la coca y una carretera acechan a la Loma Santa: territorio indígena en Cochabamba y Beni. En: Informe 2010. Territorios Indígena Originario Campesinos en Bolivia. Entre la Loma Santa y la Pachamama	El texto es un informe global sobre la situación de demanda y titulación de TIOC e incluye el análisis de varios casos particulares que se consideran críticos, entre ellos el TIPNIS (265). El documento no contiene explícitamente un análisis de “actores”, pero indaga -con respaldo de diferentes testimonios- la situación del área protegida y la titulación de tierra en las comunidades indígenas, profundizando la dinámica de sus organizaciones locales y su relación con la colonización cocalera. Sobre la carretera, incluye los antecedentes del proyecto (280) y propone una cronología del desarrollo del mismo (283). El texto (y la misma instancia autora/editora) cuenta con el respaldo de diferentes fondos de cooperación, muchos eclesiásticos y europeos (Irlandeses y alemanes principalmente).
Rumbol (2011) Cochabamba: Ministerio de Medio Ambiente y Agua – SERNAP.	Evaluación Ambiental Estratégica para el Desarrollo Integral Sustentable del Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécure – TIPNIS.	Se trata de un documento desarrollado con un importante equipo interdisciplinario, que ofrece una mirada tanto técnico-ambiental, socio-económica y cultural del TIPNIS. Incluye en su reflexión el análisis del impacto de una posible carretera por su zona “núcleo”. El documento apunta al desarrollo de un plan de gestión del área protegida y de sus recursos, para lo que desarrolla un análisis de actores (175) y después un “mapa de actores” (193). Si bien se trata de un esfuerzo auspiciado principalmente por el SERNAP, es financiado por la cooperación Holandesa.
Fundación UNIR Bolivia (2011) La Paz: Virgo	El TIPNIS desde la perspectiva de la conflictividad. En Puertas Abiertas, Año 7, Edición especial.	Es un boletín desarrollado por la fundación UNIR, quien a su vez recibe fondos de diferentes financiamientos multilaterales (Irlanda, Suiza, Holanda y Suecia). El texto busca aportar luces sobre los actores y los intereses involucrados en el conflicto desatado por la carretera que se propone atravesar por el TIPNIS. Para eso plantea tres escenarios futuros de resolución del conflicto, uno con carretera, otros sin ella y el último (considerado el más favorable) “a partir de un diálogo constructivo y transparente se posibilita la articulación vial y la conservación del TIPNIS” (7).

Vargas, T. y otros (2012) La Paz: PIEB	Compensación por servicios ambientales de carbono. Una alternativa para reducir la deforestación en el TIPNIS.	Texto auspiciado por el Programa de Investigación Estratégica en Bolivia (PIEB) y la Embajada Real de Dinamarca (DANIDA) que cuenta con la participación de la Fundación Natura cuya directora en Bolivia es precisamente la coordinadora del equipo de investigación. Es producto de la convocatoria “Sostenibilidad de las Áreas protegidas en la Cuenca Amazónica de Bolivia”. Desarrolla una base cartográfica proyectiva de los procesos de deforestación que se han registrado en el TIPNIS y proyecta su posible evolución en el caso de que el trazo vial se lleve o no adelante. Plantea además el ingreso a los mercados de carbono como un estímulo para la conservación de la masa boscosa del área. Así realiza un análisis de actores a fin de proponer un sistema de gestión que viabilice esta opción de conservación (106).
García. A. (2012) La Paz: Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia	Geopolítica de la Amazonía. Poder hacendal-patrimonial y acumulación capitalista	De los textos presentados, éste es el único que no cuenta con auspicio internacional y de hecho es el gobierno central (a través de la vicepresidencia) quien lo propone. Expone una contestación a los opositores del proyecto carretero a través del TIPNIS y busca establecer las razones políticas y económicas que lo justifican. Así, en el apartado “¿Quién tiene el poder en la Amazonía?” (89) enumera actores que se oponen al proyecto, desagregando (y “acusando”) sus intereses y posiciones, desfavorables a la visión estatal y “soberrana” de desarrollo.

Fuente: Elaboración propia

- Primera cohorte de eventos / Caso F-24:

El primer hito histórico -en la década tomada como referencia- se establece el año 2003, cuando se declara al tramo F-24 como parte de la RVF. Es un escenario de actores que se modifica poco hasta el proceso de elecciones presidenciales y prefecturales de 2005. Las autoridades designadas en las prefecturas y elegidas a nivel nacional se hallan en un contexto de fuerte convulsión social. Sin embargo, se establece la prioridad del tramo, argumentando que se trata de un proyecto “ansiado” hace muchos años, lo que se manifiesta en un acuerdo generalizado sobre su necesidad.

En este caso, las autoridades viales llamadas a operativizar el caso son aquellas nacionales y se organizan a partir de la institucionalidad vertical del Estado, que va desde el nivel central hacia sus instancias específicas designadas y vinculadas a la cuestión vial (desde el Ministerio de Obras Públicas hasta el SNC). Asimismo, están involucradas en el proyecto las autoridades prefecturales de Beni y de Cochabamba, quienes aún mantienen su dependencia del nivel central.

Junto a esos actores estatales tenemos otros, como los técnicos especialistas en temáticas indígenas y/o medioambientales, así como las ONG que trabajan en todo el Chacabari, incluido el TIPNIS. Los cocaleros organizados en las federaciones del Trópico se vinculan particularmente con los especialistas en cuestiones indígenas y en movimien-

tos sociales; mientras las comunidades amazónicas -organizadas en dos Subcentrales indígenas (TIPNIS y Sécore)- se relacionan más bien con expertos ambientalistas. En el sector cocalero hay un trabajo de fortalecimiento organizacional y político que -entre muchos otros pedidos- manifiesta su requerimiento del proyecto carretero. De hecho, la vocación vial de ese actor también se muestra en un convenio oficial en el cual asume el mantenimiento de la vía del tramo entre El Castillo e Ichoa.

Por eso mismo, en esta cohorte de tiempo se registra una relación de oposición entre las Federaciones del Trópico -que tienen una lógica de expansión de la frontera agrícola en función al cultivo de coca y una fuerte vocación vial- frente a los profesionales y las ONG ambientalistas cuyo trabajo en la zona se concentra en la protección del bosque. Sin embargo, en las organizaciones sociales se sobrepone cierta “equivalencia”, es decir, cierta sumatoria de esfuerzos que se consolida en el denominado Pacto de Unidad, conformado tanto por las instancias cocaleras como indígenas (Subcentrales CONISUR, Sécore y TIPNIS, todas adscritas a la CIDOB), junto a otros sectores nacionales. Se trata de una alianza política que no tiene que ver con el proyecto carretero, sino con otros debates que en ese momento ocupan el escenario nacional¹¹⁶. Así, los enfrentamientos en la frontera del polígono 7, aunque existen, se mantienen latentes y poco relevantes en la discusión pública.

Otro grupo de actores son los comités cívicos de Cochabamba y del Beni. En el caso de Cochabamba, ellos toman la iniciativa de crear un “comité pro-carretera”, incorporando a colonizadores/cocaleros y a indígenas principalmente ubicados en el sur del parque, es decir, cerca al polígono 7, organizados en el CONISUR. En contraste, el Comité Cívico del Beni -pese a que forma parte de esa coordinación para impulsar el proyecto vial- se alinea con las autoridades designadas de ese departamento, desarrollando así un frente contra del gobierno central en los otros temas que se desenlazan al mismo tiempo en el escenario nacional. El escenario se completa con los profesionales relacionados con las vías (es decir, la Sociedad de Ingenieros de Bolivia, los Ingenieros Eméritos, la Federación de Empresarios Privados, etc.) que apoyan la propuesta de carretera, cumpliendo con su rol técnico-burocrático respecto a las autoridades designadas nacionales y a la administradora de caminos, al seguir, controlar y criticar sus propuestas viales. Así, también se constituyen en proveedores de información especializada para el comité pro-carretera.

- Segunda cohorte de eventos / Caso F-24:

A partir de las elecciones prefecturales y nacionales de 2005, se desarrolla un nuevo tiempo de alianzas y reposiciones. Como parte de los actores relacionados con el gobierno dentro la cuestión vial, aparece la ABC cuyo nuevo impulso como ejecutor y gestor de la RVF es apoyada tanto por las autoridades locales de Villa Tunari, como por las federaciones del Trópico, constituyendo una alianza política importante que llega a su apogeo durante el 2008. Por otro lado, una relación similar se da entre las prefecturas elegidas, todas de oposición al gobierno central. De hecho, la prefectura votada de

¹¹⁶ La nacionalización de los recursos hidrocarburíferos, la nueva Constitución Política del Estado, la autonomía departamental, entre los principales.

Cochabamba trata de atribuirse la titularidad del proyecto carretero (algo similar a lo que sucede con la F-25), sin tener mayor éxito en ese propósito.

El impulso otorgado a la ABC y al crecimiento de la RVF se manifiesta el 2008 con la propuesta oficial de un financiador (BANDES, de Brasil) y una empresa constructora (OAS, también brasilera) para el tramo F-24, a través de una licitación en la modalidad llave en mano. En ese marco, se registran las primeras oposiciones al proyecto, apoyadas en criterios técnicos y financieros, protagonizadas por los profesionales vinculados a la problemática vial. También la empresa constructora y la ABC van a desplazar los primeros elementos en defensa del proyecto, abriendo un primer frente de discusión.

Los comités cívicos de Beni y Cochabamba, así como a los actores indígenas y cocaleños, desaparecen relativamente de la escena, lo que se justifica por su concentración en otros debates y espacios de enfrentamiento. Se puede sostener la hipótesis de que el Pacto de Unidad desarrolla su máxima capacidad de convocatoria, por lo que todos los actores relacionados con “los movimientos indígena originario campesinos” asumen su alianza con el gobierno nacional, sin manifestar alguna oposición pública al trazo carretero¹¹⁷. Lo mismo sucede con las autoridades prefecturales elegidas y los comités cívicos, cuya participación en el conflicto de la Asamblea Constituyente como un frente común los aleja de la cuestión de la carretera.

- Tercera cohorte de eventos / Caso F-24:

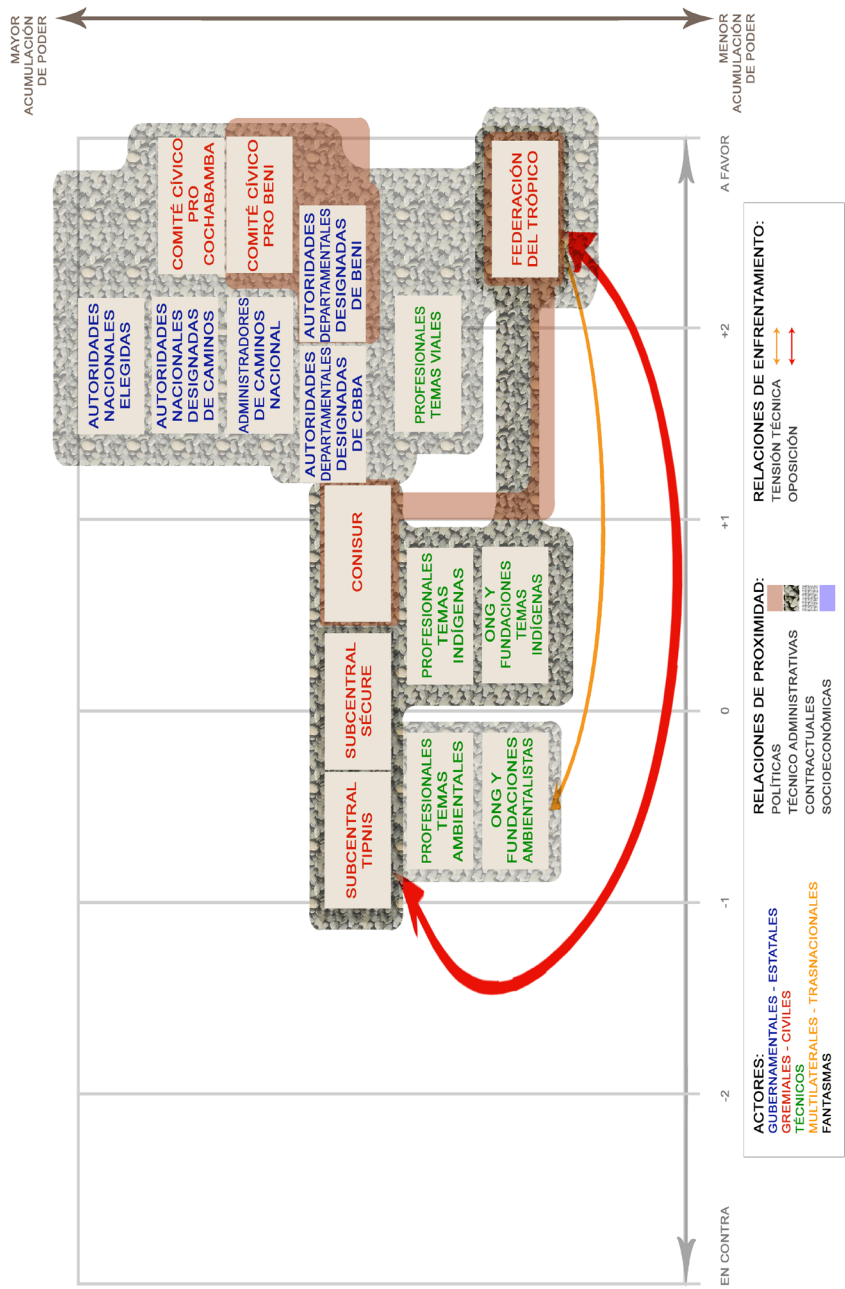
El siguiente compás que interesa marcar se emplaza entre el 2009 y el 2010. El escenario de antagonismo en torno al trazo se va evidenciando y se generan nuevas diferencias y equivalencias entre los actores. Un hito relevante es la llegada del presidente Brasilero para la inauguración de las obras y otro el evento medioambiental internacional denominado: “Cumbre Climática de los Pueblos Indígenas” realizado en Cochabamba donde se manifiesta un frente indígena ambientalista contra la carretera, como señal de la ruptura del Pacto de Unidad como espacio de alianzas.

Parte de las organizaciones que abandonan el Pacto son el CONAMAQ y la CIDOB, dos de las entidades matrices indígena-originarias más importantes del país. Pero también, los profesionales que antes apoyan ese conglomerado junto al gobierno central, marcan su distancia, manifestándose contra la ejecución del proyecto carretero. Entonces, por un lado, se articula un bloque político que está conformado por las federaciones del Trópico, las autoridades elegidas municipales en Villa Tunari, la Gobernación de Cochabamba (forma en que se denominan las prefecturas elegidas el 2010), las autoridades nacionales elegidas (ratificadas el 2009), las autoridades designadas nacionales (viales) y la ABC. Es una equiparación de actores alineados a las políticas del Gobierno y a favor del trazo de la carretera.

En el otro frente se posicionan las organizaciones indígenas que rechazan el proyecto carretero: CONAMAQ y principalmente la subcentral del TIPNIS. La subcentral del

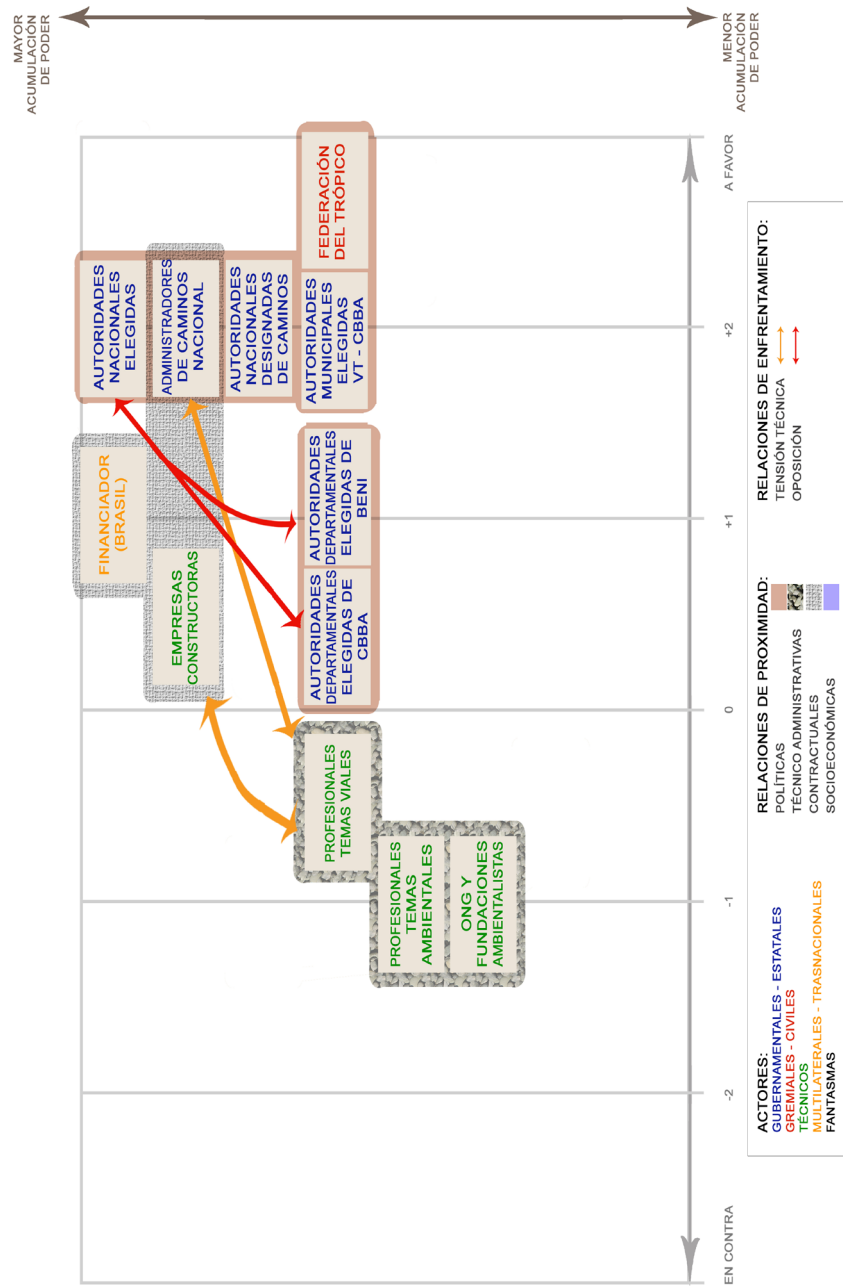
¹¹⁷ El fenómeno se relaciona con la Asamblea Constituyente. La participación de esa plataforma de organizaciones indígena originario campesinas en ese proceso se registra en la sistematización de Garcés (2010) que muestra la relevancia de sus propuestas para el desarrollo de la noción de “Estado Plurinacional”, establecido a partir de 2009.

Gráfico 19. Esquema de actores en la cohorte 1, F-24



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 20. Esquema de actores en la cohorte 2, F-24



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 21. Esquema de actores en la cohorte 3, F-24

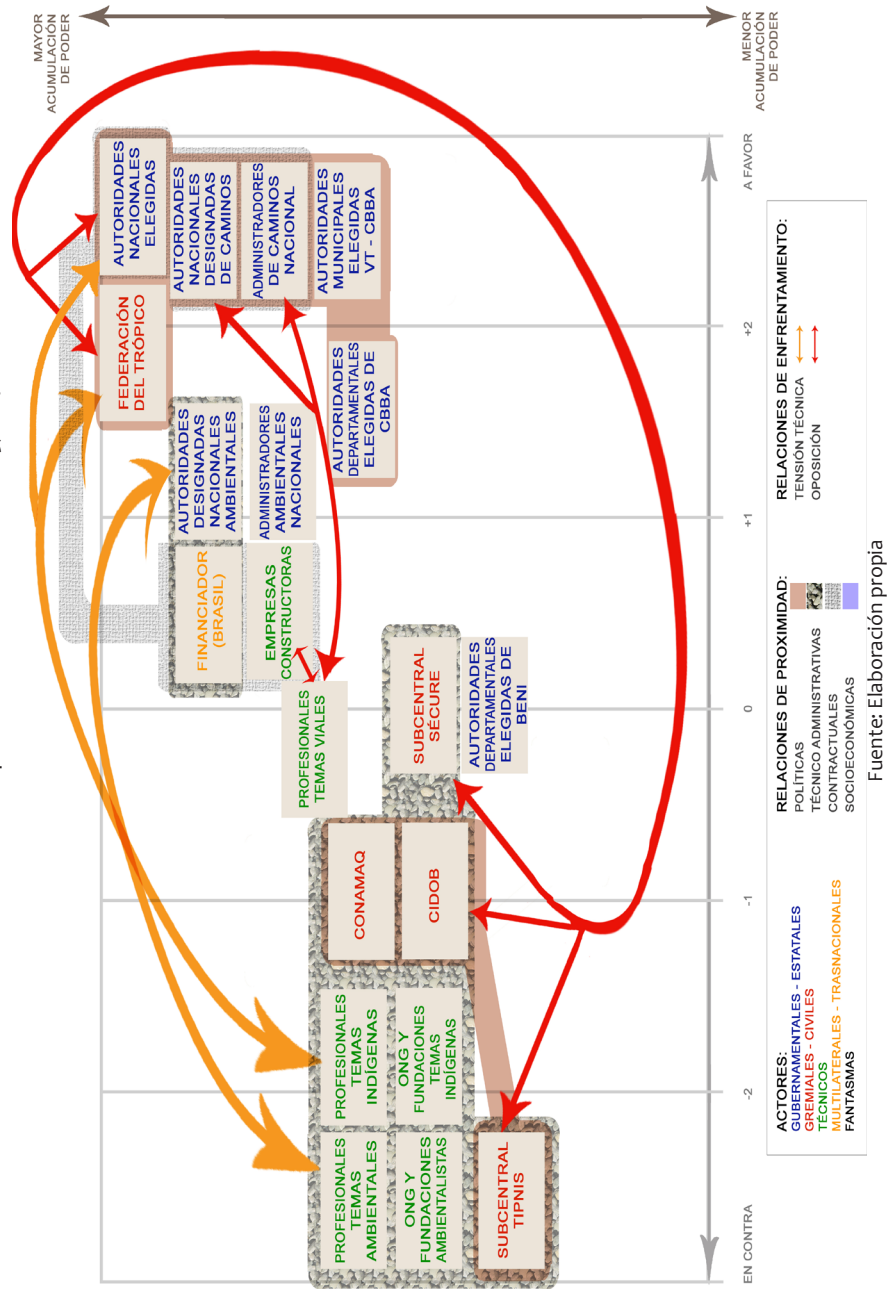
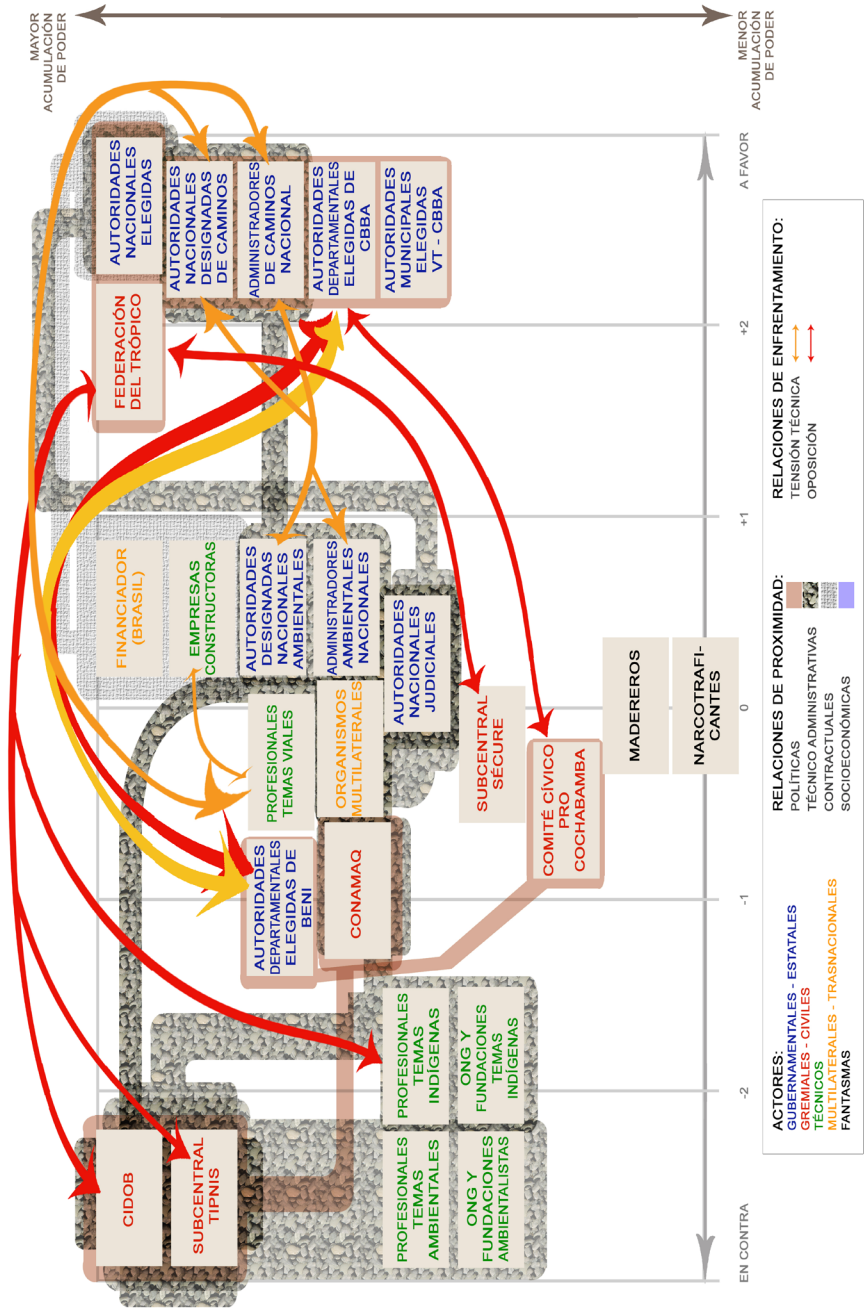
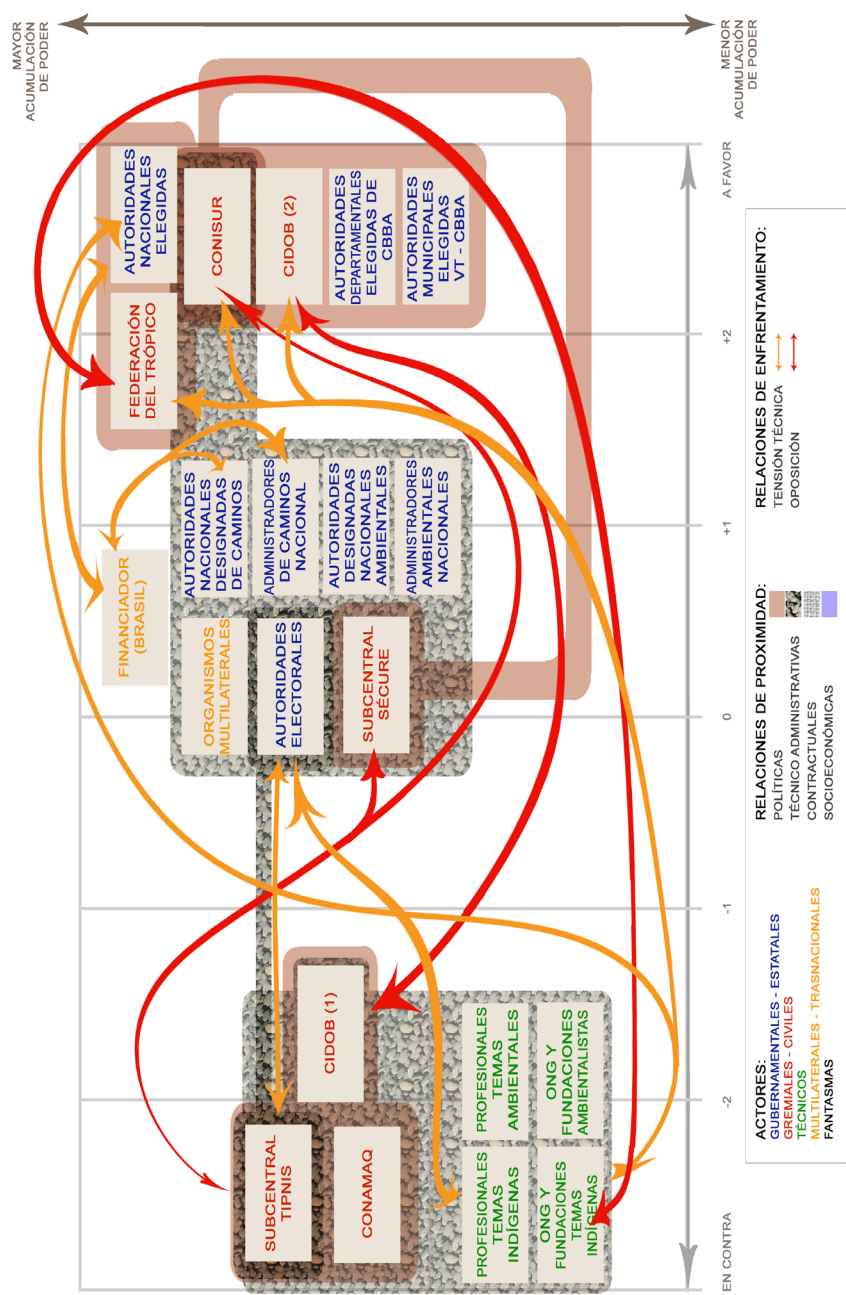


Gráfico 22. Esquema de actores en la cohorte 4, F-24



Fuente: Elaboración propia

Gráfico 23. Esquema de actores en la cohorte 5, F-24



Fuente: Elaboración propia

Sécure marca también su oposición pero principalmente frente las federaciones del Trópico, ya que se registran enfrentamientos por “invasiones colonas” al momento de definir los límites de la TIOC, titulada oficialmente el 2009. A ese frente se suman los profesionales y ONG vinculados a temas ambientales, igual que sus pares especializados en temas indígenas, cuyo trabajo técnico se articula al CONAMAQ, la CIDOB y sobre todo la subcentral TIPNIS, alejándose de su anterior alianza con los cocaleros.

Además se mantiene la posición -marcada para el anterior momento- de los profesionales ligados al tema vial que muestran su rechazo al proyecto carretero en función a criterios técnicos, pero además se manifiestan respecto la cuestión ambiental. Finalmente, es importante anotar que los profesionales y ONG ambientalistas sufren una ruptura técnica respecto a las autoridades del área. Así, los actores desde el gobierno central juegan un rol de supervisión técnica en la temática respecto a la empresa constructora y al financiador son cuestionadas permanentemente y sufren cambios en sus designaciones.

- Cuarta cohorte de eventos / Caso F-24:

El 2011 el antagonismo llega a su momento de mayor conflicto, particularmente por el desarrollo la “VIII marcha indígena en defensa del TIPNIS” entre agosto y octubre, que parte de Trinidad para finalizar en La Paz, pero que además es intervenida violentamente por la policía (Chaparina, 25/09). Ese proceso intensifica las oposiciones y alianzas, concluyendo con la aprobación de la Ley 180, que declara la intangibilidad del TIPNIS y por lo tanto con la “imposibilidad” (siempre contingente) de la propuesta de desarrollo de la F-24 por su área.

El frente contra el proyecto carretero recibe un fuerte apoyo de profesionales y ONG, así como de muchas otras organizaciones cuya intervención esporádica se vincula a la represión en Chaparina. Ése es el caso de los organismos multilaterales y de las autoridades judiciales. Los primeros manifiestan la necesidad de un “diálogo” para establecer acuerdos sobre el trazo y su ejecución, pero también se posicionan en favor de la protección de los derechos humanos. Asimismo, la policía y los fiscales se ven involucrados para esclarecer los eventos violentos, cumpliendo con su rol técnico en el área judicial, alejándose del debate vial.

El bloque que está a favor del proyecto carretero se mantiene articulando a las autoridades elegidas nacionales y cochabambinas, a las federaciones del Trópico y a las instancias estatales subordinadas al gobierno central. Ese bloque se enfrenta explícitamente con parte de la dirigencia de la CIDOB, con la Subcentral Tipnis, el CONAMAQ y los profesionales ambientalistas e indígenas. De hecho, éstos últimos publican documentos que se muestran explícitamente antagónicos frente al gobierno central¹¹⁸.

118 Entre los textos más relevantes se pueden mencionar: “La victoria indígena del TIPNIS” (Bautista y otros, 2012) y “¿Qué pasó? Reflexiones de a pie... girando en torno al problema TIPNIS” (Tejeiro, 2011). Asimismo se registran publicaciones que no toman la carretera ni su debate como elemento central, pero que muestran el proceso de ruptura entre el gobierno de Morales y una parte de los movimientos y organizaciones que formaron el Pacto de Unidad, tal es el caso de “La MAScarada del poder” (Alamaraz y otros, 2012). Existen además muchos otros textos pero en boletines, páginas web y otros formatos. Una parte de ellos se retoman en el punto 10.1.

Como respuesta también surgen publicaciones de la vicepresidencia¹¹⁹, dando paso a un debate de documentos que abordan de alguna manera al proyecto carretero, aunque no siempre de manera central.

Por otro lado, el financiador brasileiro y la empresa siguen en la escena a partir de su relación contractual con el Gobierno y con la ABC, pero con cierto distanciamiento por el dramatismo que toma el conflicto y las denuncias que se suman, entre las que destacan las de los profesionales viales, quienes mantienen su rechazo al proyecto. Otra situación relativamente “confusa” es la de las autoridades ambientales (entre las que aparece el SERNAP como administrador) quienes son las encargadas de “proteger” el bosque desde el Estado, pero además (en el caso de Viceministerio de Medio Ambiente) de aprobar las fichas ambientales del tramo en conflicto, lo que supone una tensión técnica con las autoridades gubernamentales de las cuales dependen y que presionan para favorecer el proyecto carretero.

Otros actores que aparecen son el comité cívico de Cochabamba y las autoridades elegidas de Beni (ex-prefectura, ahora gobernación), que mantienen un relacionamiento político contra la línea del gobierno central y en ese sentido rechazan el proyecto. Por ejemplo, la gobernación beniana subordina su apoyo a la carretera en función a la delimitación limítrofe entre Cochabamba y Beni, una tensión técnica pendiente entre los dos departamentos y que busca ser articulada como demanda en un momento de múltiples tensiones. Por otro lado, hay una constante mención a actores que no tiene voz propia pero siempre son aludidos: los madereros y los narcotraficantes. Es lo que hemos llamado “actores fantasmas”, ya que se trata de identidades asignadas a unos y otros, los madereros generalmente vinculados a los indígenas y los narcotraficantes a los cocaleros, aunque no exclusivamente. Se trata de acusaciones, casi de peyorativos, usados para descalificar al contrincante.

- Quinta cohorte de eventos / Caso F-24:

La última cohorte de tiempo que se propone se extiende desde fines del 2011 hasta inicios del 2012. El hito principal es la IX marcha del TIPNIS, desarrollada entre octubre y noviembre, protagonizada principalmente por la subcentral CONISUR. La movilización también concluye en La Paz y con la obtención de la Ley 222, que propone el desarrollo de una “consulta” a las comunidades del TIPNIS, cuyo temario deberá poner en cuestión la anterior normativa (Ley 180) y establecer acuerdos entre el gobierno central y las comunidades del TIPNIS sobre el trazo de la F-24.

El antagonismo se confirma. Por un lado todo el bloque vinculado al gobierno central y por otro el de la dirigencia indígena que se aleja del Pacto de Unidad. Sin embargo, las representaciones del TIPNIS se dividen, lo que se muestra en el acercamiento de la sub-

119 Frente a los textos mencionados y a su posición de rechazo al proyecto carretero, se desarrollan muchos productos desde el gobierno central (el periódico Cambio, la publicidad del Ministerio de Comunicaciones y la producción de Televisión Boliviana son emblemáticos al respecto). Sin embargo, los exponen mejor las posiciones más importantes y polémicas son los escritos por el vicepresidente, como el que se mencionado en la tabla 6 en el punto 10.1 (Geopolítica de la Amazonía), pero también destaca “El “oenegismo”, enfermedad infantil del derechismo (O cómo la “reconducción” del Proceso de Cambio es la restauración neoliberal)” (2011).

central Sécure al CONISUR y en la aparición de una doble dirigencia en la CIDOB, una de ellas favorable a la realización de la consulta y la otra opuesta. Además se incorpora la autoridad electoral, como un actor encargado del seguimiento de la consulta, quien se articula a instancias multilaterales y a la línea estatal vial y ambiental vinculada directamente al proceso.

La organización de la consulta “previa” organizada desde las instancias gubernamentales y electorales implica relaciones técnicas que van a fluir en torno al CONISUR, la Subcentral Sécure, una parte de la dirigencia de la CIDOB y las federaciones del Trópico. A su vez suponen conflictos permanentes con la Subcentral TIPNIS, enfrentada a la propuesta de la ley 180 y al proyecto vial. En ese sentido, los profesionales y ONG relacionados con temas indígenas y ambientales¹²⁰ explicitan su ruptura técnica con las subcentrales que apoyan la consulta y se registra una suerte de acusaciones sobre quiénes deberían ser los sujetos incluidos en ese proceso, denunciando que se incorpora a grupos que no pueden considerarse “indígenas”¹²¹.

Por otro lado, la empresa constructora desaparece de la escena, ya que las instancias gubernamentales viales cuestionan el cumplimiento de los plazos y las garantías, produciéndose una anulación del contrato. Así, el Estado brasilero -como financiador- interviene al momento de definir cómo se va a disolver el contrato con las autoridades nacionales y viales. En ese sentido, los profesionales del área dejan de manifestarse como partes relevantes de la discusión.

9.4. Aspectos transversales.

Las cohortes de tiempo y escenarios sugeridos para cada tramo y para el desenlace de sus conflictos permiten desarrollar algunas observaciones sobre la dinámica común de los actores, pero además sobre sus amplias diferencias a partir de sus particularidades. Precisamente, parte de lo que se propone visualizar es la asimetría entre la cantidad y la diversidad de actores que se convocan, pese a que ambas propuestas son las únicas de extensión y construcción de la RVF planteadas en Cochabamba en la última década. Eso sin duda tiene que ver con los elementos que se analizan en la anterior parte sobre a las representaciones que implica cada una de las geografías.

Iniciando con los elementos comunes, es importante señalar que para los dos casos, los cortes de tiempos iniciales convocan a los actores más usuales en el tema de las rutas: autoridades departamentales y nacionales, elegidas y designadas vinculadas a lo vial, junto a los profesionales y las empresas constructoras relacionadas con el área. Se trata de una base que alude a los mecanismos del Estado destinados a enfrentar y resolver la

120 Es importante mencionar que existen algunas ONG que toman -más o menos- distancia del conflicto y de las posiciones enfrentadas, lo que se refleja en documentos publicados, más bien analíticos, como los de la Fundación Tierra, de la Fundación UNIR y de CIPCA, algunos de ellos retomados más adelante, en el punto 10.1.

121 Para esta posición, algunas publicaciones periódicas emblemáticas son desarrolladas por el CEDIB (ver los textos PetroPress N° 26, 27 y 28) y de CENDA (la publicación bimensual Conosur Nawpaqman en sus diferentes número entre 2010 y 2012 son muy representativas, incluyendo su separata infantil Añaskitu, que también incluye contenidos respecto a la problemática del TIPNIS).

cuestión vial. Pero además llama la atención que no se registre una oposición cuando se anuncia la incorporación de los tramos a la RVF y a la dinámica carretera nacional, permitiendo sugerir que la idea de una carretera en general no se asocia como algo perjudicial, sino más bien a un “beneficio”, que aporta al “desarrollo” y que es valorado al menos inicialmente.

Ahora bien, los actores que no están relacionados con la cuestión vial usualmente, no se hallan simplemente “ausentes”, sino que no desarrollan alianzas en el momento de proposición del tramo y, entonces, no “condensan” una posición. De hecho, si retomamos las propuestas de Laclau y Mauffe, es posible asumir que cuando el sistema de diferencias no implica la negación de alguno de sus componentes, tiende a diversificarse en demandas que se viabilizan y se solucionan más o menos por la institucionalidad formal, sin abrir espacio a mayores conflictos. Pero cuando esas particularidades y diferencias son negadas por otro actor, pueden “constituirse en sede de un antagonismo” (Laclau y Mauffe, 1987: 224)

Así, los gráficos muestran en ambos casos (aunque más para la F-24 que para la F-25) la ampliación en su convocatoria a actores diversos en el transcurso del tiempo, que van transando sus relaciones y ratificando un antagonismo, logrando establecer la distinción entre dos posiciones. Esa participación ampliada en el juego se relaciona con el desarrollo de “equivalencias”, es decir, con alianzas y encadenamiento de dos “bandos” enfrentados. En ese sentido, comprender el antagonismo como la articulación de la diversidad permite esclarecer que una reivindicación específica “...en un momento concreto se vacía tendencialmente de sentido particular para pasar a representar ese “universal” [que divide] el espacio político en dos mediante la fijación de una frontera” (Canelas y Errejón, 2011: 6).

Cuando la discusión sobre ambos tramos constituye ese espacio de antagonismo, gana en la sumatoria de actores pero no tanto en los argumentos ni en las demandas desplazadas ya que ellas se condensan. De esa manera, aunque hay más participantes es menor la diferenciación entre ellos, ya que el sistema -antes disperso y fragmentado- se aglomera en dos posiciones explícitamente enfrentadas, que se niegan una a la otra.

Otro elemento importante para ambos casos es que la escena política, social y conflictiva boliviana se constituye en una referencia indispensable de comprensión. En ese sentido, para el caso del Tramo V-S, el primer antagonismo que se registra no se relaciona con el tramo, ni con los territorios que atraviesa sino con el proceso electoral que permite a las autoridades prefecturales y a las nacionales enfrentarse y “competir” desde el 2005 hasta el 2009. Se trata de una situación que además se vincula a los líderes políticos de dos lógicas Cochabambinas diferentes, una principalmente urbana y otra más bien rural, que encuentran muchos otros escenarios previos de enfrentamiento (Mayorga, 2011: 70). Sin embargo, ese antagonismo se resuelve en función del desplazamiento del gobernador opositor (76) y a partir del establecimiento de los procesos judiciales en su contra.

En ese sentido, el proyecto carretero y su trazo se convierten en parte de una “fron-

tera”, sólo cuando abren el espacio para establecer la “corrupción” del accionar de uno de los actores (del ex-prefecto o gobernador), a través del cuestionamiento técnico a la empresa y a la ejecución del tramo. La articulación de las comunidades en ese sistema sólo se da cuando se vulneran sus posibilidades productivas. Pero de hecho sus quejas son “atendidas” por el aparato gubernamental y judicial, ya que no se integran como partes “interesadas” del antagonismo y más bien mantienen su diferencia participando indirectamente en la judicialización del proceso.

En el caso de la F-24 también se registra la relevancia de los procesos políticos nacionales en diferentes situaciones. La más determinante es la que muestra la relación entre la intensificación de las tensiones generadas por el proyecto carretero y la ruptura del Pacto de Unidad. Esa articulación queda desasociada cuando las diferencias internas se sobreponen a las reivindicaciones comunes¹²². Pero además, otros componentes “geopolíticos”, es decir anclados en la geografía conflictiva de la zona, particularmente del área protegida y en su historia, permiten comprender la dimensión que alcanza el conflicto.

Por mencionar los principales, se puede enumerar: 1) la lógica de invasión/defensa entre indígenas y colonos (campesinos cocaleros) en el área protegida; 2) la falta de definición de los límites departamentales entre Beni y Cochabamba, así como las tensiones que eso supone a nivel de sus gobernaciones y municipios (Villa Tunari y San Ignacio); 3) las divisiones y alianzas entre las subcentrales indígenas, las gobernaciones y los municipios en función a la distribución, delimitación y apropiación del territorio; 4) las ONG y fundaciones ambientalistas y pro-indígenas que buscan “proteger” el medio ambiente o a los grupos considerados “vulnerables”; y finalmente 5) las lógicas empresariales de madereros, narcotraficantes y ganaderos más o menos articuladas todas las anteriores. La complejidad de ese entramado de relaciones y conflictos puede ser comprendida más a detalle en el documento presentado por Rumbol (2011:145-151 y 272-275).

Sin embargo, es interesante notar cómo toda esa diversidad y actores van a subordinarse y polarizarse en torno a su rechazo o apoyo respecto al proyecto carretero como trazo específico. La relevancia que acá toma la geografía atravesada: el “TIPNIS”, forma una cadena de elementos cuya disputa va a registrarse principalmente entre los tiempos 3 y 4 esquematizados en el acápite anterior. El fenómeno permite mostrar cómo los diferentes intereses y apuestas, tanto desde argumentos indigenistas, ambientalistas, desarrollistas, empresariales e incluso limítrofes, se articulan para favorecer o entorpecer el desarrollo del tramo, ya sea condicionándolo, negándolo o exigiéndolo.

Es un caso extraordinario, lo que se puede afirmar no sólo por su evidente diferencia respecto al conflicto -más modesto y menos mediático- vinculado a la F-25 en Cocha-

122 Varios autores señalan la tensión latente entre campesinos e indígenas en el Gobierno y en el Movimiento Al Socialismo (MAS) (Geffroy y Komadina, 2007; Stefanoni, 2007 y 2010) y algunos de ellos asumen que los conflictos suscitados por el trazo de la F-24 son un detonante clave que la pondrán en evidencia: “Esa ruptura intensificada por las disputas por tierra en el Chapare y el TIPNIS, [que] en parte explican el nivel de conflicto y violencia alcanzado en el caso” (Canelas y Errejón, 2011: 20).

bamba, sino además porque existen otras propuestas de proyectos de la RVF en el país planteados sobre áreas protegidas, como el tramo de la F-16 entre Apolo e Ixiamas o el de la F-3 entre Cotapata y Santa Bárbara (ambos en el departamento de La Paz y planteados desde mediados de la década de 1990) que -si bien han supuesto conflictos y tensiones en su ejecución- no han alcanzado la dimensión ni la convocatoria del caso analizado. De hecho, en su estudio sobre la relación entre el área protegida y la F-3, Mata y Sevilla mencionan: “Por paradójico que pueda resultar es la ejecución de la nueva carretera la que motivó la declaración del área protegida” (2007:43), suponiendo así una lógica extremadamente contraria a la que acá se registra. Asimismo, en relación a Tramo F-16 que atraviesa el Parque Nacional Madidi, durante el 2007 la intervención del Gobierno de Morales es opuesta a la que se toma después frente al TIPNIS, es decir: en defensa del área protegida y no de la apertura del camino, tal como lo registran las notas de prensa referidas al tema.

Eso permite asumir que son los actores específicos -enfrentados en ese momento histórico y en ese territorio- los que permiten explicar el pico de conflictividad vinculado a un significante específicamente “geográfico”, como el trazo del camino. Esa dimensión “contingente” y política se ratifica cuando se revisa que en los dos últimos esquemas (sobre todo en el 5) la importancia del antagonismo se desplaza hacia el área judicial y electoral, otorgando un rol secundario al trazo en sí mismo y poniendo en primer plano la legitimidad de los actores para participar en el debate. Por eso aparecen las alusiones a los actores “fantasmas” como acusaciones e intentos de denigrar al contendiente, ya que la frontera deja de cimentarse sobre el significante geográfico (el trazo del camino) y se concentra en la competencia electoral, cuya dinámica en Cochabamba se intensifica en El Chapare por la relación entre las federaciones del Trópico y el gobierno central¹²³.

Con los elementos mostrados se puede apuntar algunos aspectos sobre las relaciones establecidas, a partir de los tipos propuestos en los esquemas anteriores. En ese sentido cabe aclarar que si bien ellas se han figurado en una lógica vertical (de arriba abajo), a partir de la mayor capacidad de acumulación de poder de unos actores sobre otros, eso no se vincula simplemente con la lógica estatal y con su organización jerárquica institucionalizada, sino también reticular, donde el poder circula y se ejerce en una dinámica circulatoria (Foucault, 1998) de dominios y resistencia no siempre estables.

En ese sentido, es importante denotar que en los esquemas son las rupturas de “oposición” -y los actores que las sostienen- las que concentran el antagonismo. A ellas se subordinan las otras rupturas “técnicas” y también los diferentes tipos de relaciones que se han establecido: (políticas, económicas o técnicas). Ahora bien, todas esas formas de articulación u oposición son relaciones -ante todo ejercicios- de poder, pero aquellas más identificadas con la cuestión política son las predominantes.

Un ejemplo de eso para el caso V-S es el de las autoridades judiciales, que guardan un rol técnico y acogen los diferentes informes y auditorías sobre el caso carretero,

123 Sobre el tema se pueden consultar los diferentes documentos que han analizado el desempeño del MAS ya sea como “movimiento político” (Geffroy y Komadina, 2007; Stefanoni, 2010) o como actor electoral en los diferentes procesos electorarios registrados entre 2002 y 2009 (Mayorga, 2011).

pero que son particularmente receptivos de las denuncias de las nuevas autoridades departamentales elegidas, articuladas a la lógica política nacional. De hecho, los gráficos permiten apreciar que para el final de ese proceso conflictivo esos últimos actores logran movilizar y subordinar a los demás, particularmente a las exautoridades, pero en gran parte por la mediación judicial. En todo caso, los sucesos sistematizados en torno al proyecto de la ruta F-25 muestran la poca relevancia de los sindicatos campesinos como actores específicos y su subordinación a las lógicas del combate electoral, pese a que ellos -sobre todo en el caso de Independencia- son los más interesados en que el proyecto carretero se constituya como una realidad geográfica que movilice la dinámica territorial de la zona.

El poco poder que concentran los campesinos cordilleranos vinculados a ese tramo, contrasta con el que alcanzan los actores indígenas (sobre todo la subcentral TIPNIS) y cocaleros (Federaciones del Trópico) en el caso de la F-24. Se trata de actores que se constituyen en el eje del antagonismo y articulan en torno suyo a los demás actores, ya sea a través de relaciones técnicas o políticas¹²⁴. Así, es interesante revisar su articulación con las ONG-fundaciones y los profesionales ligados a ellas, que en términos globales se marcan como relaciones y/o rupturas técnicas. Lo que se explicita es que tales actores desarrollan un “trabajo asalariado” respecto a las comunidades y al territorio, que es efectivamente “pagado” (generalmente por la cooperación al desarrollo o instancias eclesíásticas internacionales) lo que no niega su posición “política”, pero sí pone en evidencia que se trata de una actividad efectivamente remunerada, como cualquier otro desempeño profesional del sistema de mercado.

De hecho la relación de los ambientalistas y especialistas en la cuestión indígena con las organizaciones sociales no es de simetría evidente ni de subordinación simple. Así, el rol “experto” de los técnicos implica en ciertos momentos una capacidad específica de movilización en los espacios urbanos y en las redes sociales y periodísticas, como portavoces y divulgadores de la “causa” indígena. Entonces logran potenciarse en el sistema y en las situaciones antagónicas como intérpretes privilegiados. Pero al mismo tiempo, los indígenas se apoyan en ellos haciéndolos aparecer en un rol secundario, dado que en principio son ellos los protagonistas “auténticos” de su particularidad.

Ese logro de concentración de poder contrasta con la que desarrollan los profesionales y técnicos vinculados a las cuestiones viales, cuyo bagaje experto está explícitamente centrado en las carreteras, en su ejecución y gestión. La aparente relación directa de su campo disciplinario con la discusión, no los validan para posicionarse como entidades relevantes y por lo tanto resultan incapaces de participar central y protagonicamente en los antagonismos de los casos estudiados, salvo que se articulen -de forma subordinada- a otras lógicas, electorales y judiciales.

124 La carencia de mención sobre las relaciones económicas en esquemas del tramo VT-SIM no se debe a que ellas no existan, sino que a partir de la revisión de los datos de prensa y de otros documentos, se decide establecer prioritariamente las relaciones políticas y técnicas entre los actores. Por otro lado, existe una suerte de “negación” y subestimación de las relaciones económicas entre indígenas del TIPNIS y cocaleros del polígono 7, dado que ellas precisamente son tensas y asimétricas, lo que más bien fortalece la oposición política.

El análisis propuesto pone en evidencia elementos de relacionados con el campo discursivo, de los significados y del combate por fijarlos, que involucran -más bien indirectamente- a la problemática vial. Ambos tramos y los actores que convocan en su discusión ponen en evidencia “fallas” o “puntos de fuga”: “...donde se genera la inestabilidad de los objetos y la contingencia de lo social” (Etchegaray, 2011:191), pero también abren ventanas que permiten analizar las recurrencias y las acumulaciones de sentido, lo que aparece como innegable y casi naturalizado en la temática. Ese enfoque se prioriza en el siguiente capítulo.

CAPÍTULO 10: ¿Queremos carretera?

Los actores y sus relaciones muestran que comunican, articulan y jerarquizan cadenas de sentido, que no sólo dan significado a los enunciados, en tanto material lingüístico, sino además a los “objetos”, a los lugares y a las cosas que componen -entre otros- los paisajes y las redes de una geografía. Así, no solo aluden a las relaciones contingentes y a las especificidades de cada caso, sino a las continuidades y recurrencias, tan sutiles y subterráneas como eficaces y persistentes. La priorización de carreteras veloces, pero al mismo tiempo su concepción como soportes que facilitan una “invasión” de áreas aparentemente cerradas, permite entonces una forma de articulación y de sentidos posibles. Sin embargo, existen también otras interpretaciones de los caminos, aquéllas que los hacen parte de una la movilidad cotidiana, terrestre y/o fluvial, aunque su resonancia sea menos importante en los debates sobre los estudios de caso.

Para ingresar a ese análisis discursivo desde una dimensión “arqueológico”, se propone desarrollar dos espacios previos. El primero retoma el enfoque global, de identificación de las tendencias en la discusión sobre la cuestión caminera a partir de la prensa cochabambina, especificando las temáticas convocadas en las notas y los reportajes desarrollados entre el 2002 y el 2011. Ese trabajo se organiza para responder a las siguientes preguntas de estudio:

- ¿Qué temáticas se relacionan con la discusión sobre la RVF en Cochabamba?
- ¿Cómo se relacionan los actores con esas temáticas en los dos casos de estudio?

De esa manera, el escenario de actores se complejiza mostrando su vinculación con los temas noticiosos asociados a la cuestión caminera. Pero además se pone en evidencia los resultados obtenidos en el análisis específico de las notas referidas a la construcción de los dos trazos de la RVF propuestos en Cochabamba. Con ese fin, el análisis retoma la metodología explicada en el anexo 2 y desarrollada en el anexo 6 (cuyos resultados se retoman también en el apartado 9.1).

A partir de esos precedentes, el estudio se concentra en un fenómeno relevante en el marco del diseño y de la ejecución de los tramos, que permite la participación “oficial” de los actores. Se trata de los procesos de “consulta” que se establecen desde la legislación y desde la formalidad reconocida por el Estado (ratificada en su versión plurinacional a partir de 2009). En los dos casos estudiados se registra el desarrollo de “consultas”, pero con diferentes sustentos normativos y resultados. Se alude entonces a “... los canales institucionales existentes para la vehiculización de las demandas” (Laclau, 2006: 57), aunque no siempre logran establecerse plenamente y -ante su ineficiencia- más bien tienden a intensificar las rupturas¹²⁵.

125 Sobre el tema Laclau menciona que la carencia de eficacia y legitimidad de los canales institucionales puede ser un síntoma de una crisis en la “configuración hegemónica [que] supondrá un cambio de régimen y una reestructuración del espacio público” (2006: 57). Si bien la intención del análisis planteado no busca explorar esta cuestión, es relevante anotar que la carencia de respuestas eficientes en una democracia contemporánea podrían desencadenar situaciones críticas de acuerdo a la interpretación del autor.

Su importancia no sólo se vincula a la posibilidad de comprender los escenarios -exigidos oficialmente- para permitir una intervención social que legitimise las propuestas camineras, sino además porque pone en evidencia aspectos centrales de las proyecciones territoriales, incluidas en el discurso de las comunidades y las organizaciones locales. Ese trabajo se ordena para responder a la siguiente pregunta:

- ¿Qué implicaciones para los actores tienen los procesos formales de consulta?

Los elementos mencionados permiten ingresar al análisis del discurso desde una base solvente, con diferentes fuentes de contraste y de complementación, a partir de los documentos producidos tanto por los actores gubernamentales, como por las instancias enfrentadas a ellos. Entonces como cierre del capítulo, se proponen dos cuestiones a resolver:

- ¿Cuáles son los elementos discursivos nodales en el debate?
- ¿Qué es lo que no se dice y qué es lo indiscutible en el espacio discursivo?

La primera pregunta se despeja al establecer las cadenas discursivas, obtenidas del contraste y de la triangulación de los resultados de los procedimientos analíticos previos, buscando distinguir en ellos los “significantes flotantes” en debate, así como su vinculación con aquéllos cuyo significado está establecido y estabilizado. Para eso se parte de asumir que “La práctica de la articulación consiste [...] en la construcción de puntos nodales que fijan parcialmente el sentido” (Laclau y Mauffe, 1987: 132). Pero para este estudio además se hace particular énfasis en distinguir el rol que juegan los caminos y su construcción en esas articulaciones como significantes que participan del discurso, distinguiendo las particularidades de su posición entre otros elementos en el espacio discursivo.

Si bien tales elementos ponen en evidencia las relaciones de sentido desde su dimensión situacional, permiten también encontrar aspectos recurrentes y enraizados. Son esas condensaciones las que se retoman al responder a la segunda cuestión, donde se pone en evidencia las persistencias del discurso, sugiriendo hipótesis sobre cómo se configuran nociones y representaciones cuya apariencia naturalizada y “normalizada” nos remite a su profundidad histórica. Se buscan las raíces de la “textura” del nacimiento de los caminos, a partir de los casos tomados como pretexto, pero desde su vinculación con el contexto.

10.1. Discursos y caminos en Cochabamba

Al igual que en el caso de los actores, para comprender las temáticas abordadas durante los 10 años de referencia en la producción periodística local (2002-2011), se clasifican temáticas a partir de su recurrencia y significación dentro de la discusión caminera general y para los casos de estudios. Ellas permiten la organización de las notas a partir de sus contenidos, sistematizándolas desde una perspectiva no excluyente y facilitando comprender su asociación con la dinámica de actores sociales ya revisada en el capítulo precedente. Así, se parte de las siguientes categorías:

- **Construcción.** Supone las notas cuyo contenido menciona las propuestas constructivas, en términos de diseño y ejecución, de nuevas vías.
- **Conflictos-construcción.** En las notas que abordan los proyectos de carreteros nuevos a partir de las tensiones, enfrentamientos y violencia que provocan entre los actores sociales.
- **Deforestación.** Se refiere a los textos relacionados con la construcción y el mejoramiento de vías que en su ejecución requieren del despeje de masa boscosa.
- **Conflicto-deforestación.** Hace alusión a los momentos registrados en la prensa en los que el trabajo de despeje (antes mencionado) genera enfrentamientos y tensiones.
- **Derrumbe-destrucción.** Se trata de noticias y reportajes que dan cuenta del desgaste y la intransitabilidad de la plataforma en las vías en uso, generalmente a partir de fenómenos climáticos.
- **Conflictos-derrumbe-destrucción.** Las notas muestran las tensiones y enfrentamientos que se producen por la falta de transitabilidad, causada por la inestabilidad de la ruta.
- **Peajes.** Hace alusión a las notas que hablan sobre la dinámica de los retenes y de su recaudación de fondos en las carreteras.
- **Conflictos-peajes.** Son las tensiones, denuncias y enfrentamientos producidos por las actividades de los retenes y/o de su gestión.
- **Mantenimiento.** Se refiere a los contenidos vinculados al trabajo rutinario desarrollado en la gestión de las vías para garantizar su transitabilidad.
- **Conflictos-mantenimiento.** Corresponde a las alusiones sobre las tensiones, dificultades y enfrentamientos que se producen a partir de las actividades de mantenimiento de rutas.
- **Avasallamiento.** Hace alusión a la relación entre la apertura de rutas y el ingreso de poblaciones en áreas restringidas, ya sea por su protección medioambiental o por su titularidad privada, individual o colectiva.
- **Denuncias de corrupción, malversación, sobreprecios.** Son las notas que incluyen denuncias contra la mala gestión de recursos e influencias, la ineficiencia y el derroche en el mantenimiento y en la construcción de rutas.

Una primera apreciación a partir de las categorías desarrolladas es que las primeras diez se constituyen desde duplas que podrían considerarse parte de la misma temática, tal es el caso de “mantenimiento” y “conflicto/mantenimiento”. Sin embargo, su separación se considera relevante dado que hay notas dedicadas exclusivamente a un suceso (como la construcción) o al conflicto que se produce por él. Asimismo, las dos últimas (“avasallamiento” y “denuncias...”) en general son complementarias a otras

situaciones de conflicto, ya categorizadas en las anteriores temáticas.

Lo mencionado permite afirmar que el conflicto está fuertemente asociado con la aparición de la cuestión caminera en la prensa. Dos posibles explicaciones pueden desarrollarse, por una parte que los caminos se constituyen en temas problemáticos en el entramado social boliviano, pero también que ellos son principalmente tomados en cuenta por el periodismo local cuando la carga de dramatismo de los eventos convierten a su discusión en algo “noticioso”. En ese sentido, otras fuentes, como la aproximación a las rutas desde su uso y gestión cotidiana, desde una suerte de etnografía de los actores del camino es una tarea pendiente, para contrastar las evidencias que se ponen a la luz a partir de las fuentes periodísticas.

En ese marco, vale la pena anotar una constatación evidente. Todos los años incluidos en el estudio muestran que la categoría: “construcción” es incorporada en por lo menos en 20% de los textos periodísticos revisados. Además en ellos las autoridades elegidas, los movimientos-organizaciones sociales y los administradores de caminos son los actores que tienen mayor participación. Eso pone en evidencia que el desarrollo vial se muestra como “evento noticioso” durante todos los periodos, sugiriendo así su relevancia aunque esté muchas veces asociada a los conflictos y enfrentamientos que implica. Asimismo, la categoría “Denuncias de Corrupción-Malversación-Sobreprecios” también es recurrente casi en todas las gestiones (salvo el 2007), como una cuestión transversal al debate de las rutas y a su dinámica periodística.

También es interesante notar que existen algunos encadenamientos clave entre las temáticas propuestas. Una primera es aquella que articula: “construcción / conflictos-construcción / deforestación / conflictos-deforestación / avasallamientos / denuncias de corrupción-malversación-sobreprecios” (relevante para los años 2007, 2008 y 2010); otra serie de categorías es: “peajes / conflicto-peajes / mantenimiento / conflicto-mantenimiento / denuncias de corrupción-malversación-sobreprecios” (relevante para los años 2002 y 2003); finalmente una última articulación incluye las temáticas: “derrumbe-destrucción / conflictos-derrumbe-destrucción / mantenimiento / conflictos-mantenimiento / denuncias de corrupción-malversación-sobreprecios” (presentes todos los años salvo el 2004, lo que se explica en el anexo 6 al igual que para los anteriores casos). Los casos de estudio se relacionan principalmente con el primer encadenamiento, vinculado a la construcción carretera.

Ahora bien, si retomamos la revisión de las notas de prensa que de alguna manera u otra se refieren a los tramos en estudio, una primera clasificación interesante es la que diferencia los textos que toman a esos proyectos carreteros como argumento central o secundario. Esa distribución es relevante en la medida que indica cuándo los medios citados concentran su atención en el tema de la construcción en sí misma, en los recorridos propuestos, en sus alternativas geográficas y dificultades, o cuándo esos elementos se convierten en argumentos laterales mientras otros, como los conflictos, la judicialización o la corrupción, ganan el protagonismo central de las notas dejando de lado el diseño de las rutas y las articulaciones propuestas.

En esa línea, las notas que abordan al tramo V-S como temática central y secundaria alcanzan cantidades casi similares. Así, se puede afirmar que, para la producción periodística, la obra en sí misma casi tiene la misma importancia que sus consecuencias electorales y judiciales. En contraste, la diferencia entre los textos que hablan sobre la F-24 como elemento central y secundaria es importante, favoreciendo el debate de la carretera, su diseño y ejecución por sobre otros temas vinculados a ella. De esa manera, las cifras dan cuenta de la importancia mediática que asume el trazo por la geografía que se propone atravesar (principalmente en el TIPNIS), sus características políticas y medioambientales específicas, que serían más o menos violentadas por la apertura del camino, lo que se ratifica en la presencia complementaria de temáticas como: la deforestación (y sus conflictos) y el avasallamiento en las notas relacionadas con ese proyecto de camino.

Los aspectos mostrados nos remiten a un marco global, donde la construcción de las rutas se asume como un beneficio, pero también subraya la relación entre esa construcción y la electoralización de su desarrollo, donde el conflicto y la corrupción son un estigma más o menos generalizado, al menos en su dimensión noticiosa. También nos remite a las discusiones “ambientalistas”, elemento principalmente centrado en los debates producidos por la F-24 y en la carga social vinculada a la geografía específica que se propone articular. Sobre ese mismo aspecto, llama la atención que la producción periodística de la F-25, cuya geografía también supone protecciones sociales y ambientales, no se registren las mismas asociaciones y más bien se remiten a la afección de las obras a los sistemas productivos de los campesinos.

10.2. Consultando las consultas

Las temáticas principales identificadas en torno a las dos rutas, toman una nueva dimensión y profundidad cuando se contrastan con el análisis de los procedimientos de “Consulta” y sobre todo con sus resultados. Si bien tales procesos se aplican para ambos casos, obedecen no sólo a circunstancias distintas, sino además a referentes institucionales más o menos diversos. Para distinguirlos y desagregarlos sistemáticamente, la lectura se organiza a partir de los siguientes elementos: 1) Las referencias normativas que sustentan la aplicación del proceso; 2) los actores convocados tanto en el diseño como en la implementación; 3) las características del diseño y sus modificación en el proceso de su desarrollo; 4) el desarrollo de la consulta y dificultades enfrentadas; 5) los resultados obtenidos y sus particularidades en términos de proyecto territorial; y 6) los impacto de esos resultados.

Con esos criterios se aborda el proceso de consulta relacionado con el tramo F-25. Cabe aclarar que las fuentes de análisis utilizadas corresponden al documento “Estudio de identificación y Estudio Técnico Económico Social y Ambiental (TESA) del proyecto construcción ruta fundamental F-25 tramo: Vinto – Puente Sacambaya” (2012), desarrollado en una versión borrador por las empresas constructoras SGT Ltda. - WH consultores SRL., quienes son los nuevos proponentes del tramo, contratados por la Gobernación Cochabamba. Asimismo, sus contenidos son complementados con la

información recuperada a través de entrevistas a personal técnico de la ABC (oficinas Cochabamba y Nacional) vinculado tanto al seguimiento de la ruta, como a la revisión y aprobación de los proyectos y de sus estudios ambientales (ver anexo 4).

En ese marco es importante mencionar que la primera proposición del proyecto, a cargo de la exprefectura y desarrollada por la empresa Comando de Ingeniería, concibe al proyecto como una ruta departamental y no como parte de la RVF, lo que se justifica en la ambigüedad entre lo “regional” y “nacional” que se observa en las leyes 2538, 2787, 2799 y 2817 referidas a dicho camino (ver anexo 3). Eso, sumado a la categorización con la que se plantea el diseño de “mejoramiento”, permite que inicialmente se identifique al proyecto como una obra de poco efecto en el entorno (categoría 3)¹²⁶, por lo que no involucra un proceso de un Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (EEIA) ni requiere una “consulta pública”.

Es importante destacar que los procedimientos de consulta, en la legislación sobre el tema vial, se incluyen como un requisito “optativo” para las empresas proponentes de proyectos, aunque no para las autoridades de gobierno a cargo en el caso de que su categorización lo requiera¹²⁷. Así su desarrollo se subordina a los “Programas de Reposición de las Pérdidas”, cuya aplicación se prevé a partir de la ejecución de obras camineras (tal es el caso de las sesiones por derechos de vía). Sin embargo, los documentos presentados el 2012 (TESA) incluyen un apartado específico para la sistematización de “Talleres de Consulta Pública”, que precisamente se ejecutan como una aplicación de la Ley 1333. En ese sentido, el proyecto es replanteado desde una categoría 2 no solo porque se trata de una vía de relevancia nacional, sino además porque propone variantes importantes respecto al trazo actual, que requiere de EEIA “analítica específica” (art. 25).

La consulta se incorpora como parte del “Programa de Reposición de Pérdidas” (RPP), el mismo se refiere a:

...la primera fase de relevamiento de información geográfica, legal y social sobre derechos,

¹²⁶ La reglamentación de la Ley 1333, en su capítulo segundo, establece los mecanismos de categorización en 4 niveles, donde el 1 requiere un EEIA analítico integral, el 2 un EEIA analítico específico, el 3 implica solo “el planteamiento de Medidas de Mitigación y del Plan de Aplicación y Seguimiento Ambiental”, mientras el 4 no supone mayores consideraciones. El documento detalla los criterios que permiten la clasificación de los proyectos, a partir del llenado de un formulario, denominado Ficha Ambiental, que a su vez es revisado por las autoridades designadas del área, quienes otorgan la Declaratoria de Impacto Ambiental (DIA) (que corresponde a una “licencia ambiental”) dando paso a la posibilidad de ejecutar la obra. Como muestran los conflictos de ambos casos, el desarrollo de los proyectos encuentran formas para proponer e iniciar la ejecución de los caminos evitando -más o menos- ese proceso, lo que constituye una parte esencial de los cuestionamientos al desarrollo de las obras.

¹²⁷ De acuerdo al reglamento pertinente de la Ley de Medio Ambiente (1333), dentro del desarrollo del Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (que es requerido para obtener la Declaratoria de Impacto Ambiental (DIA) que viabiliza la ejecución de proyectos) en su artículo 162, se “deberá efectuar la Consulta Pública para tomar en cuenta observaciones, sugerencias y recomendaciones del público que pueda ser afectado por la implementación del proyecto, obra o actividad. Si en el EEIA no estuviese prevista la misma, la Autoridad Ambiental Competente procederá a someter el EEIA a un periodo de consulta pública y a recabar los informes que en cada caso considere oportunos, antes de emitir la DIA”. Así, se sostiene que las empresas proponentes no están “obligadas” a desarrollar la consulta, aunque sí el gobierno, a partir de sus autoridades en el área quienes deben aplicar el procedimiento para garantizar la aceptación social de trazo y de sus posibles afectaciones.

privados y otros, cuyo objetivo general es el de identificar, cuantificar, valorar y avaluar viviendas, predios e infraestructura, bienes inmuebles y derechos ubicadas en el Derecho de Vía de la carretera, para prevenir, minimizar o en su defecto mitigar impactos negativos a los medios sociales económicos y culturales emergentes para la Liberación del DDV durante la ejecución de obras viales. (PCA-Ingenieros Consultores S.A., 2008: 162)

Ahora bien, la sistematización de los talleres de consulta alude no sólo a ese marco legal, sino además explicita su alusión al derecho de consulta establecido en la CPE a favor de la “territorialidad” de los pueblos “indígena originario campesinos”. Pese a eso, en su desarrollo y resultados, el documento se remite principalmente a las cuestiones de derechos de vía y de reposición de pérdidas. En ese sentido, el proceso en su diseño es realizado por el equipo consultor a cargo de la propuesta: SGT Ltda. - WH consultores SRL., a partir de tres talleres participativos con los representantes de los sindicatos, la comunidades y las juntas vecinales locales. Sin embargo, para eso se desarrollan previamente una serie de entrevistas y reuniones de trabajo con las autoridades locales para lograr consensos en torno al temario y la metodología de trabajo de los talleres. En ese sentido, el diseño resultante establece la siguiente agenda general:

- Registro de participantes.
- Inauguración del evento.
- Presentación de equipo Consultor y el Proyecto.
- Presentación de las características del Proyecto [en términos de: Objetivo del proyecto; Diseño preliminar del proyecto carretero; Identificación de impactos y correspondientes medidas de prevención y mitigación de los mismos].
- Presentación del Marco Legal que regula la LDDV [Liberación de Derecho de Vía].
- Conclusiones.
- Firma del acta de Consulta Pública.
- Clausura del evento (SGT Ltda. - WH consultores SRL, 2012: s/p).

En esos términos se desarrollan los talleres en septiembre 2011. El primero en Montecato (involucrando a las comunidades de Montecato, Sexta Parte, Llave Chico y Llave Grande), el segundo en Punacachi (con Iglesiasani, Chullpakasa, Chaupisuyu, Corata, Kiri Kiri, Linde, Parte Libre, Huayata, Yayani y Tiritá) y el último en Independencia (con las comunidades de Santa Rosa, Tiquirpaya, Katusutu y Pucara).

Un elemento a resaltar es que las comunidades participantes no lo hacen con todos sus miembros, sino principalmente a través de sus representantes y dirigentes. Esos actores convocados, al momento de ingresar en la sesión, reciben información escrita (en un tríptico) sobre el tramo carretero, la dimensión de las mejoras propuestas, sus impactos y beneficios. Además la “consulta” plantea las siguientes características en su desarrollo, de acuerdo a su sistematización:

Se respetó el sistema tradicional de valoración de la comunicación oral, bilingüe, evitándose la generación de situaciones abstractas de impacto individual recurriendo, nuevamente y en todos los casos, al soporte y/o respaldo audiovisual de la propuesta. Concluida la exposición del Consultor y el interactivo dialogo [sic] entre todos los participantes en el evento, se elaboró y se leyó el acta de Consulta Pública que generó nuevamente un diálogo hasta que los pobladores estén conformes con el contenido de dicha acta. Todo evento concluyó con la firma de dicho documento.

Así, utilizar el idioma local e involucrar a las organizaciones -a través de sus represen-

tantes- parece concordante con el espíritu de la CPE, que favorece la inclusión de los “usos y costumbres” indígena-originario-campesinos. Sin embargo, el punto central en las discusiones se refiere a la sesión de los derechos de vía y no cuestiona significativamente el trazado propuesto. De hecho, en todos los sectores afectados por las variantes planteadas se registra algunos cuestionamientos respecto al ancho de la sesión, sugiriendo que corresponda sólo a 25 o hasta a 12,5 mt en vez de los 50 a cada lado de la vía contemplados en la Ley. También se pone en evidencia que la mayoría de los propietarios de terrenos afectados no tienen su titularidad “saneada”, lo que dificultaría los procesos de indemnización.

Pese a eso, en todas las transcripciones de actas de conclusión incluidas en el documento se inicia señalando -por parte de las comunidades- el: “...agradecimiento por el proyecto y que están de acuerdo con la ejecución inmediata del estudio a diseño final para su posterior construcción y en tal sentido se comprometen a prestar toda la colaboración a la empresa consultora Asociación Accidental SGT-WyH Consultores y ABC”. También el documento registra las expectativas de “Los pobladores de la zona de Morochata, [que] han exigido que la construcción de la carretera pase por su centro poblado, sin embargo, en reuniones previas con las autoridades, se les explic[ó] las razones del porqu[é] el diseño de la carretera pasaría por Iglesiasani”.

También los talleres muestran que la población considera los riesgos de la ejecución de la vía, vinculados al posible incremento de la circulación y de la aceleración de los automóviles. De hecho solicita que se incluyan señalizaciones y se desarrollen circunvalaciones en torno a los centros más densamente poblados (como Independencia). Sin embargo, eso no evita que se considere al camino y a su propuesta como un beneficio que les permite superar las dificultades actuales que supone el mal estado de la ruta actual y la poca accesibilidad a las ciudades del eje troncal (La Paz y Cochabamba).

En cambio el proceso establecido en torno de la ruta F-24 se remite a la aplicación de otras estructuras normativas, además de las mencionadas para el proyecto V-S. Para su análisis, se toman como referencia tres informes publicados sobre la consulta: “Informe de observación y acompañamiento de la Consulta Previa Libre e Informada a los Pueblos indígenas del Territorio Indígena y Parque Isiboro Sécure-TIPNIS” (Servicio Intercultural de Fortalecimiento Democrático [SIFDE]-Órgano Electoral Plurinacional [OEP]: 2012); “Informe Final del proceso de Consulta Previa, Libre e Informada a los Pueblos Moxeño-Trinitario, Yuracaré y Chimane del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécure (Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda [MOPSV] y Ministerio de Medio Ambiente y Agua [MMAyA]: 2012); y “Resultado de la visita al TIPNIS ¿Cómo se realizó la “consulta” del Gobierno?” (Pastoral Social Cáritas Boliviana [PSCB] y Asamblea Permanente de Derechos Humanos [APDH], 2013). Junto a esos documentos, existen otros, de publicaciones periódicas de ONG (principalmente del Centro de comunicación y Desarrollo Andino [CENDA] y del CEDIB), los que son complementados con la información recuperada en entrevistas.

Es relevante recordar que el proyecto corresponde a una categoría 1, por lo que requiere la aplicación de medidas “integrales” en términos de EEIA de acuerdo a la Ley 1333.

Dado que la ruta se planifica en tres tramos (ver el mapa 10 y el apartado 5.3), en dos de ellos se desarrollan las fichas ambientales “normalmente”, aún en el sector que está dentro del área del Parque Nacional pero en el polígono 7 (en el tramo 1, entre Isinuta e Ichoa). De hecho, no se conocen mayores repercusiones sobre el desarrollo de alguna consulta para esos sectores, ya que las poblaciones afectadas aparecen como partes evidentemente interesadas en el desarrollo del tramo. Sin embargo, es en la zona de la TIOC -titulada el 2009- que se generan las tensiones por la carencia del proceso de consulta.

Dado que corresponde al “territorio” apropiado por las comunidades indígenas, no sólo se reclama la falta de aplicación de una consulta para el desarrollo del tramo 2 en los términos que supone la Ley 1333, sino como un proceso “libre, previo e informado”. Esa concepción se sostiene tanto en la legislación nacional referida a los derechos de los pueblos indígenas-originarios-campesinos (fortalecidos en el contexto “plurinacional”), como en su articulación con la normativa internacional, principalmente con el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo y la Declaración de Naciones Unidas sobre Derechos de los Pueblos Indígenas, ambos ratificados por Bolivia (ver anexo 3) pero además subrayados en la CPE aprobada el 2009. La siguiente cita de Paz resume bien ese reclamo:

El primer elemento a considerar es el carácter de pre existencia de pueblos y naciones indígena originario campesinos (art.2), la pre existencia es el fundamento que garantiza su libre determinación, el derecho a su autonomía y autogobierno. Siguiendo el balance normativo, la constitución boliviana abre un capítulo específico sobre los derechos de los pueblos indígenas reiterando su pre existencia y mencionando el derecho que tienen a ser consultados a través de sus instituciones cuando medidas legislativas o administrativas les afecten. El Derecho a la Consulta es de obligatoriedad para el Estado y debe ser concertada [(Capítulo IV parágrafo 15) (2012:31).

Sin embargo, más allá de la diversidad de argumentos legales que sostienen el cuestionamiento¹²⁸ a la ausencia de consulta, vinculadas a la cuestión indígena, además existe una relación con la cuestión medioambiental. La relevancia del tema se justifica precisamente porque el tramo 2 se propone atravesar por el “corazón” del TIPNIS, cuya representación como una zona de “virgen” en estado de conservación “climax” se incluye en los apartados 7.1 y 7.3 de este estudio, como parte de las unidades de paisaje vinculadas al dominio del bosque, a la evocación de un paisaje joven con pocas actividades productivas evidentes. Así, se desarrollan argumentos combinados que exigen “al Gobierno del Estado Plurinacional y los gobiernos del mundo sean consecuentes y coherente [sic.] con los derechos de la madre tierra y los pueblos indígenas” (Conosur Ñawpaqman, 2010: 6).

128 Para complejizar más el entramado jurídico respecto al procedimiento, es interesante notar que también el OEP, a través del SIFDE, se halla aludido en los procesos de “Consulta Previa” a partir de las leyes electorales, como un ente que garantiza “el cumplimiento de las normas y procedimientos propios de las naciones y pueblos”, pero sólo en casos “cuando está referida a la explotación de los recursos naturales” (2012:5), mostrando así que se trataría más de una referencia a derechos colectivos que no “propiamente un derecho político y electoral” cuando se refiere a proyecto de infraestructura (como los camineros).

Ese tipo de cuestionamientos provocan la “VIII marcha indígena en defensa del TIPNIS”, reprimida por la policía en Chaparina, pero que finalmente concluye con la declaratoria de todo el territorio como una “...zona intangible” (Ley 180), lo que supone que:

Tiene como objetivo la preservación de la naturaleza, garantizando su evolución natural y su estado pristino [sic.]. Esta zona está conformada por ecosistemas o biotopos frágiles que justifican la declaración del área y que ameritan protección absoluta, sin permitirse modificación alguna al ambiente natural. Al efecto, no se permitirá actividades de uso público a fin de que las condiciones se conserven a perpetuidad. En esta zona sólo se permitirán las actividades de guardianía y de investigaciones científicas previamente autorizadas y reguladas (art. 31, Reglamento de Áreas Protegidas).

Ahora bien, esa declaratoria en los meses siguientes es aplicada por el gobierno con celeridad y carácter “retroactivo”, de una forma particularmente eficaz vinculada a su interés y su posición en el conflicto (ver esquema de actores 4 referidos a la F-24 en el apartado 9.3). Eso implica que se prohíben las actividades y proyectos desarrollados hasta entonces en el TIPNIS por las comunidades indígenas (tales como la cosecha de cacao nativo, la forestería “sostenible” o la cría de lagartos).

En ese marco se justifica la siguiente marcha y la declaratoria de la Ley 222, por la que se propone el desarrollo de la “consulta previa, libre e informada”. En ella se solicita primero preguntar a las comunidades sobre el tipo de protección requerida para el área protegida (poniendo en cuestión la “intangibilidad”) y posteriormente sobre la posibilidad y el trazo de la carretera. Como se muestra en el esquema 5 de actores, la Ley 222 intensifica los antagonismos en vez de resolverlos, consolida las divisiones entre las subcentrales indígenas del TIPNIS y produce además la aparición de dobles dirigencias en la organización de indígenas del oriente (la CIDOB). Es en ese escenario que se desarrolla la consulta.

De acuerdo a la Ley 222, la organización de la consulta se desarrolla tomando como actores protagónicos a los Ministerios del área (MOPSV y MMayA) y a las dirigencias de las subcentrales del TIPNIS, bajo la observación del OEP a través del SIFDE. Cabe anotar que desde el inicio existe una resistencia en parte de las comunidades (principalmente Moxeño-Trinitarias, localizadas al norte del parque, en el departamento de Beni) y en sus dirigencias (sobre todo de la Subcentral TIPNIS) que rechazan en principio la nueva Ley. Aun así, se lleva adelante la consulta tomando como referencia las siguientes etapas:

1. Preparación de la consulta:
 - a) Cronograma y protocolo de la consulta.
 - b) Acopio de la información pertinente.
 - c) Notificación previa.
 - d) Publicidad de la consulta.
 - e) Provisión de información pertinente.
2. Instalación y desarrollo de la consulta:
 - a) Comunicación a los pueblos Mojeño-Trinitario, Chimane y Yuracaré de toda la información necesaria y suficiente, para el desarrollo y cumplimiento de la finalidad de la Consulta.
 - b) Consideración y definición sobre si el Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro

Sécure – TIPNIS es zona intangible o no, y sobre la Construcción de la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos.

- c) Consideración y decisión sobre las medidas de salvaguarda para la protección del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécure -TIPNIS, así como las destinadas a la prohibición y desalojo inmediato de asentamientos ilegales, respetando la línea demarcatoria, y determinar si fuera el caso, los mecanismos para mantener la zonificación establecida en el Plan de Manejo del TIPNIS.

3. Resultados de la Consulta:

- a) Suscripción de actas de conclusiones.
- b) Notificación de las decisiones. (Ley 180, art. 9)

Para el desarrollo del procedimiento se destina inicialmente un plazo de 120 días, que finalmente son extendidos, concluyendo el proceso en diciembre 2012. La aplicación del procedimiento se sostiene en el protocolo establecido por las autoridades locales y gubernamentales en cumplimiento de la anteriores etapas, donde no solo se identifica y consensua una lista de 69 comunidades como “sujeto” de consulta, sino además las temáticas sobre las que se deben pronunciar las decisiones comunitarias: “1) La intangibilidad del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécure (TIPNIS); 2) La construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos; 3) Las medidas de salvaguarda; y 4) Las medidas destinadas a la prohibición y desalojo de asentamientos ilegales” (SIFDE, 2012: 3). De esa lista de comunidades oficialmente 11 deciden no participar en la consulta, como señal de su rechazo a la IX marcha y a la Ley 222.

Los informes desarrollados desde el SIFDE y los Ministerios muestran que la metodología requiere la convocatoria de toda la población en cada una de las comunidades para tomar decisiones de acuerdo a sus “usos y costumbres”, pero en ese intento existen lugares donde se registran grupos de menos de 10 personas como total de participantes, mientras en otros casos en el recorrido se hallan asentamientos nuevos, no mencionados en la lista del protocolo, que -en consecuencia- no son incluidos en el proceso a fin de no caer en la “ilegalidad”¹²⁹.

Precisamente una parte importante de los cuestionamientos se refieren a los “sujetos” legítimos y legales de la consulta. Por ejemplo, de acuerdo al informe de la PSCB y la APDH, llevado adelante con 36 comunidades afiliadas a la Subcentral TIPNIS, se sostiene que sólo 28 son efectivamente contactadas para el procedimiento y de ellas 19 “...efectivamente lograron realizar las reuniones de consulta [mientras] 17 señalan que no aceptan a consulta” (2013:117). Además se sostiene que sólo la Subcentral TIPNIS es la titular de la TIOC y por lo tanto la legítima portadora de la “voz” indígena, desvirtuando así a las otras dos (Sécure y CONISUR, principalmente ésta última considerada como una creación de las Federaciones cocaleras del Trópico) (Villegas, 2012: 12-14).

Pese a esas críticas, la consulta llega a su conclusión y propone una serie de resultados. En el tema de la “intangibilidad (Ley 180) existe un acuerdo generalizado en las comunidades respecto a su derogación, aunque una de ellas ratifica su decisión de mantenerla. Asimismo, cuando se aborda la carretera, 3 comunidades rechazan su ejecución, mientras varias condicionan su construcción a que no atravesase el “corazón” del TIP-

129 Elemento ratificado en entrevista con el Director del SIFDE.

NIS y a que corresponda a una “carretera ecológica”, cuyo trazo sea aprobado por un cabildo de los corregidores indígenas; otras mencionan que se debe incorporar en su diseño rutas vecinales que beneficien directamente a las comunidades y finalmente algunas asumen que debe incorporarse también el mejoramiento de las vías fluviales.

Es interesante subrayar que en esta dispersión de aportes, aún en el documento de la PSCB y la APDH, existe una valoración a la accesibilidad potencial que supone una “carretera” como portadora de ventajas y se manifiesta el acuerdo con su desarrollo, aun cuando se niegue el apoyo al proyecto del gobierno. Así no se rechaza la posibilidad de una movilidad terrestre y motorizada, sino su planteamiento geopolítico específico, como muestra la siguiente afirmación: “los comunarios manifestaron que para ellos la carretera no tiene ningún sentido y no les beneficia para nada por que dista del lugar unos 13 a 14 días” (113). Entonces es la “distancia” y no la carretera el elemento repudiado en ese tipo de denuncias¹³⁰.

Asimismo, en lo referido a los temas de la salvaguarda y la protección, se recuperan por un lado sugerencias de fortalecimiento de las instancias estatales ya instaladas (como el SERNAP o el “Batallón Ecológico”) con la participación de personas de las mismas comunidades, por otro lado menciones a la implantación de nuevos marcos legislativos y al establecimiento de una penalización frente a las “invasiones” al área protegida. Finalmente llama la atención el registro de los requerimientos de “desarrollo” de las comunidades, donde se plantea temas de cobertura de servicios básicos, de educación y salud, así como de equipamientos e infraestructura diversos.

Con toda esa información, el gobierno propone en su documento oficial una serie de medidas que -según su postura- responden a los resultados de la consulta y por lo tanto a las demandas expresadas por las comunidades indígenas. Los mismos se resumen en el siguiente punteo:

- Abrogación de la Ley 180 [...].
- Aprobación de la Ley de Protección del TIPNIS [...].
- Formulación, concertación, aprobación y puesta en ejecución del Plan de Protección del TIPNIS [...].
- Formulación y diseño del Plan Integral de Transporte del TIPNIS y de la carretera Villa Tunari San Ignacio de Moxos [...].
- Agenda de Desarrollo para el Vivir Bien de los Pueblos Indígenas del TIPNIS [...].
- Comité y mecanismos de seguimiento y cumplimiento de los acuerdo de la Consulta [...] (MOPSV y MMayA, 2012: 317-319).

En ese sentido, si bien se logran propuestas concretas, se menciona poco la tensión que supone la continuidad de la resistencia de más de una decena de comunidades que aún mantienen su rechazo no solo a la consulta (negando la legitimidad de otras subcentrales y actores para discutir sobre el tema y sobre la misma geografía “indígena”) sino además se oponen a debatir y aprobar el trazado de una carretera que “no les beneficia”.

130 Afirmaciones similares se recuperan en el informe de la Fundación Tierra, cuando se señala que Los indígenas rechazan el trazo carretero porque no pasa por sus asentamientos y por lo tanto sólo beneficia a los coccaleros (Fundación Tierra, 2011:180).

Para cerrar el análisis se puede señalar que los mecanismos de consulta descritos muestran diferencias muy importantes, tanto por su dinámica de actores involucrados, como por su forma de aplicación y por sus consecuencias sociales y políticas. Sin embargo, llama la atención que pese a esas distancias, en ambos casos lo que se registra es su uso “formal” como un dispositivo de legitimación para su proyecto, suponiendo que las únicas partes “afectadas” por el mismo son las comunidades locales participantes. En ese sentido, para la F-25 sólo se convoca a los representantes sindicales de las comunidades campesinas, mientras en la F-24 se sostiene que participa “toda la población” del TIPNIS como TIOC, aunque la mayoría de sus asentamientos estén fuera del trazo de la ruta (y de hecho ése es uno de los problemas de su planteamiento).

En un caso es principalmente la línea del tramo la que determina la inclusión de los representantes comunales. Por eso las demandas que se logran registrar tienen que ver con las consecuencias posibles del desarrollo del trazado en su entorno inmediato, ya sea al prever los efectos de la construcción (derechos de vía y reposición de pérdidas), o del incremento del tráfico (circunvalaciones, señaléticas, etc.). En cambio en el segundo caso es el área delimitada en torno a la ETIOC y al Parque Nacional la que aparece como convocada en la discusión, por eso se desarrollan argumentos que se vinculan a la gestión de tal protección, así como al uso de las vías fluviales. Ese último elemento más o menos aislado, es un indicador relevante sobre la intermodalidad que existe en los llanos de Moxos y en gran parte de la región tropical de Cochabamba cuya aparición -sin embargo- es excepcional en las discusiones de la RVF.

De hecho, en ambos casos y en sus diferentes documentos técnicos sólo se subraya la dinámica carretera y se defiende su perfil “nacional”. Así, los dos procesos dejan en evidencia que existe una carencia formal de debates sobre la interscalaridad de los actores y los intereses vinculados al desarrollo y al crecimiento de la RVF. Aunque los procesos de consulta explicitan más o menos los intereses de sus “potenciales” usuarios locales más próximos, dejan de lado a los gestores de las demás escalas estatales (municipales y departamentales) relacionadas con la vialidad pese a que esas formas de vialidad se verán directamente interpeladas por el incremento del tráfico. Tampoco se menciona la relación con los nodos urbanos, salvo en la alusión a las “circunvalaciones” en el diseño de la F-25, dejando de lado la relevancia del proyecto para espacios como Villa Tunari o San Ignacio. Pero además se trata de mecanismos que no incluyen ni mencionan a los actores globales que se interesan en el tema, ya sea desde el perfil de la conservación medioambiental o desde la “integración” subcontinental, pese a que sus intereses son determinantes en el debate (más en el caso de la F-24).

10.3. Cadenas discursivas ¿en los caminos?

Los procedimientos de consulta mostrados, permiten desarrollar observaciones que ratifican varios de los componentes señalados a lo largo del análisis sobre los dos estudios de caso cochabambinos, pero además ponen en evidencia otros elementos más. Esos aspectos se reúnen en el siguiente análisis “discursivo”. Para ese ejercicio se propone el desarrollo de cuatro cadenas de elementos significantes, construidas a

partir de las lecturas de sus particularidades y reiteraciones. Ellas corresponden no a asociaciones exclusivas, cohesionadas ni ordenadas, sino más bien a un entorno más o menos articulado y en cierta medida difuso, donde es posible encontrar ciertas acumulaciones y coherencias que interesa subrayar.

Una primera cadena se muestra en torno a los siguientes elementos:

- Leyes / Categorización / Ficha Ambiental / CPE / Plurinacionalidad / TIOC / Área protegida / Consulta previa libre e informada / Contratos / Corrupción / Nuevas propuestas legislativas.

En los debates surgidos a partir de los dos proyectos carreteros, un recurso reiterativo es el legal y normativo. De esa forma, los componentes institucionales y formales, entre los que sobresale la Ley 1333, buscan ser interpretados desde los actores en conflicto y a partir de su vinculación con la ejecución y el diseño de obras carreteras, tanto en lo referido a la categorización de los tramos como a su vinculación con los formatos de consulta mencionados anteriormente. Pero además la discusión incorpora una relación permanente con la legislación internacional a favor de la reconstitución y del respeto de los territorios indígenas y las áreas protegidas¹³¹, sobre todo para el caso de la F-24.

Como contrapartida del mismo relato, se registra la condena y desvalorización a través de las acusaciones de corrupción, constantes para ambos casos. La falta de cumplimiento de la norma se constituye así en un elemento flotante pero de desvalorización, que es utilizado por todas las partes enfrentadas para desvirtuar la posición del contrincante. El combate se reduce, en muchas circunstancias, en anclar la identidad del otro actor como significado de “corrupto”. Sin embargo, esa saturación de indicios y acusaciones permanentes, que a su vez muestra una baja aplicación de los formatos normativos, no se refleja en un descrédito del sistema de derecho ni del Estado como entramado institucional. Por eso se explica que frente al conflicto generado por el debate carretero se propongan como solución nuevos desarrollos legislativos, como lo evidencian las propuestas surgidas de las marchas del TIPNIS y de la consulta en torno a la protección del área.

Es importante subrayar que la idea de “territorio”, usualmente evocada en ese marco, se halla casi exclusivamente asociada a lo político-administrativo, donde la definición del límite -o más bien de frontera como zona de distinción y defensa- es el eje principal. De hecho, la noción del TIPNIS, como combinación de dos formas de “protección” del territorio, o la equiparación del “pueblo indígena” al significante TIOC -con autogobierno con cierta soberanía sobre un área- explicitan ese tipo de nociones. Por eso la geografía que se propone articular se adscribe directamente a sus propietarios a partir

¹³¹ Es importante mencionar que en las cuestiones medioambientales existe una tendencia hacia una universalización de las problemáticas, que se muestra como trasfondo de la presión multilateral sobre los países con importantes espacios boscosos -principalmente en “vías de desarrollo”- a implementar normativas sobre el tema: “La insistencia en la globalidad de [es problemática] tiene el efecto de poner lo nacional, lo regional y lo local en un estatus subordinado, ya que lo global se asocia a lo universal y cualquier reivindicación hecha en esta escala parece más legítima por creerse que trasciende los particularismos” (Vargas, 2005:300).

de la garantía de la “Ley” para defenderla de los “invasores”. Lo que se discute entonces es quién es el titular y en consecuencia quién decide sobre el desarrollo de una u otra zona, la explotación de un u otro recurso y la exclusión de los ocupantes considerados ajenos.

Pero además se evidencia que se priorizan ciertas formas de propiedad del suelo sobre otras. La valoración hacia lo “indígena”, ratificado en la legislación internacional, hace que la apropiación “colectiva” -identificada con lo comunitario- permita ventajas frente a una subestimada “propiedad individual”. Por eso, a ese segundo tipo se lo asocia con el mercado, el neoliberalismo y la explotación irresponsable del medio ambiente y es atribuida casi exclusivamente a los cocaleros y a los campesinos de origen andino en el caso del Chapare¹³².

En cambio, la propiedad individual en la otra ruta (F-25) queda casi incuestionada y más bien busca ratificarse, como lo muestran las alusiones a la falta de saneamiento de la propiedad que impide la rentabilización del terreno ya sea a través de la indemnización con los derechos de vía, pero también por la mejora de su precio en el mercado, determinada por la cercanía a una nueva infraestructura caminera y de la posible expansión de actividades económicas que supone.

Todo lo mostrado permite confirmar que en el modelo plurinacional boliviano¹³³ existe una especie de ratificación del conjunto área / autoridad-soberanía / población (clave del Estado-Nación en su acepción clásica, como se explica en el punto b.4 a partir de los aportes de Raffestin (2011)). Así, todas las partes, ya sea a favor o en contra de los proyectos carreteros, asumen como un requisito indispensable la discusión legal y a la institucionalización estatal y multilateral de los “derechos humanos” pero también “indígenas-colectivos” y “medioambientales”, como un guion más o menos común sobre el que se justifican las diferentes interpretaciones y pugnas en las diversas escalas.

Lo mencionado también se confirma cuando se piensa qué es lo “indecible” vinculado a esta cadena de significantes. Es decir, qué es aquello que todos los actores importantes del combate rechazan. Un elemento es que nadie se atribuiría el incumplimiento de la ley o de la CPE al menos formalmente. Es más, ya sea para defender el derecho de propiedad individual de los colonizadores cocaleros en el parque Isiboro-Sécure o para

132 Un ejemplo de esa noción la ofrece el texto desarrollado por RUMBOL y que es tomado como referencia por todas las partes involucradas en el conflicto, cuando considera al proyecto carretero como contraproducente entre otros motivos, porque: “la “zona de frontera” estará expuesta a una mayor presión socio - cultural – económica y finalmente absorbida por el modelo colono. El modelo indígena, en el corto y mediano plazo, no tendrá el impacto positivo de una carretera (integración, facilidad de transporte, articulación con otras áreas) porque la carretera pasa muy lejos de las comunidades indígenas” (RUMBOL, 2011:5).

133 La vinculación entre el proyecto de sociedad plurinacional, planteado por la CPE boliviana, y la solidificación de los límites es puesta en evidencia por Stefanoni, cuando menciona: “...presionado por las organizaciones más etnicistas vinculadas a las ONGs, el MAS aceptó, tíbilmente, la propuesta de un “Estado plurinacional”, que se asemeja más a una profundización del multiculturalismo de los noventa que a la autodeterminación de las naciones originarias y no parece ajeno a cierta “nostalgia” por el pacto colonial que separaba a la república de criollos de la república de indios, con cierta autonomía y reconocimiento para las autoridades “originarias”” (Stefanoni, 2007: 88).

sostener la prioridad la ruta F-25 como parte de la RVF, se proponen y aprueban leyes, aunque después se condene y acuse su incumplimiento permanente.

- Vivir bien / Estado plurinacional / Desarrollo sostenible / Beneficio / Actividades extractivas / Transnacionales / Madereros / Narcotraficantes / ONG / Titulares indígenas TIOC / Campesinos.

El modelo de desarrollo propuesto por el actual gobierno, el “vivir bien”, explicado en los lineamientos de esta tesis en el punto a.3, responde a una concepción que se autoatribuye un enfoque “antineoliberal” y “antimperialista”, permitiendo así diversas reinterpretaciones y apropiaciones. El tema carretero y los dos marcos conflictivos abordados muestran las diferentes significaciones que buscan anclarse en ese significativo.

Indígenas y ONG aparecen como uno de los principales frentes, dado que asumen una lógica que prioriza y “enseña” el modelo de desarrollo “sostenible”. Esa posición se enraíza en enfoques impuestos desde la legislación internacional en los temas medioambientales, surgidos a finales del anterior siglo, donde los indígenas son concebidos como protectores “privilegiados” del bosque y de su “ecosistema”, elemento clave del “vivir bien”. Si bien esa perspectiva está particularmente asociada los entornos de la Amazonía (no sólo a la boliviana ni menos aún a la cochabambina), ella se intensifica en el Chapare ya que la presencia antagónica de los coccaleros, como base del MAS y del gobierno nacional, permite la polarización del debate. En ese marco, los campesinos colonizadores son referidos como depredadores del bosque, a partir de su mayor articulación al mercado y de su actuación a favor de otro tipo de “desarrollo”, individualista y acumulativo.

Ante eso, el gobierno y sus bases, buscan enfatizar el referente de la soberanía y la lucha antimperialista, tratando de incorporar en el “vivir bien” la necesidad de “ocupar” el territorio nacional con fines productivos, de favorecer la industrialización como ratificación del territorio “boliviano”. Así, planear una carretera es una forma de apropiar un espacio “abandonado” y/o deprimido para redistribuir sus “beneficios” entre los menos favorecidos (en general minifundistas andinos) y evitar que sean aprovechados por intereses extranjeros, productivos y/o conservacionistas, representados por las ONG, los profesionales “tecnócratas” o las transnacionales.

Así, por un lado se busca enfatizar la concepción sostenible del “vivir bien” -con sus componentes participativos y ambientalistas indispensables dentro de esa concepción de desarrollo- y por el otro se asume que la prioridad es el uso del territorio para los “bolivianos”, más allá de sus autoidentificación con una u otra “nacionalidad indígena”, particularmente para los considerados más “pobres” favoreciendo una redistribución de la circulación y de sus ventajas.

Pese a esa diferencia de posiciones, existen bases comunes a ambas. Una de ellas es la que asume que un “camino” -como referencia de mayor accesibilidad a servicios y equipamientos- es generalmente un “beneficio” que mejora las condiciones de vida para cualquier tipo de población. Otro aspecto (asociado al anterior encadenamiento)

es asumir que la construcción y gestión carretera -así como otras obras que estructuran el territorio- son una “responsabilidad” del Estado que debe darse en favor de la población del “país” y no de intereses “extranjeros”.

Por eso, lo que no puede ser dicho -como consecuencia de la articulación de significantes mostrada- tiene que ver con el “no favorecer el desarrollo”. Es decir, todos los actores asumen que el desarrollo es “indispensable” y pasa por distribuir equitativamente infraestructura, servicios y equipamientos, lo que es un “beneficio”. Precisamente el no permitir que eso se viabilice equitativamente constituye una falta grave. La cuestión es definir qué versión de desarrollo, ya sea afín a un modelo “sostenible-conservacionista” o más bien “nacionalista-industrial”.

Ahora bien, cuando se propone acusar a uno de los actores de favorecer una propuesta contraproducente al “desarrollo”, las denuncias buscan identificar cuál posición es más “neoliberal” o cual favorece más a los intereses “transnacionales”, pero siempre ratificando la posibilidad de “cambiar” una situación actual por otra “mejor”, necesaria y deseada. El camino es un elemento más para lograr ese objetivo, formando parte del paquete de las “obras” que deben “beneficiar” a la población y por eso, nadie expresa que “no quiere” carretera, pero sí que se realice más cerca de uno u otro nodo poblacional y/o que se construya de manera “ecológica”.

- Medio ambiente / ONG / Área protegida / TIOC / Madereros / Narcotraficantes / Bosques / Recursos hídricos / Indígenas / Campesinos.

La siguiente cadena se articula en torno a la problemática medioambiental, donde las ONG cumplen un rol central al asumir el protagonismo de la defensa de las áreas protegidas -particularmente de aquellas boscosas amazónicas- como parte esencial de su labor. De hecho, ese trabajo de “resguardo del bosque” es mucho menos visible en los pocos espacios forestales andinos de Cochabamba, como algunos del parque Tunari, en el recorrido de la F-25¹³⁴. Así se pone en evidencia la tensión en la idea de la “selva”, más aún cuando se la defiende como una naturaleza “prístina” y “virgen” desde un lenguaje técnico ya sea biológico o antropológico. La labor de fortalecimiento de la TIOC en el TIPNIS parece tener ese trasfondo cuando se la articula con la imagen del “indígena no depredador”¹³⁵, considerado como la última defensa de un hábitat

134 CENDA publica el 2010 uno de los pocos diagnósticos ambientales de los sistemas productivos de Ayopaya, en zonas próximas al trazo de la F-25. Es interesante anotar que los impactos ambientales se atribuyen a la incorporación de semillas mejoradas y productos químicos para incrementar el rendimiento en el cultivo de papa. Al respecto, cabe anotar que la degradación atribuida a la zona se justifica por el modelo productivo de la siguiente forma: “Una de las principales causas para la intensificación del uso de suelo es la distancia a las carreteras principales (y de esta manera a ferias y mercados urbanos), pues las familias pueden vender sus productos a las ciudades con mayor facilidad. Las causas para el abandono de parcelas en aynuas son el excesivo pastoreo en zonas productivas, las grandes distancias a las carreteras, la baja productividad y la falta de mano de obra, debida a la migración de los jóvenes a las ciudades (Pacheco 1994; Chumacero-Moscoso y Camacho-Márquez 2006)” (CENDA, 2010:59). Lo mencionado muestra entonces un paisaje degradado, coherente con la idea de “antigüedad” (de hecho de: “vejez”) y de accesibilidad débil atribuida al paisaje andino. También expone una relación contradictoria con las carreteras, ya que su proximidad posibilita la explotación productivista y degradadora del suelo que se desvaloriza, pero su distancia provoca el vaciamiento de las comunidades que también se considera negativa.

135 Varios autores identifican a la mirada científica del ambientalismo como “...una neo-religión

armonioso pero amenazado, que requiere de medidas específicas.

Aunque esa articulación discursiva parece evidentemente enfrentada a la posición gubernamental, es importante resaltar que también en ella se incluyen y movilizan elementos medioambientales. Si bien existen disonancias dentro de sus propios enunciados y acciones, el gobierno de Morales en el marco multilateral aparece como abanderado de la denuncia en torno a la sobreexplotación de los recursos naturales en el mundo industrial y capitalista, aunque eso implica no sólo “defender” la “madre tierra”, sino hacer un uso de sus recursos en favor de los sectores más vulnerables en un proyecto alternativo, pero no menos comprometido con el “desarrollo”. Por eso, si los caminos son una posibilidad para “mejorar las condiciones de vida” en un territorio, no existe una justificación para oponerse a ellos y más bien se habla de favorecer construcciones “ecológicas”, a partir de la aplicación de criterios técnicos y expertos¹³⁶.

Así, tanto para una posición como para la otra, la defensa del medio ambiente, con argumentos más o menos conservacionistas y/o desarrollistas, aparece como una causa indiscutible. En ese marco, efectivamente el lenguaje se tecnifica y las argumentaciones que buscan atribuirse la defensa de la “naturaleza” recurren no sólo al lente científico vinculado a las ciencias duras, sino además se sostienen en saberes como el antropológico y otros afines, que clasifican las formas de intervención humana como más o menos impactantes y -por lo tanto- más o menos valoradas en un entorno cuyo contexto de conservación se considera urgente e irrenunciable.

Lo que no se dice, o al menos lo que se desvaloriza y se usa para desvalorizar, es afectar y “desequilibrar” la “naturaleza del bosque virgen”. Si las representaciones de inicios del siglo mostraban la tala de la arboleda asfixiante y el exterminio de las alimañas selváticas como un requisito para oxigenar los espacios, favoreciendo su civilización, ahora esas nociones aparecen como la base del rechazo. De hecho, las desvalorizaciones del actor antagonista se sustentan en parte en acusarlo como “maderero” o “chaqueador”, figuras directamente ligadas al abuso de los recursos boscosos. Eso no quiere decir que se prohíba toda caza o “aprovechamiento” del “potencial” forestal selvático, pero para hacerlo formalmente los proyectos deben asumir adjetivos como “sostenible” y “ecológico” (con las ratificaciones técnicas que eso implica) o por lo menos justificar la redistribución de las riquezas sin favorecer a “capitalistas extranjeros” sino a “bolivianos”.

- Titulares indígenas / TIOC / Amazónico / Andino / Cocaleros / Indígenas / Campesinos / ONG / Consulta previa, libre e informada / Usos y costumbres / Estado

posmoderna en tanto proyecto articulado con la nostalgia de un mundo perdido” (Fernández, 2008:24). En ese marco “invocan al nativo ecológico como un actor esencial en sus discursos, y los pueblos indígenas plantean que su contribución a los discursos ambientales es que culturalmente tienen el respeto por y relación con la naturaleza” (Ulloa, 2005: 89).

136 Vargas sostiene que la discusión ambiental está vinculada a “...los términos de las ciencias naturales más que en los de las ciencias sociales. La propia definición de los problemas se hace desde la perspectiva de las ciencias naturales, siendo así opacada la perspectiva social de la misma problemática...” (2005: 298). En el caso de las discusiones abordadas para el presente estudio esa afirmación se ratifica, pero también es posible observar que no se excluyen a otras miradas científicas, que buscan sostenerse en datos -aparentemente indiscutibles, universales y neutros- como los que se han desarrollado para el caso del análisis de la deforestación del TIPNIS (De Marchi y Salamanca, 2013)

plurinacional

Una última cadena que interesa poner en evidencia, es la que se concentra en torno al significativo “indígena”. Es importante evidenciar que se halla en articulación directa con la concepción de territorio desde la “frontera”, como división político-administrativa mencionada anteriormente y que -por lo tanto- va a identificarse con la denominación TIOC, en su dimensión espacial, pero también institucionalizada “legalmente” por el Estado plurinacional.

Su relevancia se muestra en las discusiones de quién es indígena y quién no y -por lo tanto- quién tiene ciertos derechos “colectivos” principalmente sobre el espacio asignado como TIOC, donde el ser un “sujeto válido” para su inclusión en los procesos de consulta es clave. El caso de la F-24 aporta importantes elementos al respecto, ya que pone en evidencia el choque y la ruptura de la alianza y significativo “indígena-originario-campesino”, potenciando la distancia entre las tres nociones al punto de posicionar a dos de ellas como los principales antagonismos de su discusión. Entonces, en un extremo lo campesino se asume como una consecuencia del Estado-Nacionalista surgido en 1952 y enraizado en los Andes, cuya presencia en la Amazonía “prístina” es la de un “invasor”. Sin embargo, cuando los pobladores andinos no “abandonan” su “origen”, sí se constituyen en actores que pueden ser equiparados a lo “indígena”, como bien lo muestra el rechazo del CONAMAQ frente al proyecto carretero propuesto por el gobierno, en el conflicto del TIPNIS.

Sin embargo, las menciones a la utilización de los “usos y costumbres” que hacen al sistema de normas “indígena”, no sólo aparecen como base de la consulta “previa, libre e informada” de la ruta hacia Moxos, sino además en la realizada en torno a la F-25, aunque sea como una mención solamente formal. En ese mismo sentido, la referencia al quechua como idioma para el desarrollo de los talleres realizados para ese trazo deja en evidencia que existe una valoración, más o menos común, de lo “prehispánico” y una instalación importante de sus elementos en las posiciones de los diferentes actores.

La potencia de la matriz precolonial, de forma similar a la señalada para la cadena medioambiental, requiere de una validación tanto técnico-científica como legal. Por eso existen algunos expertos, normalmente ligados a las ciencias sociales, pero también a la discusión “ecológica”, que se articulan al trabajo de las ONG e interviene en los criterios de qué es más o menos “indígena”. Así, normalmente los “usos y costumbres” valorados como parte coherente de esa identidad implican establecer una relación “armónica” con la naturaleza en un espacio delimitado y protegido¹³⁷.

Por eso, los invasores son normalmente depredadores y por lo tanto alejados de la denominación “indígena”. Un ejemplo clave para comprender esa dinámica es la pro-

137 Cabe anotar que: “Vivir en armonía con la naturaleza se ha vuelto una metáfora y un imperativo en el discurso global frente a la crisis ambiental. Sin embargo, la noción de armonía responde a ideales occidentales de un Edén perdido y prístino, lo que implica una naturaleza que escapa del orden cultural. Consecuentemente, el nativo ecológico se relaciona con una idea de naturaleza prístina. Los indígenas representan el deseo de retornar a un mundo primitivo, a un estilo de vida preindustrial y a un mundo ecológicamente sostenible de autosubsistencia. De esta manera, los indígenas son situados como “silvestres”, en oposición a la gente de las sociedades industriales” (Ulloa, 2005: 101).

ducción de coca que se vincula históricamente con los entornos yungueños y del piedemonte amazónico desde el periodo precolonial (ver puntos 1.3 y 2.3), pero en el debate contemporáneo se constituye en un elemento clave del repertorio del gobierno de Morales y es atribuida casi exclusivamente al mundo “andino”, sindicalista y campesino. Así, mientras está en su “lugar”, su uso y producción puede ser más o menos validada y hasta reivindicativa, pero al momento de ingresar -desde la propiedad individual- a nuevos sectores de la Amazonía se asocia a la invasión, al chaqueo y a los circuitos ilegales del narcotráfico.

Aun así, la posición gubernamental también busca movilizar la cuestión indígena¹³⁸, tratando de apoyarse y fortalecer las dirigencias que puedan atribuirse ése origen, a partir de su raigambre en el paisaje de la selva, tal es el caso del CONISUR, para sumarla a su causa de “desarrollo”, a través de los trazos carreteros propuestos. En ese sentido, aunque un proyecto vial sea “ecológico”, difícilmente puede ser afirmado si debe atravesar espacios delimitados para los “indígenas” en el contexto del Estado plurinacional sin contar con la aprobación de sus “propietarios”. La consulta desarrollada por el gobierno en la F-24 ratifica ese discurso y de hecho muestra que no desarrollar antes una consulta -que legitime y legalice un trazo- es un “error político” en la dinámica electoral boliviana.

Ahora bien, lo mencionado en las cuatro cadenas de elementos discursivos, permiten sugerir articulaciones específicas de los “proyectos carreteros”, del “nacimiento de los caminos” si se quiere, a partir de esas cadenas:

- Desde la cadena legal-institucional, los proyectos carreteros aparecen como una responsabilidad del Estado, pero que en su definición plurinacional, no sólo requieren de su articulación a los actores vinculados al gobierno central, menos aún departamental o municipal, sino a las poblaciones titulares de los territorios, como guardianas de sus fronteras en tanto áreas bajo una protección específica y de acuerdo a sus prioridades de “desarrollo”.
- Desde la cadena del modelo de desarrollo, los proyectos carreteros son una forma de facilitar el “vivir bien” (ya sea porque viabilizan el acceso a equipamientos y servicios o porque permiten nuevas pautas de productividad) siempre y cuando se sometan a criterios ambientalistas y/o de confirmación de la soberanía boliviana y plurinacional.
- Desde la cadena ambientalista, los proyectos carreteros son comprendidos como posibles causas de ruptura de un equilibrio guardado por los bosques (principalmente amazónicos y menos andinos), por lo que su planteamiento requiere de validaciones técnicas y científicas que garanticen su protección al menos formal e institucionalmente.

138 Diferentes análisis políticos y sociológicos permiten profundizar esta afirmación (Komadina y Geffroy y Komadina, 2007; Canelas y Errejón, 2011; y Stefanoni, 2007 y 2010). En términos globales, coinciden en mostrar la articulación dentro del MAS y de la posición identificada con el gobierno de Morales al articular lo indígena “...a condición de reconocer que se resignifica en un sentido nacionalista” (Canelas y Errejón, 2011: 8).

- Desde la cadena vinculada a lo “indígena”, los proyectos carreteros para su desarrollo requieren su la validación de los “usos y costumbres” (a su vez ratificados a partir de un enfoque técnico-científico) y no sólo de las leyes nacionales, por lo que su planteamiento “debe” pasar por una consulta “libre, previa e informada”.

A partir de lo planteado, se puede afirmar que la estructuración de la RVF en Cochabamba no deja de ser un tema relevante por su articulación a la discusión Estatal y del desarrollo, pero pierde vigencia respecto a otras cuestiones como la protección y la custodia de las áreas destinadas a la conservación ambiental (sobre todo de la Amazonía) y a los grupos humanos considerados “ambientalmente correctos”: los indígenas¹³⁹. Eso quiere decir que ocupa un segundo plano, cuya vigencia no se cuestiona pero se subordina a otros elementos.

Sin embargo, la persistencia subterránea del tema vial supone la convicción incuestionada de su papel central -casi naturalizado- para viabilizar o impedir el “desarrollo” del/los territorio/s, así como de los elementos que lo acompañan: el automóvil y su métrica. Si esta afirmación se contrasta con los elementos contextuales de la vialidad histórica cochabambina, se verifica la ausencia casi total de otros tipos de transporte y de infraestructuras viales en el discurso, dando cuenta de cierta continuidad que se reitera. Se trata de la confirmación de un modelo de movilidad vinculado a los centros del “sistema-mundo” y a sus intereses, anclados tanto en la explotación petrolera como en la protección del medio ambiente, como dos caras coherentes de una misma moneda.

Cabe mencionar que gran parte de los argumentos que se esgrimen en el conflicto recurren a enunciados “anticapitalistas”. Asimismo, los especialistas sociales convocados retoman autores vinculados al enfoque de la “descolonización” (Santos, Dussel, Mignolo, Quijano, Clavero, etc.), tanto en la producción y publicación facilitada por el gobierno central como por las ONG y agencias internacionales vinculadas a cuestiones socio-antropológicas. En ese marco, su valoración de lo que se considera como indígena y como medioambientalmente válido es central.

Pero aun así en sus textos oficiales otorgan -en términos globales- un rol más o menos lateral a la participación efectiva de los “indígena-originario-campesinos” a partir de

139 Al respecto, es importante tomar en consideración el análisis que plantea Ulloa sobre la relación entre los enfoques ambientalistas y los grupos indígenas: “...las organizaciones ambientalistas han ayudado a situar los movimientos indígenas como ecológicos en arenas internacionales, lo que ha permitido mayor defensa de su territorio y de sus recursos. [...] Sin embargo, las ONG ambientalistas no son los únicos actores en el proceso, ni los resultados internacionales son fruto de su accionar, dado que el proceso de transnacionalización en el reconocimiento de los indígenas está articulado a los cambios constitucionales y a las estrategias de la ecogubernamentalidad, desplegadas en los ámbitos nacionales y transnacionales a través de organismos estatales y multilaterales. [Así] las sociedades indígenas siguen siendo vistas como entidades externas naturales en las cuales todo está interrelacionado y sin control, mientras que las sociedades occidentales son culturas “racionales” gobernadas por dominios separados de lo natural” (2005: 97-99). Sobre el desarrollo sostenible y los proyectos ambientalmente ratificados en las áreas protegidas, gestionados por la población indígena, el mismo texto menciona que ellos tienen: “una aparente autonomía para manejar sus territorios, pero está sujeta a la inclusión de proyectos de explotación sostenible que hacen parte de ideologías occidentales. En cierto sentido se les dice “ustedes son los que saben, pero nosotros les enseñamos la manera de hacerlo”. Este es un doble discurso que implica la permanencia de lógicas paternalistas y coloniales: el buen salvaje y el que debe ser civilizado (el sujeto y el objeto), pero en el nuevo contexto ambientalista” (104).

su propia “voz” y en primera persona. Así, la aparición excepcional de múltiples testimonios se incrementa en la medida que el dramatismo y de las circunstancias lo requieren, como lo muestran las situaciones de las marchas en el caso de la F-24 o la destrucción de los sistemas de riego en el de la F-25, donde las transcripciones de testimonios de los marchistas indígenas o de los campesinos afectados son recurrentes. Por eso la subestimación y/o la negación de la raíz prehispánica de los sindicatos cocaleros (y del mismo presidente Morales) alude a esa complejidad, ya que quedan desplazados de su capacidad de portar la voz y la causa indígena por su posición “occidentalizada”. De hecho ellos “hablan mucho”.

Entonces, cuando los “propietarios” de las TIOC o de las comunidades originario-campesinas que están en su “lugar” son afectados por los proyectos de las rutas, no se convierten en fuentes sobresalientes del debate. Generalmente requieren mediatizarse a través de discursos expertos, de mecanismos participativos y de circunstancias victimizantes. Eso se repite con mayor intensidad en el caso de los usuarios de las rutas que transitan los territorios cotidianamente cuya relevancia es aún menos importante. Así, se instala la idea de que “moverse” es poco común y que las identidades vinculadas a los tránsitos no merecen concebirse como parte interesada de la discusión del desarrollo caminero.

De la misma forma, el fortalecimiento, legal e institucional, de la idea de territorio a partir de la frontera excluyente, ya sea en su versión nacional en torno al Estado boliviano o en las demás entidades territoriales y áreas de protección, apunta a ese mismo sentido, a un desarrollo territorial que sólo permita los flujos cuando reafirman los límites y su administración exclusiva por instancias de “autogobierno” específicas y bien identificadas.

Ese análisis también es coherente con la permanencia mundial de un esquema que requiere de mediadores territoriales -legales y estables- que faciliten su funcionamiento, como bien lo señala Wallerstein (2006)¹⁴⁰. De hecho, la fragmentación del espacio bajo la responsabilidad de diferentes sistemas de gobierno subestatales, semi-soberanos y con capacidad de autolegislar, parece consonante con la instalación de

140 El autor, en su análisis del sistema-mundo contemporáneo, al referirse al rol del Estado menciona: “...Desde el punto de vista de los empresarios operando en una economía-mundo capitalista, los estados soberanos ejercen la autoridad sobre por lo menos siete arenas principales de directo interés para ellos: 1) Los estados imponen las reglas sobre el intercambio de las mercaderías, el capital y el trabajo, y en qué condiciones pueden cruzar sus fronteras. 2) Crean las leyes concernientes a los derechos de propiedad de los estados. 3) Crean las reglas concernientes al empleo y a la compensación de los empleados. 4) Deciden los costos que las compañías deben asumir. 5) Deciden qué tipo de procesos económicos deben ser monopolizados, y hasta qué punto. 6) Cobran impuestos. 7) Por último, cuando las compañías establecidas dentro de sus fronteras pueden verse afectadas, pueden usar su poder hacia el exterior para afectar las decisiones de otros estados. Ésta es una larga lista, y de sólo observarla uno se da cuenta de que, desde el punto de vista empresarial, las políticas estatales son cruciales. La relación de los estados con las compañías es una clave para el entendimiento del funcionamiento de una economía-mundo capitalista. (34) La economía del mundo capitalista necesita de los estados, necesita del sistema interestatal y necesita de la aparición periódica de poderes hegemónicos. Pero la prioridad de los capitalistas no es nunca el mantenimiento, y mucho menos la glorificación de ninguna de estas estructuras. La prioridad es siempre la acumulación incesante de capital, y ésta se logra de la mejor manera con un siempre cambiante cuadro de dominios políticos y culturales dentro del que las empresas capitalistas puedan maniobrar, obteniendo su apoyo de los estados pero buscando escapar a su tutela” (2006: 43).

intereses internacionales, por ejemplo aquéllos que buscan mantener “sumideros de carbono” a través de la conservación de la masa boscosa. Pero también la idea de fortalecer y articular un Estado central, a través de la extensión de la RVF se asocia directamente con el comercio global y con la movilización de mercancías por el subcontinente. Ambas posiciones, afincadas cada una en las fronteras de los territorios, no son exclusivamente “anticapitalistas” ni “descolonizadoras” y pueden articularse eficientemente al sistema-mundo, facilitando la acumulación de recursos y de capitales lejos de su geografía y de los intereses de los actores locales.

Así, dado que el énfasis del debate sobre el territorio está en una delimitación sobreexpuesta, se subestiman la porosidad y los espacios de comunicación poco rentables. Las carreteras son valoradas cuando se validan en ese modelo, subordinando a las demás métricas de trenes, mulas, llamas e incluso balsas (que recién aparecen en el “joven” contexto selvático, ahora revalorizado), como un trasfondo silencioso que pasa a formar parte del anecdotario cochabambino. Sin embargo, el análisis discursivo y de actores permite cuestionar y complejizar los patrones aparentemente opuestos con los que se conciben las carreteras, sea como túneles o como redes adherentes. Una primera vertiente para eso se relaciona con la cuestión de las fronteras que se atraviesan y crean, cuya relevancia discursiva es evidente. Otra pista es la referencia a la sobreposición y yuxtaposición de las redes viales con otras, hídricas, biológicas y geomorfológicas, que no solamente suponen una tensión contradictoria, sino que se abren a posibilidades complementarias y porosas.

CAPÍTULO 11: ACTORES, VÍAS E HISTORIA EN LA PLURINACIONALIDAD

Para concluir la etapa dedicada a la textura se propone resolver dos últimas preguntas de investigación. ¿Cómo los actores y las temáticas mostradas se vinculan con el fondo contextual? Y ¿qué elementos de debate y de aporte sobre la distribución territorial plurinacional surgen a partir de las relaciones de actores y discursos mostrados? Ambas permiten ingresar a un campo de conclusiones parciales de la etapa de la textura, no sólo porque posibilitan una suerte de síntesis de los aspectos relevantes referidos a las redes de actores, sus relaciones de poder y sus discursos en torno al nacimiento de las rutas, sino además porque abren un diálogo con el contexto y el pretexto del estudio. Así, la perspectiva contingente y de posiciones cambiantes, es releída en su profundidad, para alcanzar el objetivo específico propuesto.

En ese sentido, se retoma los análisis inspirados en los niveles de operación que sugiere Dupuy sobre las redes técnicas y que se enriquecen con la idea de continuidades, acumulaciones y rupturas desarrollada en la primera parte. Sin embargo, la esquematización sufre algunas transformaciones para permitir una lectura de todos los periodos analizados. Ya no se trata de mostrar las transiciones dentro de cada ciclo, sino más bien de proponer un modelo donde se ponga en evidencia la persistencia, adaptación y/o aparición de los actores a lo largo del tiempo global, a partir de los medios de transporte y de las redes técnicas dominantes en los periodos analizados.

Con esa concepción se construye el gráfico 24, que resume los periodos de dominio de la circulación de llamas (siglos XV a XVII), mulas (XVII a XIX), trenes (XIX -XX) para llegar a las transformaciones que supone el dominio de los automóviles, desde mediados del siglo XX hasta la actualidad. Como se señala en el anterior acápite, se trata del tipo de estructuración espacial -de movilidad y de métrica- predominante y casi indiscutible para los actores contemporáneos cochabambinos del siglo XXI. En ese marco, el periodo final se destina a mostrar los operadores que se vinculan a su desarrollo y profundización, a partir del énfasis que la RVF recibe en los últimos 10 años.

Sin embargo, es evidente que los datos de los que parte el análisis contemporáneo son muy diferentes a los utilizados en la etapa contextual. Por un lado eso se debe a la facilidad de encontrar los recursos hemerográficos, los testimonios de informantes clave y de desarrollar los recorridos de terreno, lo que permiten visibilizar una mayor diversidad de actores y aprehender más fácilmente su posición en el escenario relacional reciente. Además, la información obtenida a partir del “pretexto”, es decir, de tomar dos estudios de caso específicos y referidos a proyectos de construcción de la RVF, permiten obtener una mirada más específica del “nacimiento” de los caminos, además de su gestión y uso. Entonces se pone en evidencia una suerte de efecto “proxémico” que permite comprender mejor lo que se enfoca en el último tiempo, mientras la historia más distante queda interpretada a partir de fuentes secundarias y de modelos más aproximativos e hipotéticos.

Pese a esos límites y reparos, el esquema permite abrir importantes espacios de

reflexión. Por ejemplo, es interesante notar que el primer nivel de operación, aquél referido a los operadores que controlan la red desde la gran escala y participan en su expansión, se transforma profundamente a partir de los elementos en debate expuestos en los dos proyectos carreteros. Así, con un beneficio medio aparecen los operadores convocados para decidir “estratégicamente” por dónde debe crecer y cómo se debe gestionar la RVF. Las redes de actores mostradas en los conflictos de las dos rutas permiten afirmar que no solo las autoridades estatales pueden tomar esas decisiones, sino que requieren de una articulación con las entidades locales (ya sean TIOC o las mismas federaciones campesinas y cocaleras), aunque no siempre ellas se autorepresenten y en ciertas circunstancias sean “asesoradas” por otros interlocutores, técnica y académicamente certificados: las entidades vinculadas a temáticas ambientales e indígenas.

También en ese nivel, los casos permiten sugerir que no son los financiadores internacionales ni las empresas transnacionales las que influyen centralmente en las decisiones vinculadas a la RVF en el siglo XXI, sino las entidades multilaterales, aquellas relacionadas con el discurso ambiental, de lucha contra el cambio climático y además con la cuestión indígena, las que concentran los lineamientos de un ordenamiento y desarrollo del territorio y de sus redes desde esas prioridades. Se trata de operadores que influyen a los demás desde su marco discursivo y desde su acción mediadora. Así, se posicionan frente a la red (social y técnica) no desde una verticalidad explícita, sino reticular, logrando efectivamente una suerte de “hegemonía” sobre las demás posiciones y discusiones.

En ese sentido, los financiadores internacionales y las empresas dedicadas a la construcción vial a gran escala descienden a un nivel inferior, aunque con importantes beneficios, dado que sus intereses ya no son centrales y se reducen a la posibilidad de aprovechar los espacios que la administración estatal (más fortalecida) les concede. Si en el primer periodo de desarrollo de ferrovías y carreteras las empresas constructoras eran las portadoras de un saber valorado -moderno e industrial- y principalmente centrado fuera de las fronteras nacionales, en el siglo XXI pierden esa exclusividad, dado que ya se cuenta con recursos humanos locales más o menos expertos en el tema, pero además porque se registra una subvaloración del dominio ingenieril frente a otros debates y campos temáticos.

Algo similar sucede con los especialistas locales y estatales en el área vial, que si bien aparecen como fuentes de información sobre las rutas y su gestión, no cuentan con una posición estratégica ni logran movilizar a otros actores de la red a su favor. De hecho, la poca relevancia o el rol instrumental que se otorga a los datos técnicos de ingeniería vial, frente a aquéllos ambientales, de desarrollo sostenible, de redistribución de la riqueza o de defensa de los derechos indígenas, es evidente.

Junto a ellos, en un segundo nivel de operación y con posibilidades altas de beneficio, se encuentran los actores ligados al comercio y al transporte informal e interprovincial, de cargas y de personas. Como se muestra en los acápites 3.3 y 5.1, se trata de grupos organizados generalmente en sindicatos que movilizan gran parte de la economía departamental, pero a los que generalmente se les atribuye una falta de

Gráfico 24. Actores y niveles en la historia vial Cochabambina (siglos XV a XXI)

Periodo Nivel	Caminos Incas (llamas)	Caminos de Colo- niales (mulas)	Red ferroviaria (trenes)	Carreteras (automóviles)	Red Vial Funda- mental
NIVEL 3	Grupos de soldados y guerreros Grupos de Mitmaq Comunidades en general	Forasteros Mitayos República de indios República de españoles	Arrenderos e inquilinos Comunidades indígenas andinas y selváticas Ciudadanos urbanos mestizos, cholos y herederos de la élite criolla	Migrantes rurales asentados en las áreas urbanas Campesinos minifundistas Comunidades indígenas andinas y selváticas Ciudadanos urbanos mestizos, cholos y herederos de la	Migrantes rurales asentados en las áreas urbanas Campesinos minifundistas Ciudadanos urbanos mestizos, cholos y herederos de la élite criolla
NIVEL 2	Funcionarios estatales incas Grupos aliados a cargo de tambos Grupos aliados emplazados en la frontera yungueña Chaskis Llameros	Caciques Comerciantes minoristas Pueblos indígenas emplazados en tambos Postas indígenas Llameros	Hacendados Forasteros, mestizos, artesanos y arrenderos Comerciantes e importadores mayoristas Caciques Comerciantes minoristas Pueblos indígenas asentados en tambos Criollos a cargo de tambos	Técnicos y especialistas extranjeros Técnicos y especialistas locales Comerciantes e importadores mayoristas Comerciantes minoristas	Entidades gubernamentales especializadas en temas viales Técnicos y especialistas locales en temas viales Empresas y entidades financieras extranjeras vinculadas a temas viales Comerciantes y transportistas interprovinciales sindicalizados Comerciantes minoristas Comerciantes e importadores mayoristas
NIVEL 1	Élite gobernante y administrativa inca	Comerciantes y arrieros en gran escala Élite española y Corregidores Hacendados	Empresas y entidades financieras extranjeras Empresarios mineros Intendentes, funcionarios y burócratas del estado nacional	Empresas y entidades financieras extranjeras Funcionarios y autoridades estatales Comerciantes y transportistas interprovinciales sindicalizados	Funcionarios estatales incas Grupos aliados a cargo de tambos Grupos aliados emplazados en la frontera yungueña Chaskis Llameros

Aparición

Adaptación

Continuidad

Máximo beneficio

Medio beneficio

Bajo beneficio

Fuente: Elaboración Propia

proyección territorial colectiva, lo que les impediría la movilización de otros sectores. Sin embargo, es posible sugerir como hipótesis que su falta de proyección no se debe a la incapacidad de producir un proyecto, sino a que su posición actual, articulada y selectivamente subordinada a las lógicas de las entidades territorialmente delimitadas, es altamente efectiva al momento de favorecer sus ganancias.

Esa idea toma forma cuando se asume que un sindicato cocalero es una OTB o que una comunidad indígena puede constituir una Entidades TIOC, con una participación ins-

Gráfico 25. División político-administrativa y autonómica del Estado Plurinacional

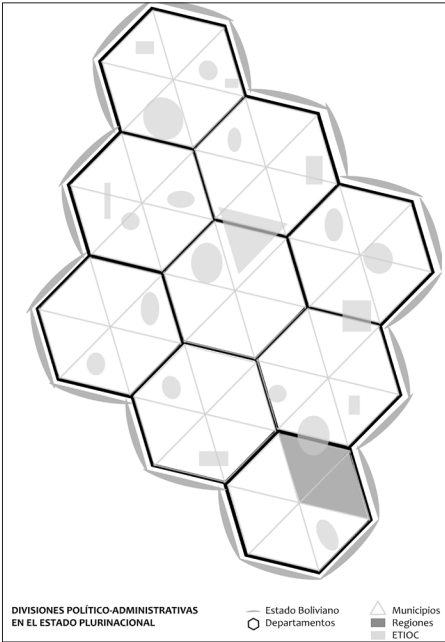


Gráfico 26. Esquema de entidades territoriales en Cochabamba

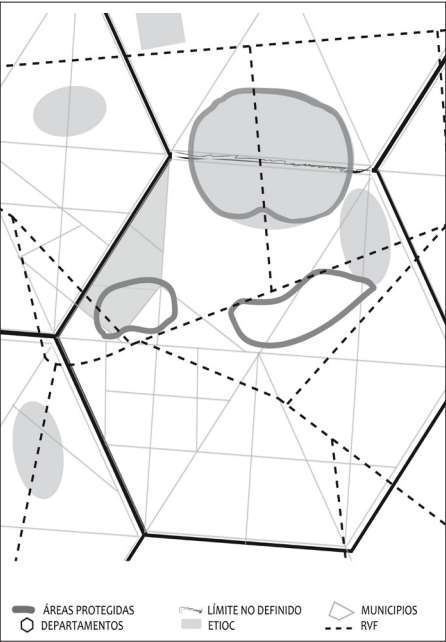
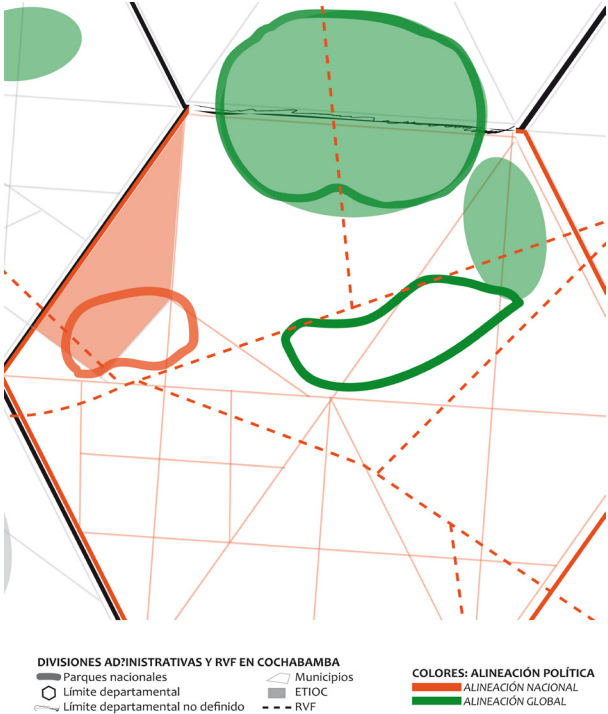


Gráfico 27. Áreas delimitadas, RVF y alineaciones políticas



Fuente: Elaboración propia

titucionalizada y una delimitación espacial reconocida por la estructura del Estado. Eso supone actores que encarnan el discurso dominante centrado en las divisiones administrativas y políticas rígidas que delimitan el territorio y controlan en cierta forma la movilidad. Por eso, los sujetos dedicados al transporte o al comercio mantienen relaciones permanentes con las instancias territorializadas y delimitadas, ya que son ellas las que van a representar y oficializar la discusión caminera y territorial, mientras los otros mantienen sus ganancias precisamente garantizadas en su relativa invisibilidad. Así, se convierten en actores con una fuerte participación cuando se enfrentan temas de uso cotidiano de la ruta: peajes, mantenimiento, bloqueos, etc., pero poco relevantes en las decisiones estratégicas de su desarrollo.

Un proceso diferente es el que sufren los actores relacionados con el comercio mayorista y los mismo técnicos/profesionales locales especializados en las discusiones carreteras, quienes no sólo se mantienen subordinados a otros actores, sino además ven reducida su capacidad de beneficiarse a partir de esa actividad en el tiempo. Se trata de grupos herederos de las élites departamentales y hacendales de antaño, que -como mencionan Gordillo, Rivera y Sulcata (2007)- apuestan su posición invirtiendo en la educación y en los negocios de importación, perdiendo en el largo plazo su capacidad de liderazgo en Cochabamba¹⁴¹. Sin embargo, una excepción a esa dinámica es el caso de los profesionales expertos en temas indígenas y ambientales, cuyo origen no es diferente pero que trabajan junto a las ETIOC o como parte del personal boliviano de los organismos multilaterales, logrando una posición mucho más ventajosa.

Finalmente, en el tercer nivel de operación y con beneficios bajos, encontramos a los migrantes rurales de las ciudades, los campesinos minifundistas y los habitantes urbanos poco organizados y por lo tanto menos relevantes al momento de intervenir en la discusión caminera, aunque cuantitativamente superiores a todos los grupos anteriores. Paradójicamente, las ciudades crecen precisamente al ritmo de la métrica del automóvil y de la degradación del minifundio en los valles centrales. Así, la unidad de paisaje “cero” se mantiene como un espacio marcado por el movimiento, por la expansión permanente y silenciosa de las rutas más o menos clandestinas que se desprenden de las carreteras y de los loteamientos que permiten, donde estos actores se mueven permanentemente marcados por la precariedad.

De hecho, sobresale la carencia de un debate formal sobre la relación “crecimiento urbano / expansión de la RVF”. La subvaloración de ese escenario parece relacionarse con la relevancia de la frontera como referente principal y con la imposibilidad de reducir las ciudades a esa dimensión, aunque no se carezca de proyectos normativos que traten de hacerlo¹⁴². Sin embargo, cabe mencionar que los actores urbanos de

141 Es importante subrayar que un análisis similar de actores en otros departamentos probablemente permitiría posicionar a este actor en otra posición y con mayores posibilidades de ganancia. Por eso, cabe resaltar que se trata de un análisis válido para el departamento y que aun en ese espacio los actores mostrados no son concebidos como grupos cerrados, sino móviles, conectados y en cierta medida transmutables.

142 Ejemplos de eso son: 1) la Ley 247 de Regularización del Derecho Propietario, uno de cuyos componentes centrales es la “ampliación de las manchas urbanas” donde se permite la redelimitación espacial de lo urbano permitido oficialmente, manteniendo su frontera sin cuestionar su porosidad; y 2) las posibilidades de generar mancomunidades municipales metropolitanas como alternativa de

tercer nivel también se hallan vinculados a los demás (transportistas, comerciantes, sindicatos campesinos, etc.) y que probablemente es a través de ellos que encuentran situaciones de articulación en las discusiones carreteras mostradas. En ese sentido, la conclusión desarrollada por Gordillo, Rivera y Sulcata (2007) sobre la carencia de un proyecto regional hegemónico en Cochabamba puede ser fácilmente ratificada si se toma como eje de reflexión a la ciudad capital del departamento y la ausencia de una élite política propia. Sin embargo, si se piensa como eje a la dinámica Chapareña la discusión puede variar de forma importante.

Es en ese escenario de actores que el debate sobre la concepción plurinacional encuentra una importante beta. Con el fin de enfrentar ese desafío, es necesario retomar los elementos que hacen a la distribución y delimitación plurinacional desde los diferentes tipos de autonomía, definidos en la CPE de 2009 y ya abordados en el punto a.2 de los lineamientos de esta tesis. El gráfico 25 trata de resumir esa división en términos teóricos, abstrayendo las propuestas en la CPE y sin guardar una relación cuantitativa ni cartográfica con el territorio.

Esa esquematización, distante a la realidad topográfica, permite diagramar los niveles de autonomía del Estado plurinacional, como un espacio unitario, que implica un conjunto de colectividades diversas expresadas en áreas, cada una con un gobierno, con capacidades legislativas y ejecutivas. Entonces, lo “boliviano” no se compone simplemente de individuos sino de diferentes formas comunitarias que se autogobiernan a partir de la capacidad de generar sus propios estatutos. Así se tienen los departamentos y -dentro de ellos- los municipios, como divisiones heredadas de la historia republicana y vinculados a sus mecanismos democráticos. Ahora bien, pese a que las municipalidades siempre corresponden a subdivisiones del departamento, sin sobrepasar (al menos teóricamente) sus límites, ellos tienen una jerarquía “similar”. En ese mismo nivel se encuentran las ETIOC, asumidas como portadoras de una apropiación territorial precolombina y preestatal, pero su reconocimiento debe expresar la demanda específica de su población e implica ciertos procesos de certificación.

Esos últimos espacios, delimitados para su ejercicio de autogobierno pueden pertenecer a municipios enteros, pero también pueden estar dentro o entre ellos. Un ejemplo es el espacio demandado en Ayopaya como TIOC, pese a que no cuenta con el respaldo de los actores locales hoy en día, inicialmente corresponde a varios municipios en toda su extensión. Sin embargo, el caso del TIPNIS es muy diferente, dado que cuenta con su titulación oficial, pero además se emplaza entre dos municipios, de diferentes departamentos cuya frontera común no está definida. Esas situaciones de indefinición de límites y de sobreposiciones se muestran mejor en el gráfico 26, que sin dejar de asumir un carácter esquemático, muestra las tensiones que caracterizan al departamento de Cochabamba y a las zonas de los dos estudios de caso analizados.

De acuerdo a lo que señalan las atribuciones de los diferentes niveles autonómicos (ver tabla 1) todos ellos participan en las tareas de cuidado y gestión medioambiental,

una gestión “regional”, que se sostiene en la Ley de Municipalidades y de Descentralización, cuya vialidad se da a partir de la ratificación de los límites municipales subrayándolos una vez más.

lo que implica que deben coadyuvar en la protección de las áreas protegidas bajo su jurisdicción; pero cuando ellas son espacios de “interés nacional” se consideran una competencia sobre todo “estatal” de acuerdo a la legislación del área, lo que da lugar a la actividad de instancias como el SERNAP cuya dependencia está subordinada al gobierno central.

En ese sentido, la gestión del Isiboro-Sécure implica tanto a ésta instancia como a las organizaciones indígenas de la ETIOC, bajo la figura de una administración compartida que se desarrolla desde hace varios años. Se trata de un trabajo de administración territorial que cuenta con el auspicio de diferentes instancias multilaterales ambientalistas, explicitando además una acción global/local coherente con una parte de las cadenas discursivas antes mencionadas (pro-indígena y ambientalista), que no siempre se vinculan a las prioridades del gobierno central. Por eso, el gráfico 27 muestra esa tensión, entre diferentes espacios delimitados más o menos alineados con la perspectiva “desarrollista” del gobierno y las áreas protegidas -principalmente amazónicas- centradas en el ecocentrismo.

Esa idea de gestión compartida es menos evidente cuando se trata del desarrollo vial. La concepción de redes de movilidad separadas, nacional (RVF), departamental (o secundaria) y municipal (o vecinal) parece someterse sin mayor discusión a una administración separada y de hecho en el caso de la ETIOC formalmente su acción se reduce al desarrollo de vías vecinales. Por eso, cuando se trata de una discusión sobre la RVF se trata de una propuesta estructural cuyas decisiones parecerían solamente ligadas al Estado central. De hecho, los sistemas de consulta formalmente no incorporan a actores de diferentes escalas, pese a que sus resultados puedan dar pautas de su interacción. Entonces, realidades como las de los espacios urbanos (¿locales?) que nacen y crecen sobre los corredores propuestos en la RVF, es subestimada en una especie de negación formal de la relación efectiva con las prácticas espaciales cotidianas.

Retomando los mecanismos institucionales que suponen la consulta previa, cuando corresponden a las “naciones” IOC y pese a sus limitaciones, abren un cuestionamiento respecto a la planificación centralizada y su aplicación permite -como en pocos momentos- mostrar no solamente la articulación tensa entre diferentes escalas, sino además entre diferentes tipos de movilidad, por ejemplo cuando en el caso del TIPNIS se incluye el debate sobre las rutas fluviales y su mantenimiento. Pero también la misma dinámica discursiva global, que prioriza la protección medioambiental sobre otros tipos de intervención en el territorio, aparece como una suerte de oposición al desarrollo carretero centrado en los intereses del Estado.

Por eso, las alianzas políticas en la competencia “electoral-estatal” toman el primer plano y la alineación de las entidades territoriales delimitadas que garantizan la capacidad del gobierno para intervenir en la extensión de la Red Vial nacional son centrales para imponer su desarrollo. En ese marco, el gráfico 26 muestra las lealtades que se registran en el departamento de Cochabamba, donde se expresa un acuerdo relativamente sólido sobre la prioridad de crecimiento carretero de escala nacional bajo la lógica propuesta por el gobierno y que se ratifica al momento en que las diferentes

entidades territoriales facilitan el desarrollo de las propuestas de infraestructura.

El caso de la F-25 es claro al respecto, dado que cuando no se cuenta con alianzas suficientes a nivel departamental para su desarrollo el proyecto se trunca, pero una vez que se supera ese “impase” se retoma la propuesta carretera, dejando reducido su cuestionamiento a un nivel judicial. Además muestra que la alineación política de las instancias municipales y departamentales son lo suficientemente fuertes para impedir que otras áreas -como la ETIOC o el Parque Nacional Tunari- se conviertan en instancias de posible polémica. De hecho, sobresale la articulación de diferentes niveles de vialidad (municipal, departamental y nacional) que parece relativamente integrado en la dinámica reticular del territorio en el que se plantea la propuesta (ver subtítulo 9.1); pero eso se justifica tanto por la subordinación de las entidades territoriales atravesadas al proyecto nacional de desarrollo, como por la subestimación de los paisajes que se consideran agotados y poco jerarquizados; y además por la debilidad de las áreas protegidas irrelevantes dentro del discurso global.

Por su parte, el caso de la F-24 expone una situación contraria aunque con fundamentos similares en varios sentidos. El primero al mostrar el choque entre la alineación política del proyecto nacional de extensión de la RVF y la priorización global y ecocentrista de protección medioambiental que se ratifica en la ETIOC y en el área protegida. Otro aspecto ratificado es el electoral que se refleja en el enfrentamiento de los grupos cocaleros -base clave del gobierno, cuya punta de lanza es el Chapare cochabambino- y las agrupaciones políticas asentadas en los departamentos y municipios vecinos del oriente, generalmente opositores. A eso se suma la carencia de la delimitación departamental y municipal entre Beni y Cochabamba, que impide un ejercicio claro del discurso dominante (e indiscutido) de una frontera republicana, que en ese caso aparece como un fondo de carta pendiente y persistente de sus tensiones.

Por lo señalado es posible afirmar que los proyectos de infraestructura vial disminuyen sus posibilidades de favorecer una movilidad como puerta de intercambio y comunicación intrarregional e intermodal. De hecho, la RVF y su desarrollo se convierten en un instrumento del nivel nacional para subordinar o enfrentar a las demás entidades territoriales.

Pese a las tensiones y cuestionamientos, los proyectos carreteros analizados como pretexto y la textura de sus redes de actores permiten aprehender algunas pistas a seguir para enfrentar las debilidades que se muestran en el nacimiento de los caminos dentro de la RVF en el marco plurinacional. Ese es precisamente el caso de los elementos intermodales e intersescales que se muestran más explícitamente en el análisis de los actores que participan en el debate, pero que también se dejan entrever en los procesos de consulta, aunque no se los convoque formalmente. Las conclusiones y proyecciones de la tesis precisamente retoman ese “camino” como propuesta de texto.

CUARTA PARTE: EL TEXTO

INTRODUCCIÓN A LA CUARTA PARTE

La tesis propuesta en las partes anteriores: contexto, pretexto y textura, llega a su etapa final. Se trata del “texto”, metáfora desarrollada no sólo como una conjunción conclusiva de los anteriores capítulos y de los elementos centrales de sus reflexiones, sino además como desafío proyectivo. Se busca exponer algunos lineamientos para visibilizar posibilidades de investigación y de acción sobre el espacio estudiado. Es decir, la idea es plantear algunas guías para la reescritura de los caminos del territorio del departamento de Cochabamba en la Bolivia plurinacional, a partir de los aprendizajes tanto los compilados como los pendientes y en proceso de reajuste permanente.

Se trata de dar respuesta al objetivo general de la tesis: “proponer lineamientos para el desarrollo de proyectos viales que aporten a la construcción territorial plurinacional de Cochabamba y Bolivia”. En ese cometido, se tienen los límites que el mismo estatuto de una tesis supone. Se trata de planteamientos cuyo registro se inscribe principalmente en el mundo académico, con sus restricciones y posibilidades, muchas veces más enunciativas y reflexivas, que de práctica y acción concreta.

Sin embargo, la vigencia de los temas retomados y la relevancia de los elementos centrales de sus problemáticas alientan sino a innovar, por lo menos a discutir la forma de proyectar la plurinacionalidad boliviana como escenario colectivo, desde una base fundamentada y sistemática. Entonces se trata de un posicionamiento político y de transformación social, en tanto apuesta por fomentar espacios futuros de discusión y compromiso con una realidad territorial compleja, pero interpelante como la planteada en el caso de Cochabamba.

Para eso se propone dar respuesta a las dos preguntas principales de investigación: ¿Cómo se construyen los caminos de la Red Vial Fundamental de Bolivia en el departamento de Cochabamba, a partir de los actores sociales que intervienen en su producción?, y ¿Cuáles son los elementos de comprensión que el desarrollo de esos caminos permiten dilucidar sobre la Bolivia Plurinacional contemporánea? En ese sentido, a lo largo de las etapas anteriores y de su desarrollo se plantean diferentes sub-preguntas de estudio, que permiten la articulación del trabajo de análisis y cuya respuesta se sostiene en la compilación de los datos de campo y en los anexos que los organizan y sistematizan. Así, esos resultados guían la dilucidación global de las problemáticas centrales de la tesis, permitiendo una rearticulación final del proceso reflexivo desarrollado.

El apartado se desarrolla a partir de una articulación del andamiaje teórico desarrollado a lo largo del documento. Pero a eso agrega elementos de lectura que le permiten avanzar en el campo proyectivo, tal es el caso de las nociones de frontera y movilidad vinculadas a los trabajos de Benedetti y Raffestin mostrada en el apartado b.4, así como a la concepción de proyecto territorial desde el reconocimiento de invariantes estructurales, retomadas de Magnaghi y también de las experiencias de propuestas interestrales y de mediación paisajística de Peemans, Loza y Deneff. Con esa base se genera la propuesta central de la tesis: la reescritura proyectiva de los caminos de la RVF en el

territorio del departamento de Cochabamba en la Bolivia plurinacional, puede alimentar el sistema de autonomías y las nociones del vivir bien, al incorporar en su diseño las nociones de una movilidad adherente y de fronteras porosas. Para eso, acudir a alianzas interescales de actores y la negociación al paisaje puede considerarse clave.

CAPÍTULO 12: CONCLUSIONES Y PISTAS

Es importante retomar los principales resultados que los anteriores capítulos ponen en evidencia como conclusiones globales, iniciando por aquéllas de la reflexión contextual, inspiradas en los aportes de Loza, Santos, Braudel, Wallerstein y Peemans. En ese marco, se logra mostrar cuáles son los actores que construyen, transitan y se benefician de las redes viales en la historia del departamento de Cochabamba. En ese sentido, se proponen etapas sustentadas en la dinámica y en los tránsitos que marcan los diferentes tipos de movilidad y de métrica.

La primera que se logra reconstruir es aquélla dominante entre los siglos XV y XVII, marcada por el ingreso del dominio Inca en Cochabamba, con su concepción caminera centralizada en Cuzco y en el tránsito del ganado camélido. Se sostiene una gestión local de tambos con movimientos poblacionales que van a otorgar a las zonas altas un carácter de corredores, a los valles centrales un rol eminentemente productivo y al límite poroso de ingreso a la Amazonía una jerarquía particular, marcada por alianzas y enfrentamientos diversos. Así, el Estado colonial inicial se apropia de una parte de esas lógicas camineras, refuncionalizándolas para favorecer la producción de plata Potosina y los intereses de ultramar. Eso se ratifica en las reformas toledanas, que comienzan a instalar la lógica de un mundo delimitado de nodos españoles y “pueblos” de indios reducidos y puestos al servicio de la explotación minera. Cochabamba y sus valles mantienen su rol productivo pero se convierten también en circuitos por los que escapan los indígenas de la mita colonial, convertidos en forasteros y mestizos, mientras la comunicación con la Amazonía se reduce y pierde progresivamente.

Un segundo periodo es el dominado por las mulas, impuestas como nueva tecnología hispana por la élite dirigente colonial. Ésta se representa en el poder monopólico de los corregidores y en su imposición de los repartimientos. Se trata de un proceso de agotamiento de la dinámica potosina, que arrastra la decadencia del resto del sistema. Así, diferentes revueltas van a marcar las dificultades de transitar en caminos mal mantenidos y dejados en manos de la iniciativa privada de hacendados y mestizos. Esa dinámica va mantenerse hasta la segunda mitad del siglo XIX, cuando la república está ya asentada. Se inicia el reconocimiento y la consolidación de las fronteras internas, mientras las actividades artesanales y los intercambio en los valles crecen así como la difusión del minifundio. En contraste, en las alturas cordilleranas se consolida la lógica hacendal latifundista y hacia la Amazonía se recuperan los primeros intereses cocaleros, esta vez hacendales.

Un siguiente periodo es el marcado por el dominio de los trenes, iniciado a fines del siglo XIX y en la primera mitad del siglo XX, a partir de un nuevo ciclo minero que toma como eje a la ciudad de Oruro. Sin embargo, para Cochabamba se propone una ruta interna: el tren del valle, que fortalece y profundiza un mercado en los valles centrales. Pese a eso, los actores con mayor poder y beneficio global son las empresas vinculadas a capitales de financiamiento de la infraestructura, que subordinan al Estado y sus élites sin lograr la sostenibilidad ni el mantenimiento de las ferrovías. Así, Cochabamba nunca se convertirá en un nodo ferroviario de comunicación entre

el oriente (petrolero y gomero) y occidente (minero e industrial), pese a las muchas expectativas desarrolladas al respecto y el tren del valle pierde toda su relevancia para fines del siglo XX.

Ahora bien, el desafío de convertirse en un nodo articulador del país va a ser desarrollado en la etapa carretera, donde los automóviles son en el principal medio de transporte tanto para las élites como para los campesinos y mestizos de los valles. La ciudad capital del departamento de Cochabamba se convierte en un corredor que reduce sus posibilidades productivas para fortalecer las de acogida e intercambio. Si bien las articulaciones camineras (ratificadas en el desarrollo inicial de la RVF) logran atravesar la Amazonía y favorecer su “colonización” sobre todo desde la década de 1970, el norte del departamento queda más o menos desarticulado, tanto hacia la cordillera oriental como en la borrosa frontera hacia Moxos.

Con esos precedentes se puede comprender la posición de los actores frente a las redes viales, a partir de su posición no sólo como operadores, sino además respecto al establecimiento del sistema-mundo. El proceso muestra un primer momento donde el incario plantea su propia historia de larga duración, que va a ser violentamente subordinada por la articulación colonial frente a la corona ibérica. Pero a su vez el dominio español es lateral a los centros de dominio, cada vez más relacionados con la industrialización y con las redes comerciales de largo alcance. Esa dinámica se ratifica en el desarrollo de las ferrovías durante la etapa republicana y en primer momento de crecimiento del sistema carretero, donde los capitales empresariales y los créditos internacionales son sin duda dominantes no solo en su ejecución sino también en su trazado y planificación. Asimismo, las posibilidades de los valles de Cochabamba de mantener una relativa autonomía se reducen y los actores locales se articulan cada vez más a los intercambios comerciales globales, subordinándose para favorecer la acumulación capitalista.

Por otra parte, el tiempo de las tendencias, marcado por las altas y bajas de las minas, por los procesos de crecimiento y decadencia hacendal y artesanal, van a dar paso a una lógica económica ferial en Cochabamba, centrada en el transporte no sólo como medio de movilización, sino además de sobrevivencia y crecimiento urbano, a lo que se suma los intereses de “conquistar” el Chapare. Así, la cotidianidad pasa de concentrarse en un universo de tránsitos lentos y reticulares, relacionados con lo productivo y lo agrícola, a otro de velocidad cada vez más importante y que diversifica una lógica de trabajo en los servicios a la misma ruta.

El nacimiento de los caminos -como estructuración del territorio- expresa esas lógicas dominantes. Durante el incario centrada en la expansión del imperio, pero también en beneficiar recíprocamente el desarrollo de las comunidades locales en diferentes formas, de acuerdo a la estrategia selectiva imperial. Las rutas de las mulas, en el periodo hacendal y republicano, muestran en cambio la debilidad del Estado que reduce su capacidad de producir caminos, dejando que se desarrollen al ritmo de la capacidad de los animales de carga y de los intereses privados. Finalmente, los trenes y las carreteras subordinan el desarrollo vial no a los intereses de las élites interiores, sino a los

de los capitales extranjeros de explotación de recursos naturales, cuyas ganancias se concentran fuera de las fronteras nacionales que paradójicamente buscan reafirmarse.

Con esas reflexiones se ingresa en el “pretexto”, donde se aborda dos estudios de caso específicos para ser tomados como ventanas de comprensión del nacimiento de las rutas en el marco plurinacional contemporáneo del departamento. Para eso, se parte de nuevo de las nociones de Santos sobre paisaje, pero además de las de Reynards y Frémont, junto a los aportes sobre las relaciones sociedad /espacio propuestas por Ulloa y Rojas. Eso permite el desarrollo de recorridos, la recopilación de representaciones, el análisis de la posición de ambas propuestas carreteras en la RVF y la proposición de unidades de paisaje como síntesis de la interpretación horizontal del recorrido por los trayectos.

En ese sentido, se analiza la dinámica de esa red carretera, creada como una escala nacional de comunicación espacial a inicios de la década de 1990, pero que se profundiza a partir del impulso estatista del gobierno de Evo Morales y del fortalecimiento de la ABC en el siglo XXI. Los dos proyectos que se toman como estudios de caso responden precisamente a la carencia de articulaciones desde la ciudad de Cochabamba hacia el norte del departamento. Pero sobre todo se proponen como una suerte de “atajos” entre los corredores de comunicación principales que articulan a Bolivia como parte de la IIRSA, en tanto proyecto sudamericano y comercial de transporte a escala global.

Ambos planteamientos recorren entornos medioambientales relativamente distintos. La F-25 (V-S) tiene como destino final a la ciudad de La Paz y llega a ella por una morfología accidentada y con fuertes pendientes, que pasa de la vegetación de puna a la yungueña, a travesando algunas quebradas secas y otras húmedas. En cambio, la ruta VT-SIM (F-24) recorre las cordilleras de Cochabamba por el noreste, para franquear los ecosistemas yungueños y luego chapareños, boscosos y húmedos, particularmente conservados en lo que se denomina el “corazón” del TIPNIS”, alcanzando Trinidad a través de San Ignacio de Moxos. Si bien ambas rutas proponen cruzar zonas demandadas como TIOC (antes TCO) y áreas protegidas, las que están asentadas en la región tropical del departamento se mantienen mucho más valoradas e importantes.

La ruta V-S se plantea como un trazo de mejoramiento de caminos ya existentes. De hecho, en la actualidad se trata de una vía más de las que comunican reticularmente el territorio cordillerano, sus asentamientos dispersos y con poca vocación de servicios para la ruta, dedicados no sólo a la producción agrícola, sino además a la explotación minera. En ese marco, Independencia aparece como la ciudad secundaria más importante del tramo, cerca de la frontera departamental y del río Sacambaya. La propuesta es una alternativa para evitar el ingreso a La Paz por Oruro y El Alto, dejando de lado el altiplano para ingresar por los valles del norte cochabambino y del sur paceño. Pero además permite el “desarrollo” de zonas que ya se hallan articuladas con intercambios frecuentes.

Por su parte, el proyecto F-24 es una propuesta que marca su trazo de forma jerarquizada y central respecto a los asentamientos en el territorio, a partir de la lógica de

organización sindical cocalera que “choca” con el espacio de protección natural y de TIOC. El camino transitable cuenta con un importante desarrollo de servicios y de actividades volcados hacia él, pero al mismo tiempo se caracteriza por una vocación agropecuaria relevante. El planteamiento para llegar a San Ignacio implica un tramo que pone en cuestión el monopolio de la ciudad de Santa Cruz respecto al tránsito hacia el norte amazónico del país, proyectando una alternativa por zonas que hasta el momento desarrollan una movilidad principalmente centrada en las vías fluviales amazónicas.

Esos proyectos y sus repercusiones sociales están asociados a una serie de representaciones sobre la geografía en las zonas que atraviesan, cordilleranas, vallunas, yungueñas y chapareñas. Para eso se recopilan diferentes elementos de la literatura, de los documentos técnicos y de los testimonios de actores locales, que permiten establecer discursos tanto tecnocentristas y deterministas sobre ambas rutas, pero además eco-centristas particularmente entorno y al límite del tramo transitable sobre la F-24. Ese marco permite sugerir que en los entornos representados existen elementos clave, que caracterizan a cada uno: los árboles, los ríos y las montañas principalmente, en espacios que se consideran principalmente jóvenes y fértiles o más bien agotados y antiguos.

A partir de esas proposiciones se genera una serie de unidades de paisaje concebidas como mediadoras de la lectura discursiva sobre las rutas y sobre su posición en la cuestión vial plurinacional. La vinculación a una historia civilizatoria andina más bien antigua y en cierta medida agotada justifican la falta de relevancia del proyecto F-25, que pese a ser parte de la RVF es gestionado desde los departamentos, mientras el otro -vinculado a una tierra de joven que aún requiere “desarrollarse”- se asocia a la concepción de una red de alta velocidad, que desde el liderazgo del Estado promueva su articulación al comercio sudamericano y global. Asimismo, la incorporación de la lectura de redes verde (de vegetación silvestre) y azul (hídrica) muestra que generalmente ellas se yuxtaponen al trazo de la V-S desde su dinámica vial, mientras en el otro se superponen entrando en tensión. Esa afirmación no sólo toma sentido porque se trata de elementos de la “naturaleza” que se mantienen más o menos conservados en su propia dinámica, sino sobre todo porque existen intereses globales en su conservación que hacen parte central de las discusiones y los conflictos suscitados para su desarrollo.

Desde esos resultados se ingresa en la textura de la tesis, referida a los actores y a sus redes, cuya interacción forma parte de la misma dinámica discursiva de los objetos espaciales del paisaje, dotándolos de sentido y convirtiéndolos en parte de sus relaciones de poder, asimétricas, rugosas pero también dinámicas y contingentes. En ese sentido, los aportes teóricos de Laclau, Maufe, Van Compenhout y Foucault se convierten en claves para identificación de los actores vinculados al debate vial y a su posicionamiento en diferentes escenarios temporales recientes. A eso se suma la aplicación de nociones geopolíticas que espacializan esa dinámica, principalmente a partir de Raffestin y Benedetti.

Con ese bagaje se enfrenta una revisión de prensa que permite afirmar cuáles son los actores más relevantes de la discusión vial Cochabambina en los últimos 10 años. Así, se logra registrar cómo su participación varía específicamente en función a los dos casos en estudio y a los conflictos que causan sus propuestas. Para eso, se plantea un sistema de cohortes de tiempo donde se muestra la evolución de las alianzas y los antagonismos plateados para cada ruta desde su propia cronología y ritmo.

En el caso de la F-25, el cuestionamiento al proyecto se relaciona principalmente con actores de la dinámica electoral departamental y nacional, que incluyen a otros (judiciales, sindicales y municipales) como aliados en su enfrentamiento, llegando a su auge durante el 2009; sin embargo, su antagonismo se disuelve cuando se logra una coherencia político-partidaria entre los niveles departamentales y nacionales, reencausando para el 2013 la proposición de la ruta. En cambio, la convocatoria de actores en torno a la F-24 es mucho más importante. Su auge conflictivo durante el 2011 logra involucrar tanto a las comunidades indígenas del TIPNIS, como a las federaciones cocaleras, a los diferentes niveles de gobierno, a profesionales relacionados con la temática ambiental y vial, así como a organismos multilaterales y a los financiadores brasileiros del proyecto. Ese conflicto queda más o menos irresuelto hasta el momento de cierre del trabajo de campo, en 2013, lo que es una señal más de su relevancia y vigencia.

Con el mismo procedimiento de sistematización de la prensa local, se enfrenta la identificación de las temáticas en debate relacionándolas con los actores antes mencionados, lo que permite afirmar que algunos de ellos (transportistas, cobradores de peajes, instancias de gobierno especializadas en temas viales, usuarios) se vinculan principalmente al tránsito cotidiano y al mantenimiento de las rutas, mientras que al momento de afrontar su construcción o proyección se prioriza la participación de las autoridades y representantes gubernamentales, en diálogo y enfrentamiento con los representantes de las entidades territoriales, ya sean sindicatos campesinos (cocaleros, vallunos o andinos como OTB) o TIOC, cuya relevancia se intensifica a partir de 2006. Además, se abordan los procesos de consulta desarrollados para el replanteamiento de ambos tramos, que pese a su dinámica ampliamente diversa y polémica, permiten establecer algunos aspectos discursivos ligados a la proyección de las rutas relacionándolos con las tensiones interescales e intermodales que la RVF no enfrenta formalmente pero sí en su cotidianidad y uso.

En ese marco se proponen cuatro cadenas discursivas que otorgan una articulación particular de la cuestión caminera, una legal institucional que subordina la construcción carretera a la ratificación de las fronteras nacionales y subnacionales (de hecho plurinacionales); otra vinculada a la discusión del modelo de desarrollo que encuentra en la producción de vías un medio de alcanzar el “vivir bien” (con su ambigüedad de significados) pero siempre bajo rótulos de ejecución “sostenible” y “soberana”; otra ambientalista que muestra la amenaza del crecimiento de las rutas particularmente en los entornos protegidos sobre todo amazónicos y menos andinos; y finalmente una cadena relacionada con lo indígena y con la validación de los grupos (sobre todo de los considerados ambientalmente correctos) respecto a los proyectos carreteros para su ejecución.

La relación de esa dinámica de actores y discursos permite asumir que existe un repotenciamiento del Estado central boliviano que se evidencia en el impulso al crecimiento de la RVF en el departamento y a través de las dos rutas propuestas. Pero su desarrollo implica una lógica de subordinación de las instancias internas territoriales delimitadas. Así, el momento en que ellas no se someten a esa misma lógica y más bien se alinean respecto a los intereses ambientalistas globales -como se muestra en el caso de la ETIOC del TIPNIS- existen conflictos que tienden a cuestionar la actuación estatal.

En ese sentido, la distribución plurinacional no discute la lógica republicana de delimitación y parcelación del espacio, pero tampoco su dinámica oficial de desarrollo vial lo hace. De hecho la ratifica y además la complejiza al incorporar las ETIOC en el mismo paradigma de fortalecimiento de fronteras “soberanas” en el espacio, aunque incorporando un discurso global de protección áreas y de grupos ambientalmente certificados. Por eso, cuando se revisa la articulación de los actores respecto a su nivel de operación sobre las redes técnicas viales, las empresas financiadoras y las empresas internacionales de ingeniería vial ya no se constituyen en decisores estratégicos ni centrales -aunque mantienen altos beneficios en sus actividades- y son reemplazados por las instancias de la dinámica multilateral que imponen reticularmente su discurso principalmente ambientalista.

Así, el nacimiento de los caminos como parte de la RVF, mostrado a partir de los dos estudios de caso cochabambinos, permite afirmar que cuando los proyectos no logran ratificar una lógica subordinada de los límites fronterizos, se convierten fisuras que visibilizan el conflicto interescalar, tanto en lo referido a las redes de circulación (global, nacional, departamental y municipal), pero además en su intersección con redes verdes/azules, como en su articulación a vías relacionadas con otros niveles y modos de transporte (fluvial, ferroviario o peatonal y de animales de carga).

En ese sentido, es posible afirmar que si bien la proposición plurinacional logra renovar el sistema de autoridad -democrático, liberal y representativo- como base política de la gestión del territorio, incorporando y rejerarquizando otras formas comunitarias de gobierno, no innova la idea de la frontera y de los límites como única vía de ordenamiento y administración de poder, ligada directamente a una normativa institucionalizada que se instrumentaliza, ya sea a favor del Estado central o de los intereses globales. Por eso, la vialidad se mantiene como una confirmación de esa dinámica y el crecimiento de la RVF formalmente promueve una movilidad compatible con esa lógica, aunque los actores cotidianos de las rutas la transgredan permanentemente y logren obtener beneficios a partir de su invisibilidad relativa.

Pero además, la historia muestra una suerte de dominio indiscutido de la métrica automóvil, como principal receta de desarrollo y de la vialidad oficial (y también clandestina). Su falta de cuestionamiento, como un fondo que la plurinacionalidad no intenta debatir, reduce casi totalmente el replanteamiento de la comunicación con otros modos de transporte, principalmente en lo referido a la escala nacional. A ese nivel, las carreteras son un lenguaje dominante cuya permanencia -aunque parece poco compatible con el discurso ambientalista en boga- es indicador de que no es

del todo incoherente con éste último y que ambos corresponden más o menos a los intereses del sistema-mundo. Así, los enunciados anticapitalistas y anticolonialistas de los diferentes actores parecen ineficientes al momento de favorecer otra movilidad, capaz de producir comunicación en el territorio entre las diferentes escalas y no su subordinación a las fronteras.

Desde lo mostrado como principales resultados del estudio, se plantean tres acápites propositivos, donde se desarrolla los lineamientos de trabajo y transformación comprendidos como “texto”. El primero se inscribe en el dominio investigativo-académico y trata de exponer los elementos, que pueden vislumbrarse y profundizarse para fortalecer y apoyar precisamente la acción sobre el territorio. Un segundo ítem retoma la discusión teórica planteada en el punto b.4., pero retroalimentada desde las reflexiones sobre la movilidad y las fronteras a partir de los estudios de caso y de los principales proyectos territoriales de los actores identificados. Finalmente, se generan guías generales de acción y se sugieren dos de instrumentos técnicos que podrían facilitar la escritura del territorio y su proyección, inspiradas en otras experiencias de espacios transfronterizos, para buscar la profundización de la porosidad y de la adherencia como pistas de transformación.

12.1. Pistas de investigación

El primer punto busca señalar cuáles son los estudios pendientes, que devienen tanto de la reflexión propuesta a través de la tesis como de los elementos de análisis requeridos para alimentar un accionar coherente y sustentado en ese tipo de proyecciones territoriales. Es un sector dedicado a sugerir nuevas problemáticas de estudio, señalando algunas recomendaciones teórico-metodológicas, no limitativas sino más bien enunciativas. La idea es proponer temas de debate, que requieren de mayores aportes, más profundos, específicos y sistemáticos.

El proceso investigativo, a partir de las etapas sugeridas para su desarrollo, retoma metáforas que están ligadas de diferentes maneras con el “texto”. Eso supone afirmar que los proyectos carreteros requieren de su contextualización histórica de largo aliento; de un pretexto que analice la geografía y su dinámica paisajística y reticular; y de la identificación de una textura de actores que circulan por la geografía, como herederos de la historia que establecen el espesor de las redes de relaciones sociales sobre las rutas, explicitando sus asimetrías y tratando de recomponerlas en nuevas relaciones, más dialógicas y horizontales.

En ese marco, las vías se convierten en objetos que explican mucho más que su propio desarrollo y se hacen parte de un territorio, facilitando su comprensión, cuestionamiento y transformación. Sin embargo, el estudio propuesto es un abordaje exploratorio que deja abiertas importantes betas de análisis, cuyo debate requiere retomarse. Así, para construir el “texto” como posibilidad proyectiva, es indispensable explicitar los futuros desafíos investigativos puestos en evidencia, a partir de las dificultades y los aciertos del estudio.

Con ese fin, vale la pena señalar que la tesis no intenta profundizar exclusivamente un área de conocimiento o un dominio disciplinario específico. De hecho existe una suerte de eclecticismo en el estudio que bien podría considerarse una debilidad. Más bien se trata de una coordinación de esfuerzos multidisciplinarios y de documentos producidos desde la historia, la geografía, la biología, la etnosociología, la ingeniería y las ciencias políticas para producir un modelo hipotético coherente. Por eso, es posible sostener que pueden incluirse otros enfoques, como el económico y el demográfico, aportando elementos diferentes y complementarios sobre los resultados expuestos. Una coordinación similar es la que se sugiere retomar al momento de producir proyectos territoriales vinculados a las vías, tomando como base a los actores y a su expresión/mediación en el paisaje y en su modificación. La idea es favorecer una discusión socio-técnica, donde el “saber científico” múltiple no se imponga, pero tampoco el de los actores electoralizados o de los intereses globales que se registran en los estudios de caso presentados.

Ahora bien, en el marco académico, es relevante subrayar que la noción de red parece situarse como un instrumento útil tanto para las disciplinas técnicas como sociales, dado que -como muestra la tesis- permite comprender a los actores y su entorno como entidades conectadas e interactuantes, asimétricas y complejas. Por eso, se propone tomar los flujos, su adherencia y sus nudosidades como base de lectura y no a un área delimitada. Es relevante reconocer que lo que propone esta tesis en términos metodológicos es limitado para ese objetivo. Si bien el partir de un estudio en el departamento de Cochabamba permite que el trabajo investigativo tenga un referente logísticamente manejable y enfrentar la discusión sobre las fronteras subnacionales, abre el desafío de realizar un análisis similar en los espacios de destino (Trinidad en el departamento de Beni y La Paz en el departamento del mismo nombre) lo que sin duda permitiría un reajuste de las hipótesis y de los resultados planteados.

Lo mencionado ratifica que las conclusiones mostradas son consecuencia de los supuestos de base de la metodología planteada en la misma investigación, cuyo eje central es la discusión de la RVF y su producción desde los actores como sujetos colectivos en Cochabamba, discriminando relativamente la discusión de la movilidad en otras escalas. Aun así es posible afirmar que el uso de los trazos actualmente transitables de los proyectos F-24 y F-25 hace alusión a la noción de espacio “público” en el sentido extendido de la palabra. Por eso, son parte de un espesor de relaciones mixtas, no simples ni simétricas, pero de importante vitalidad que imprime una dinámica particular en la estructuración de los territorios por los que atraviesan. De la misma forma, existen diálogos interescales e intermodales que no se reconocen formalmente en los planteamientos de la RVF, pero sí se registran en los procedimientos de consulta, en las discusiones de la prensa y en los testimonios y vivencias recogidos al recorrer los tramos.

En ese marco, como se señala en diferentes partes del documento, es necesario complementar un trabajo de análisis del recorrido de las rutas con otro de lectura más bien etnográfica, enfocado en su uso cotidiano y en las dinámicas sociales que se articulan a ellas. En ese marco, para replantear el ideario mismo de la RVF, el contar con un

seguimiento de los actores y operadores de transporte es un recurso clave, ya que sin duda aportaría elementos nuevos para su diseño desde la complejidad de las redes de relaciones sociales sobre los caminos.

Otro aspecto relevante para alimentar y renovar ese ideario es el proponer la profundización de la historia de los diferentes modos de transporte registrados en Bolivia. De hecho, mostrar las transformaciones y reajustes del uso de las vías fluviales en la Amazonía boliviana supone un insumo de gran aporte para considerar el desarrollo de las demandas de mejoramiento que se explicitan a través de la consulta pública del TIPNIS, pero también para enfrentar los desafíos de una intermodalidad de la estructuración vial boliviana. En ese mismo cause, la relación histórica entre el crecimiento urbano y los sistemas de vialidad es también un tema cuyo estudio se muestra como un reto central. Si bien se cuenta con estudios urbanos en las zonas metropolitanas principales de Bolivia donde hay elementos de análisis sobre la relación “carreteras - rieles / crecimiento urbano”, no se cuenta con estudios en ciudades intermedias cuyo crecimiento parece estar aún más afectado por los caminos de estructuración de escala estatal; menos aún sobre los asentamientos ligados a la dinámica fluvial, por lo que el desarrollo de esa información también aparece como un desafío esencial para repensar las comunicaciones nacionales.

Una ventana de estudio también interesante y fructífera puede ser la que se plantea en estudios de la movilidad, de redes de transporte y desarrollo vial en los espacios de fronteras internacionales de Bolivia, cuestionando e indagando no solo los límites internos, sino además las posibilidades de un diálogo en territorios transfronterizos, como los que desde su uso cotidiano inicia Benedetti y Salizzi para el límite Argentino-Bolivianos (2011) y de los que se plantean en el número 9 de la Revista de Transporte y Territorio (2013) que en algunos casos también aluden al análisis de los espacios limítrofes bolivianos. Lo que se propone en ese marco es profundizar la contracara de la dinámica de comunicación propuesta por la IIRSA, superando la necesidad de “evitar” la aspereza y la fricción para fluidificar el tráfico comercial eficiente, enriqueciendo los intercambios densos, cotidianos y las dinámicas que ya están instalados y funcionan en el territorio.

Finalmente, una beta de estudio, reflexión y experimentación es la de las representaciones con las que se comunican los análisis territoriales desde lo técnico y lo académico. En la tesis se desarrollan cartografías, perfiles y esquemas para facilitar una comprensión de los fenómenos estudiados, pero no se profundiza el debate de la expresión bidimensional, homogénea y cosificadora de las relaciones sociedad-espacio (Montulet, 1998: 35) dominante en casi todos los aportes y estudios espaciales. En cierta medida la escala de lectura puesta en la RVF y la dificultad de una mayor profundidad en los datos de uso cotidiano del espacio impiden que el estudio desarrolle una expresión de la densidad social de las rutas en los mapas generados. Por eso, es importante que los siguientes esfuerzos investigativos sobre la movilidad enfaticen en esa área. También, como se sugiere en otras propuestas metodológicas, ese desafío puede enfrentarse utilizando sistemas de expresión como el audiovisual, cuya vinculación con la idea del tránsito y la circulación permite suponer importantes oportunidades de expresión y

reflexión. Parte de los trabajos previos desarrollados para sostener la reflexión sobre la centralidad de los caminos, permiten sostener que:

...la aparición de la tecnología audiovisual, la accesibilidad de los medios técnicos y su vigencia contemporánea como lenguaje social, permiten abrir nuevos escenarios de trabajo con el paisaje como representación territorial (Bertrand, 1995:106). En ese contexto, la incorporación de la movilidad como génesis de la construcción espaciotemporal y su representación se hacen relevantes. [...] El audiovisual, desde las primeras construcciones cinematográficas, ha tenido como característica central su capacidad de producir una sensación de “movimiento”. [...] Esa particularidad común a todos los documentos audiovisuales, ha permitido comprenderlos como testimonios claves para el análisis de las sociedades. [Entonces, si] la producción audiovisual es un soporte de tales representaciones, tanto por su capacidad por portar discursos visibles en un momento histórico como por su posibilidad de incorporar la movilidad y el paisaje, su abordaje metodológico se plantea como un paso relevante para su interpretación académica (De Marchi, 2012: 107-108).

Esas son las pistas que se proponen seguir para escribir “el texto” de las vías, fortaleciendo las posibilidades de cuestionar jerarquías y sistemas de autoridad y de subordinación vertical, para favorecer el debate de las fronteras a partir de la porosidad, la adherencia y la comunicación territorial desde su propia dinámica.

12.2. Pistas de posicionamiento

El segundo apartado proyectivo se refiere al posicionamiento de la tesis. Su fundamento es la síntesis de los modelos de territoriales que las discusiones permiten comprender. En ellas se propone priorizar como guía de un “texto” común, en tanto proyecto territorial, aquél que se vincula a una lectura compleja de la relación entre movilidad y frontera, donde la “adherencia” y la “porosidad” son puestas en valor. Se trata de una vía que busca distanciarse del discurso de las fronteras cerradas y de la movilidad de alta velocidad que evita las fricciones, para dar paso a ejercicios de proyección menos violentos, más simétricos y dialogadores con la diversidad territorial que se propone articular.

Los resultados de las anteriores etapas permiten sostener la utilidad de las metáforas propuestas para comprender las dinámicas territoriales a partir de su articulación caminera, desde su dimensión histórica, geográfica y discursiva. Pero además se destacan por integrarse a la idea de texto en tanto que posibilidad de desarrollo de proyectos territoriales. Por eso, el documento muestra varias posibilidades de trabajo en la medida que los actores identificados en parte se caracterizan como potadores de proyecciones particulares sobre el espacio y su desarrollo, muchas veces contradictorias y en conflicto. Esos proyectos, entendidos como textos más o menos diferenciables, son los que se propone sistematizar a continuación, no sólo con el objetivo establecer una de síntesis conclusiva sino principalmente como base de una perspectiva política para la acción y de reformulación de la RVF en Cochabamba, en un marco crítico de innovación de la plurinacionalidad.

Para eso, dos ejes reflexivos se proponen como elementos cohesionadores de la proyección: la porosidad de las fronteras y la adherencia de los flujos viales. Ambos se

instalan como claves de cuestionamiento de las fronteras a partir de la movilidad. Las dos nociones se desarrollan como líneas de sentido, tanto para sostener una crítica a los modelos proyectivos de desarrollo territorial presentes en los actores, como para fortalecer un planteamiento propio, coherente y compatible con el diálogo plural. En ese sentido, se busca profundizar el aporte de la tesis tanto frente a las autonomías y como al modelo del “vivir bien”, ambos considerados aspectos centrales de la propuesta plurinacional contemporánea de Bolivia.

Se plantea la revisión de dos modelos de desarrollo territorial a partir de las vías. El primero tiene que ver con la concepción actual y predominante de la RVF, como un canal de velocidad, integrado a los corredores continentales que busca facilitar el tránsito de las mercancías entre los dos océanos.

El gráfico 28 expresa una primera versión de esa idea de articulación. El proyecto territorial -el texto- que ahí se expresa tiene por objetivo relacionar dos nodos, como puntos de llegada y salida. Se trata de centralidades cuya comunicación se considera estratégica, en términos comerciales y migratorios. En ese sentido una primera característica de esa propuesta es que su prioridad es evitar la “fricción” del territorio, a fin de reducir los tiempos de circulación. Como muestra el texto de Babbista para el caso de la frontera Brasilero-Boliviana, se prioriza un cálculo de costos donde “...el tiempo pasa a adquirir tanta importancia como la distancia: la fricción logística es reducida con la mayor agilidad en el trasbordo de mercaderías y evitando almacenamientos innecesarios” (2013: 145).

Por eso, en esta primera versión del modelo, la vía se asume como un “túnel”, en la medida que busca que el flujo no sea “afectado” por el territorio. De hecho no interesa el recorrido sino la aceleración que permite entre los puntos. Sin embargo, eso no quiere decir que las fronteras desaparezcan, ya que los nodos conectados van a convertirse en su representación.

Lo que se plantea es que los puntos que apoyan la red vial se conviertan en lugares que concentran una serie de dispositivos a través de los que el Estado y/o los gobiernos subnacionales ejercen control. Así como los aeropuertos para el tránsito aéreo o los puertos para el marítimo/fluvial, el flujo automotor terrestre requiere de esos dispositivos de control y de retroalimentación, desde donde se redistribuye la circulación a partir de su selección específica. Por eso es un proyecto coherente con la cadena discursiva institucional mostrada en el subtítulo 10.3 de la tesis, que a través del entramado normativo busca fortalecer las fronteras ejercidas en esos puntos.

Ellos se constituyen centralidades que permiten observar la integralidad de la circulación para discriminarla. Así retomamos la idea de nodos “aleph” (inspirada en la literatura borgiana) que es desarrollada para los escenarios globales y posmodernos en la tesis de Conry:

Esos puntos fijos insertos en la red son también los únicos pasajes entre dos territorios. Su carácter de dispositivo se materializa bajo la forma de aduana o de “chek point”. [...] Por una parte, son puntos de ruptura respecto a las líneas de fuerza que emanan de los territorios contiguos. Por otra parte, ellos producen sus propias tácticas de poder y de control, sus

propios alineamientos de fuerzas a través de la policía, a través de un sistema de vigilancia y de control, a través del ralentizamiento, de la aceleración o del bloqueo de la circulación (2012: 238).

El proyecto de la ABC, de la IIRSA y de los actores comerciales globales tiene que ver con ese modelo y se constituye en un primer texto relevante en el debate, particularmente presente al momento de plantear rutas “atajo”, que es el caso de los dos tramos analizados.

Ese modelo de velocidad puede plantearse en una segunda variante. La gráfica 28 representa esa línea proyectiva. Se trata de un texto concentrado en la ruptura que se provoca la instalación de la vía en un área, previamente considerada como una unidad coherente y delimitada. Lo que en la primera variante se concibe como un “túnel” que atraviesa el espacio, ignorándolo para evitar fricciones, en ésta es enfocado desde su impacto efectivo, que transforma esencialmente la dinámica soberana y autónoma de un territorio, invadiéndolo progresivamente desde los nodos de destino conectados. Si los nodos representan las ciudades intermedias de cada departamento y sus gobiernos municipales, sus actores están se adscriben en este proyecto, dado que les permite efectivamente apropiarse un territorio antes inaccesible y presionar la consolidación expansiva de sus áreas electorales de influencia.

Es una lógica de conquista y en cierta medida bélica, donde las fronteras lineares de las áreas de dominio buscan dilatarse y la ruta es un medio para lograrlo. Así, se evoca figuras expansionistas que asumen una subestimación de los espacios que se invaden al considerarlos vacíos y despoblados, carentes de movilidad previa. Se trata de zonas que buscan explotarse y sumarse a una dinámica productiva y política. Un ejemplo emblemático en la historia es la “extensión de la frontera agrícola” que Braticevic (2013) analiza a partir de casos del siglo XIX como el estadounidense o más específicamente el argentino. Por eso, la dinámica “colonizadora” del Chapare -alineada con la Gobernación de Cochabamba y con el Estado central- responde a esa lógica. Sin embargo, en tanto denuncia, también ese texto está presente en los grupos indígenas y en los defensores de las áreas protegidas. La “resistencia” del TIPNIS es explícita al respecto, al asumir que el proyecto carretero propuesto es una forma violenta de invasión dentro de un área que se considera coherente en sí misma y que requiere conservarse como tal, delimitada e inaccesible, más o menos soberana.

Si las dos variantes mostradas para el primer modelo corresponden a una concepción más o menos cerrada de frontera, el siguiente se concentra más bien en la movilidad, permitiendo que las áreas y puntos que representan el control centralizado se instalen en un segundo plano y se favorezca la discusión del territorio atravesado desde su diversidad. Los flujos viales son comprendidos como potenciales de integración y recreación territorial. La primera variante, representada en el gráfico 30, hace énfasis en esa idea, a partir de la profundización de la adherencia en el espacio de la dinámica específicamente carretera. La adherencia corresponde entonces a la capacidad de los caminos de integrarse reticularmente al territorio en el que distribuyen la movilidad y facilitan la accesibilidad. El discurso de desarrollo sobre los caminos actuales, concebidos por una parte de los actores locales como movilizados de la economía, es un

Gráfico 28. Modelo de velocidad, primera variante “túnel/nodos aleph”

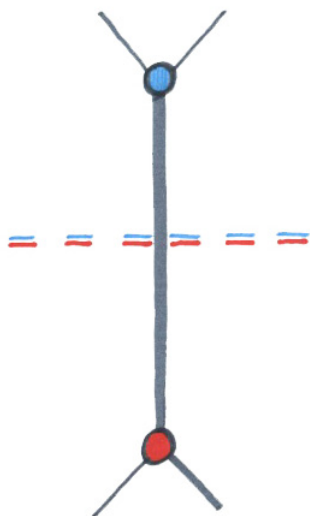
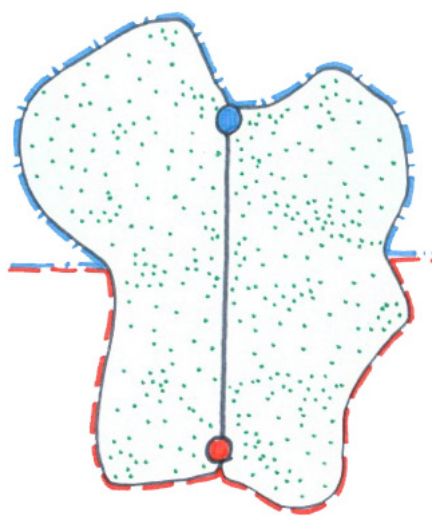


Gráfico 29. Modelo de velocidad, segunda variante “frontera invasiva”



Elaboración propia

buen ejemplo de ese texto.

Se trata así de una movilidad que permite el encuentro y el aprovechamiento de diferentes escalas y aceleraciones. Esos flujos se convierten no sólo en posibilidades de circulación de mercancías, sino en oportunidades de desarrollo de servicios a la ruta, de organización del transporte local, de encuentros e intercambios. Sin embargo, la comunicación con otras redes, por ejemplo hídricas es débil. La ruta se superpone a los otros flujos y requiere de su subordinación para movilizar las dinámicas del territorio.

Ese texto es el que portan principalmente los actores ligados a la lógica andina, centralmente caminera, pero que se vivencia en el territorio desde sus actores cotidianos, apostando por su profundización. También es un proyecto asumido por los actores gubernamentales que consideran la extensión de la movilidad carretera como una forma de sentar soberanía en el territorio nacional, a través de la accesibilidad como clave de desarrollo hacia un interior considerado como propio (reencontrando una vez más el discurso de la frontera).

Finalmente, una segunda variante de ese modelo es el que podríamos denominar de la porosidad, que se considera como el posicionamiento privilegiado de la tesis. Si las fronteras, en una primera acepción geopolítica, se vinculan a la idea de la suerte de “epidermis” que protege al “cuerpo” del Estado-Nación (Benedetti, 2013), es interesante discutir cómo esa idea de piel y de cuerpo pueden ser cuestionadas y reactualizadas. Entonces, el cuerpo puede concebirse como un espacio de aprendizaje, donde la piel es un medio de comunicación y de intercambio. El territorio en esa concepción,

Gráfico 30. Modelo adherente, primera variante “vialidad interescalar”

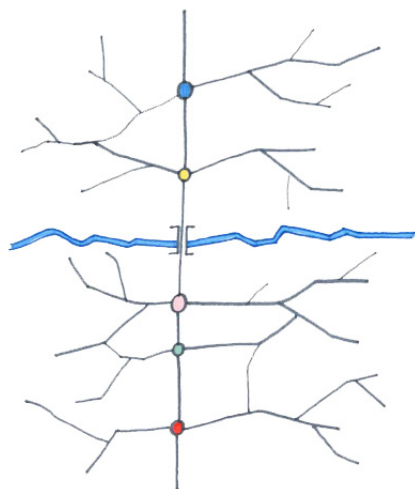
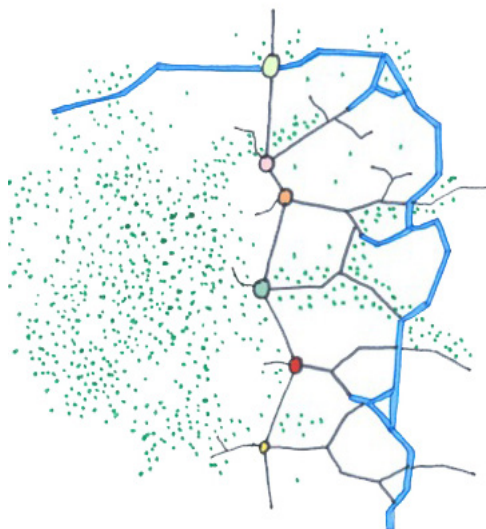


Gráfico 31. Modelo adherente, segunda variante “porosidad”



Elaboración propia

desde su identidad, no requiere defenderse para afirmarse, sino más bien dialogar a través de los poros de una superficie compleja y permeable respecto a las entidades contiguas de su entorno.

Como se muestra en el gráfico 31, se trata de un proyecto compatible también relacionado con la adherencia aunque no exclusivamente carretera; con una concepción de comunicación de diferentes redes, cada una con su dinámica espacial particular, pero que componen un territorio donde se favorecen límites zonales y yuxtaposiciones, atenuando las rupturas y las superposiciones. Para eso, se puede retomar el aporte que hace Cogato-Lanza (desde la revisión histórica de diferentes miradas de urbanismo) cuando aborda la inversión de la concepción del espacio construido como consumidor de lo “verde”, para proponer una perspectiva donde es posible su convivencia y además se promueve la opción de la reconquista de la cobertura vegetal “gracias a la intervención humana [desde un] relacionamiento plural y complejo que la sociedad mantiene con el ambiente” (2005: 124).

Es en ese mismo marco que la visión de flujos y de comunicaciones entre las redes toma mayor sentido y se muestra como una oportunidad para replantear las relaciones entre las áreas protegidas, los espacios político-administrativos, las manchas urbanas, la morfología del relieve y las dinámicas fluviales presentes en los dos estudios de caso. Se trata de un proyecto “territorialista” en el sentido planteado por Magnaghi, que se aleja de la idea de aislar las áreas “naturales” de las “construidas” en función de su rentabilidad global, para retomar una apuesta “antropo-biocéntrica”:

La aproximación territorialista sobrepasa el carácter reductor de las posiciones ambien-

talistas, aunque comparte una buena cantidad de orientaciones teóricas y prácticas, por su concepción del territorio, concebido como un neo-ecosistema permanentemente creado por el hombre. Aplicada al entorno, la sostenibilidad se refiere entonces a la construcción de un sistema de relaciones virtuosas entre los componentes del territorio que son el medio natural, el medio construido y el medio propiamente humano (2003: 35).

Esas reflexiones son una puerta de ingreso importante para replantear la idea del “vivir bien”. Para eso, se parte de rebatir las posiciones que asumen lo “indígena” -como entramado ancestral de sentido- como única vía de inspiración y de producción de un desarrollo ambientalmente correcto. De hecho, sostener que existen salidas identificables desde una oposición simple respecto a lo “occidental”, se asocia más con el modelo de la “velocidad” antes desarrollado y que se busca superar.

En ese sentido, se recupera la proposición del mismo autor en torno a la “sostenibilidad” en la proyección espacial, que debe incluir sus componentes social, económico, ambiental para llegar a lo territorial (40-42). Así, las vías y su diseño se conciben como una forma de “favorecer y desarrollar la reterritorialización” (42) en una articulación interescalar, donde lo local pueda dialogar con lo nacional y lo global permanentemente sin negar sus tensiones. La acción de construir una carretera es una oportunidad de favorecer espacios de diálogo como los propiciados en los escenarios de “consulta previa”, pero desde una dinámica procesual de escritura colectiva permanente, evitando reducir la participación de los lugares atravesados y de sus dinámicas sociales a eventos aislados donde se asignan reposiciones de pérdidas y se legitiman las subordinaciones.

Esa propuesta interescalar podría también reposicionar la discusión plurinacional, favoreciendo que los diferentes gobiernos autónomos e intereses globales (comerciales y/o ambientalistas) se posicionen explícitamente, poniendo en evidencia sus intereses y en jerarquía similar. Pero esa identificación de las apuestas y los actores para el desarrollo de proyectos territoriales requiere además de una voluntad por recuperar y enfatizar las características específicas consideradas como esenciales en los diferentes lugares articulados. Por eso, la dimensión contextual es indispensable, en la medida que permite establecer las invariantes estructurales como “características que constituyen la identidad de un sistema dado y que, permitiéndole adaptarse a las perturbaciones exteriores, garantizan la preservación” (70). Esas invariantes tienen que ver con los objetos espaciales, ambientales, construidos y/o sociales que condensan la historia del territorio y le permiten recrear su memoria. Por eso la relevancia de integrar lo local con una voz propia, sin que por eso deje de tener articulación con las dinámicas espaciales de mayor escala.

12.3. Pistas de acción

El tercer y último subtítulo del estudio asume el desafío de sugerir herramientas proyectivas concretas, a partir de la experiencia metodológica desarrollada en la tesis. Así, se plantea retomar algunos aspectos operativizables para la producción de un “texto” territorial sobre la vialidad, desde la porosidad de las fronteras y la adherencia las redes de movilidad. Para eso se retoman además algunas referencias de contextos diferentes

al boliviano, pero que -readaptados a las dinámicas propias de las zonas de estudio y de su dinámica socioespacial- podrían permitir avanzar hacia nuevas posibilidades de desarrollo caminero. Se trata de mecanismos que requieren discutirse, afinarse y profundizarse en futuros trabajos, eminentemente proyectivos, pero que cuentan con un aporte inicial en la presente tesis.

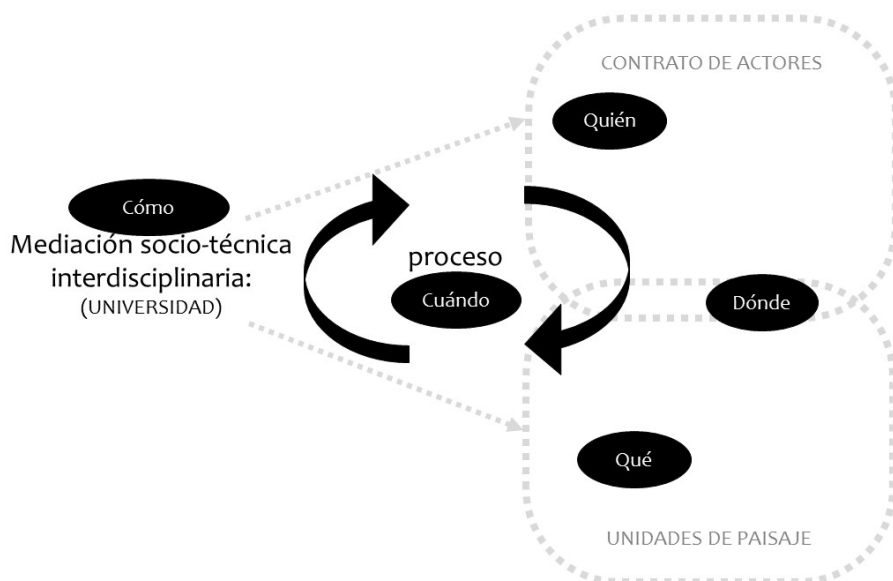
El entramado boliviano plurinacional requiere de un rediseño del instrumental de lectura y escritura del territorio para enfrentar su dinámica vial, ya que -como muestra la tesis- las propuestas carreteras de la RVF tienden más bien a ratificar una lógica de subordinación y exclusión que parece contradecir la intención de rejerarquizar las identidades presentes en la complejidad territorial boliviana. En ese sentido, se propone enfatizar la dinámica densa de actores de diferentes escalas que participan en la circulación pero además que se ven ante el desafío de encontrarse, acordar y discutir su desarrollo.

Una forma de ordenar lógicamente esa intención es responder algunas preguntas básicas, que permiten dar sentido a una estrategia de proyección territorial, como se señala en el gráfico 32. Así, un primer desafío es saber “quién” participa en la proyección del territorio y con “qué” objetos espaciales se espera articular esa propuesta, elementos cuya base de debate se profundiza en el punto b.4 de los lineamientos transversales. Sin embargo, la respuesta a ambas preguntas está directamente relacionada con el “dónde”, es decir: con la “localización”, dado que los actores se relacionan con los lugares y las escalas que frecuentan y/o representan; y es sobre esos espacios y su articulación que se plantea el proyecto de movilidad. Por su parte, la temporalidad -el “cuándo”- del desarrollo de esa lectoescritura territorial supone la instalación de una dinámica procesual, a partir de la creación de una retroalimentación continua. Finalmente, el “cómo” de la construcción de la propuesta implica el reconocimiento de instancias de mediación, coordinación y facilitación, que garanticen la coherencia y la discusión desjerarquizada.

A partir de lo mencionado, es importante subrayar que de las cuestionantes organizadoras, dos se retoman como base fundamental para el desarrollo de las herramientas: el “quién” y el “qué” (ambas a su vez vinculadas al “dónde”). Cada una de ellas permite construir respuestas específicas y fundamentadas en las reflexiones de la tesis. Por una parte, el contexto permite comprender las invariantes del territorio como consecuencia de las acumulaciones ancladas a la historia de larga duración; el pretexto supone las características ambientales interpretadas desde los sujetos y desde sus representaciones espaciales; pero además la textura de sus relaciones de poder y de los discursos heredados genera una dinámica de intereses y de tensiones específica. Con esa base, la primera herramienta tiene que ver con lo que se podría denominar “contrato o carta de eje o actores” y la segunda con las “unidades de paisaje”.

Para sostener la primera herramienta, vale la pena recordar que los resultados evidencian las dificultades de una articulación -que no sea vertical- de las entidades autónomas que componen la plurinacionalidad, particularmente en lo referido a su desarrollo vial. Por eso, se necesita replantear la forma de concebir la movilidad a gran escala

Gráfico 32. Esquema de organización de las pistas de acción para el desarrollo de proyectos territoriales de vialidad



Elaboración propia

y entre nodos clave, para que su diseño sea una oportunidad de facilitar no solo la aceleración y el intercambio comercial interoceánico. Se puede más bien profundizar la dinámica del territorio en toda la extensión afectada por el nuevo flujo propuesto, poniendo en valor no sólo sus características sociales sino también eco-biológicas.

Como muestra el estudio, aún en los espacios que se consideran de baja accesibilidad existe ya una forma de movilidad socio-espacial instalada, de rutas, de modos de transporte y tipos de operación, que deben reconocerse antes que negarse o subordinarse. Esa perspectiva es coherente con la idea no jerarquizada de autonomías plurinacionales y de potenciarla desde su porosidad, permitiendo que sus diferentes métricas y circulaciones sean incorporadas y puedan gestionarse de acuerdo a las necesidades locales y regionales antes que globales.

En ese sentido, una posibilidad de favorecer ese tipo de enfoque es proyectar “contratos” entre diferentes actores, entendidos como agendas de encuentros, de acuerdos y de creación de herramientas de desarrollo vial y territorial compartidos. Lo que se propone es convocar tanto a representaciones de grupos institucionalizados como “informales”, técnicos y políticos pero vinculados e interesados en el desarrollo y el encuentro de la vialidad propuesta. Se plantea la articulación de redes sociales flexibles y no formalizadas en leyes o procedimientos normativos, sino en el establecimiento proyectos de corresponsabilidad y cobeneficio.

Existen ejemplos de los contratos o cartas de “ejes” desarrollados en el urbanismo europeo francófono (Quincerot, 2010) que, pese a partir de condiciones de vialidad

extremadamente diferentes, concentradas en los servicios de transporte público y en una intermodalidad ya instalados, pueden ser referentes relevantes ya que: “No construyen un nuevo campo de autoridad que se acopla al que existe ya, sino que coordina los actores” (2) para favorecer espacios de acuerdo. Otro ejemplo de una coordinación proyectual no sólo en temas de gestión vial, sino además en otros campos -como el crecimiento urbano y la conservación / continuidad de redes verdes y azules- se propone en la aglomeración franco-valdo-ginebrina, donde sobresale la propuesta de coordinación entre actores de sistemas nacionales distintos y con institucionalidades absolutamente diferentes (Suizo y Francés) que logran construir una lógica proyectual común (Loestcher, Quincerot y Tranda-Pihion, 2010). Es indispensable señalar que la aplicación de ese tipo de modelos contractuales implica la corresponsabilidad de los diferentes actores involucrados y por eso un primer trabajo es su identificación y fortalecimiento como partes más o menos equilibradas de una red de relaciones sociales particulares a cada proyecto vial.

De ahí que el trabajo de profundización y fortalecimiento de las ETIOC es una base indispensable, pero no en función a la defensa de sus límites, sino en la capacidad de desarrollar un gobierno propio y alternativo, solvente para gestionar temas en coordinación con otros colectivos e intereses, ya sean delimitados o dinámicos, sin intermediaciones y con voz propia desde sus “invariantes” territoriales autodeterminadas, es decir, desde su propia identidad e historia. Otro actor clave es el de los operadores de transporte, sean formales o informales, que participan en los espacios de influencia de las propuestas viales, ya que su experiencia corresponde a una fuente de información y de intereses que puede permitir contemplar las dinámicas actuales y potenciales de circulación desde su vivencia cotidiana.

En ese mismo encuadre es relevante la explicitación y la incorporación de los actores globales y de sus representaciones locales, a través del apoyo técnico de las ONG, de las representaciones de instancias multilaterales y de programas de vialidad subcontinentales como la IIRSA, ya que su puesta en escena en un mismo peso que otras posiciones, podría permitir integrarlos como un interés más pero no determinante en las decisiones viales y en sus posibilidades de desarrollo territorial.

Vale la pena subrayar que en Bolivia existen sistemas de gestión integrales de cuencas¹⁴³ y también de áreas protegidas, como las administradas por el SERNAP (tal es el caso del TIPNIS), que muestran experiencias de articulación de actores mixtos y que pueden recuperarse y sistematizarse como referentes de aprendizajes propios. Sin

143 Al respecto, la Programa Nacional de Cuencas promovido desde el Estado central asume un perfil similar de articulación de actores, lo que puede consultarse en su web: <http://www.cuencasbolivia.org/>. También es interesante resaltar que se trata de un enfoque coherente con las concepciones favorecidas desde el esfuerzo de diferentes instancias multilaterales en sudamérica, como lo muestra el documento: “Hacia una buena gobernanza para la gestión integrada de los Recursos Hídricos” presentado en el IV Foro Mundial del Agua como un documento de las Américas, donde se propone precisamente concebir la gobernanza como: “a la mayor capacidad de decisión e influencia que los actores no gubernamentales (empresas, organizaciones de la sociedad civil, organismos financieros internacionales, entre otros) han adquirido en los asuntos públicos, en la definición de la orientación e instrumentación de las políticas públicas y los servicios públicos, así como a las nuevas formas de asociación y coordinación del gobierno con las organizaciones privadas y sociales en la implementación de las políticas y la prestación de servicios relacionados al agua” (Colegio de México: 7).

embargo, sobre la gestión actual de las redes verdes, vale la pena subrayar que pese a proponerse como partes de “corredores”, tal es el caso del Madidi-Amboró que incorpora tanto al PNT como al TIPNIS, al momento de establecer su gestión responden generalmente a la misma lógica de área y no a su comunicación reticular. Así, aunque se cuenta con documentos de registro de sus características sociales y biológicas, que valorizan la conservación de sus sistemas silvestres y los sistemas de gestión, ellos se concentran en la protección de áreas (Araujo, Ibisch y Nowicki, 2007: 290-296), reduciendo el debate político formal a su conservación institucionalizada. Esa misma idea se repite en el caso de la consulta del TIPNIS cuando los resultados señalan la instalación de sistemas de control militares o el desarrollo de una legislación más coercitiva ante las “invasiones”.

Si los contratos de actores son una primera ventana de trabajo, relacionada con el “quién” y con las dificultades detectadas en lo referido al diseño de autonomías y de otras escalas que afectan al Estado plurinacional, una segunda ventana de propuesta y como herramienta de trabajo son las unidades de paisaje. Ellas parten de reconocer a las agrupaciones y las colectividades desde su forma de percibir la “naturaleza”, el entorno y sus modificaciones, a partir de la incorporación y/o intensificación de la movilidad. Son herramientas que pueden vehiculizar el diálogo en el territorio al momento de reposicionar la construcción de la RVF en una concepción de desarrollo “atropo-biocéntrica”, es decir: territorialista del “vivir bien”. Ese escenario permitiría repensar el encuentro de los “caminos”, sus infraestructuras y equipamientos con las otras redes –verdes, marrones y azules- y sus dinámicas de uso social y biológico.

Para posibilitar ese diálogo reticular y socio-espacial, se retoman las nociones de “unidades de paisaje”, en tanto instancias de mediación y proyección de escenarios de cambio. Como se muestra en el estudio, ellas permiten valorizar la perspectiva del sujeto que recorre en el espacio, retroalimentada y complejizada desde la perspectiva técnica, simbólica y política de los diferentes actores que participan y tienen intereses en la ruta a lo largo de su trazo. No se trata de una aproximación simplemente estética, aunque lo estético es un elemento importante¹⁴⁴, sino de explicitar escenarios. El pensamiento paisajístico puede permitir la proyección de los espacios por los que ahora se transita, permitiendo explicitar las expectativas de innovación y conservación desde la experiencia de su uso, con sus potencialidades y debilidades.

Esa idea retoma sugerencias como las de Loza (2008: 315-318) desarrolladas para la microrregión Totora-Pocona al proponer utilizar el paisaje como herramienta para proyectos de desarrollo; pero también las de Denef (2011) o de Péemans y Rijck, quienes sugieren integrar las diferentes dimensiones para constituir al paisaje como proyecto, en tanto una expresión de la calidad de vida de los actores que habitan en el espacio (2004: 54-57). Así, se trata de un instrumento que permite una espacialización de las subjetividades y percepciones, de los intereses sobre los recursos naturales y las características de los objetos (construidos, biológicos y geomorfológicos) ya sean

¹⁴⁴ Una valoración de un enfoque paisajístico, donde lo estético asume un “rol de catalizador de los debates”, es sugerido por Denef precisamente cuando profundiza las posibilidades de la utilización del paisaje como un mediador de proyectos territoriales desde una articulación de múltiples actores (2011: 213-215).

conservacionistas o explotadoras, incluyéndolas como partes simétricas de la discusión colectiva sobre el desarrollo territorial y vial para favorecer una concepción compartida de “vivir bien”.

Lo relevante del uso de las “unidades de paisaje” propuestas, que se articulan desde la movilidad sobre las rutas, es que permite proponer al espacio construido: la ruta, como una suerte de arquitectura para observar y reposicionar el entorno desde la circulación. Por eso, permitir que los actores proyecten sus discursos sobre la movilidad puede encontrar una expresión paisajística. Se trata entonces de una forma de acordar elementos sobre las invariantes estructurales para mantener la identidad de los lugares articulados a los nuevos trazos, pero al mismo tiempo permitir la incorporación de innovaciones consideradas coherentes por los actores participantes y para su “desarrollo”. Ese tipo de negociaciones y de explicitación de posiciones permiten imaginar escenarios donde se pueda cuestionar el tráfico exclusivamente motorizado y reincorporar en la movilidad boliviana a modos ferroviarios, a los animales de carga o a las embarcaciones fluviales y lacustres cuyo uso y memoria pervive

Así por ejemplo, cuando los actores se posicionan desde un proyecto que concibe la carretera como túnel, su propuesta paisajística tendrá que ver con un espacio lo más despejado posible, señalizado y con servicios específicos que garanticen su funcionamiento veloz, como los que se muestran en algunos lugares de la RVF sobre la F4 clasificados en las unidades de paisaje desarrolladas en la tesis. En cambio, la segunda variante de ese modelo se expresa más claramente en los sectores donde el camino busca reducir y conquistar la cobertura vegetal, habilitando espacios de cultivo y de uso intensivo del suelo. Sin embargo, también es posible asumir que una mirada de uso del espacio y de reticularidad adherencia se muestra en la vocación de las rutas hacia el camino y en su uso a partir de modos y escalas de transporte combinados.

Ahora bien, para la ejecución procesual de las dos herramientas sugeridas, se requiere de un apoyo técnico importante, de una instancia de coordinación y de producción de insumos informativos tecnificados, que complemente y acompañe la toma de decisiones. Esa mediación técnica debe generar una suerte de “arbitraje”, capaz de sostener la coordinación y equilibrar las alianzas y enfrentamientos de intereses en torno a los territorios y regiones atravesados en el tiempo. En ese marco, las instancias técnicas como la ABC pueden asumir ese desafío, superando así su rol de “compensadores de daños”, de seguidores y evaluadores de las propuestas viales subordinadas al gobierno central, para convertirse en sujetos de un diseño participativo y coherente de las rutas desde el diálogo de los actores convocados. Pero sobre todo ese rol puede ser atribuido a instancias como las universidades, cuyas capacidades de coordinación pluridisciplinaria deben ponerse en valor y utilizarse en favor de una participación que equilibre los datos técnicos e ingenieriles con aquéllos que vienen de los usos cotidianos, de los intereses empresariales, de las invariantes y las representaciones territoriales.

Algunos ejemplos de esos elementos se desarrollan a continuación, ensayando breves avances para para dos unidades de paisaje identificadas en la tesis, cada una en uno de los estudios de caso.

Imagen 19. Unidad de Paisaje 1.5



Fuente: Elaboración Propia

- La unidad 1.5 (ver imagen 19) se halla entre los kilómetros 210 y 230 del recorrido desarrollado sobre la ruta de la F25, en una zona con vegetación de puna, sobre los 3.000 m.s.n.m. Esa unidad cuenta con dos lugares referenciales: Pucara y Estancia Cayupa. Particularmente el segundo, cuenta con una oferta de actividades ligadas a la ruta y con una importante infraestructura de servicios (escolares, deportivas y de salud) para a población de la zona. En el caso de desarrollarse las herramientas sugeridas como parte del rediseño de la carretera, podría proponerse algunas sugerencias.

Para el desarrollo de un “contrato”, la convocatoria debería implicar los actores identificados a lo largo de la discusión del tramo, entre los que sobresalen: las autoridades departamentales, tanto de las gobernaciones como de la ABC, los habitantes y sus dirigentes locales, los transportistas que usan las vías de las zonas, tanto principales como aquéllas que se conectan desde los diferentes asentamientos. Además sería necesario contar con los técnicos del SERNAP, como especialistas en el tema ambiental y con las empresas constructoras, tanto de La Paz como de Cochabamba.

En lo referido a la discusión que permitan las unidades de paisaje, es relevante señalar algunos aspectos que podrían considerarse como invariantes y otros como posibles referencias para las innovaciones a partir del análisis ya desarrollado. Sobre las primeras, la identidad del paisaje parece estar vinculada centralmente a la valorización de la montaña y a la concepción “antigüedad”. En ese marco, esos

Imagen 20. Unidad de Paisaje 3.6



Fuente: Elaboración Propia

elementos identitarios podrían mantenerse como base de integración de las nuevas propuestas tecnológicas de movilidad, de rutas de velocidad media, que faciliten la articulación de caminos vecinales y con las sendas de animales de carga -fortaleciendo su reticularidad- e impulsando una reforestación con especies locales que acompañe las rutas.

- La unidad 3.6 (ver imagen 20) corresponde a la última zona alcanzada por la transitabilidad actual sobre la F-24. Es la frontera desde donde el bosque chapareño retoma su dominio, a menos de 250 m.s.n.m., en lo que se denomina el “corazón del TIPNIS”, donde se acaba la ruta transitable, a 255 km. del recorrido realizado.

Para generar un “contrato de eje”, la convocatoria de actores en la zona requiere un énfasis global y nacional más importante. Para replantear su discusión se requiere de la participación de las organizaciones indígenas y cocaleras, del SERNAP y la ABC, de las ONG que trabajan en la zona, de los ministerios relacionados con la discusión, los municipios de Villa Tunari y San Ignacio de Moxos, así como las Gobernaciones de Beni y Cochabamba. Pero también vale la pena convocar a actores poco incorporados en la dinámica proyectiva, como los transportistas y los usuarios/prestadores de servicios de otros modos de transporte -fluviales- presentes en la zona.

En lo referido a las posibilidades que se sugieren para el debate sobre el paisaje, se resalta como invariante la presencia de la movilidad fluvial y la valorización del

bosque como elementos centrales de la identidad de los lugares. Entonces, esos elementos deberían ponerse en relación -más o menos coherente- con innovaciones de un diseño vial capaz de articularse a las dinámicas hídricas, de establecer dispositivos de comunicación y yuxtaposición con las otras redes, así como de profundizar la resiliencia de la circulación biológica con la tecnología aplicada.

Para ambos casos, el arbitraje técnico que se sugiere -universitario principalmente- puede retomar el desarrollo de los tramos permitiendo así que la “pluralidad” del territorio se efectivice. La cuestión de atravesar o no las áreas protegidas debería girar principalmente en torno a las posibilidades de “desarrollo”, en los términos que las poblaciones locales estimen pertinente pero además explicitando los otros intereses que se ponen en juego. En ese sentido, el camino no es necesariamente una ruptura con la lógica conservada bajo una aplicación de soluciones tecnológicas eficaces. De hecho -en términos de paisaje- podría convertirse en la arquitectura para el disfrute del patrimonio biológico nacional y favorecer su explotación “turística sostenible”.

Los escenarios que se proponen revisan la idea misma de RVF como un sistema de carreteras veloces que sacrifican la escala local y regional en función de la global/estatal. Pero también expresan que se debe cuestionar el pensamiento conservacionista, fuertemente auspiciado por las posiciones multilaterales. De hecho, lo que se sugiere es que se incluyan como una parte más de las voces que habitan y construyen el territorio en su “pluralidad”. En ese sentido, la tesis muestra que ambos discursos, uno institucional que refuerza la imposición del Estado y el otro global y ambientalista, son compatibles con una concepción del territorio desde las fronteras y con la sumisión indiscutida de la métrica automotriz.

Por eso, la movilidad en su dinámica espesa y en la concepción de los caminos y de los sistemas de transporte desde la pluralidad de su realidad actual permite una ampliación importante de ese debate, alimentando a su vez la discusión del “vivir bien” y de la “autonomías”. Es más, esa visión reticular y porosa no sólo es relevante al momento de pensar en los flujos de transporte, sino también en las cuestiones de conservación de la biodiversidad y de la extensión de las manchas urbanas. Esas dinámicas vivas, asumidas como tales e incluidas en la discusión plurinacional son ventanas centrales para su enriquecimiento, permitiendo reducir la relevancia de los “mapas” de divisiones y enfatizar otros, cotidianos y efectivos, inspirados en las comunicaciones.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Administradora Boliviana de Carreteras (ABC). (2007). Memoria de Gestión Institucional 2007 de la Administradora Boliviana de Carreteras. ABC: La Paz.
- ABC. (2011a). Evaluación Trimestral. ABC: La Paz.
- ABC. (2011b). Anteproyecto 2012. Plan Estratégico Institucional 2011 - 2014. ABC: La Paz.
- Aguirre, J. (1987). Más allá del horizonte. Los amigos del libro: La Paz
- Albano, S. (2004). Michel Foucault - Glosario epistemológico. Editorial Quadrata: Bueno Aires.
- Albó, X. (2011). Suma Qamaña = convivir bien. ¿Cómo medirlo? En Farah, I. y Vasapollo, L. (coord.) Vivir bien: ¿Paradigma no capitalista? CIDES-UMSA-SAPIANZA-OXFAM: La Paz.
- Albó, X. y Romero, C. (2009). Autonomías indígenas en la realidad boliviana y su nueva Constitución. Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia-PADEP: La Paz.
- Almaraz, A. y otros (2012). La MAScarada del poder. Textos Rebeldes: Cochabamba.
- Anaya, M. (2013). Prácticas cotidianas y estrategias de producción de continuidad urbana en la ciudad de Cochabamba (Tesis Doctoral). Université Catholique de Louvain: Lovaina la Nueva.
- Apia XXI Ingenieros y Arquitectos Consultores. (2008). Manual de Diseño Geométrico. ABC: La Paz
- Aramayo, C. (1959). Ferrocarriles bolivianos. Pasado presente futuro. Imprenta Nacional: La Paz.
- Araujo, N.; Ibsch, P. y Nowicki, C. (2007). Visión de Conservación de la biodiversidad del corredor Amboró-Madidi. Editorial FAN: Santa Cruz
- Asamblea Permanente de Derechos Humanos (APDH) y Pastoral Social Caritas Boliviana (PSCB). (2013). Resultado de la visita al TIPNIS ¿Cómo se realizó la “consulta” del Gobierno?, APDH-PSCB: Cochabamba.
- Assadourian, C. (1994). Transacciones hacia el Sistema Colonial Andino, CM-IEP: Lima.
- Ayala, F. (2006). La rueda del molino. Colorama: Cochabamba.
- Bavoux, F. y otros (2005). Géographie des transports, A. Colin: Paris
- Babista, M. (2010). Madre naturaleza vuélveme árbol. Vida y pensamiento de Man Césped. Kipus: Cochabamba.
- Balderrama, A. (1989). El Embrujo de Ayopaya. Libros de Hispanoamérica: Buenos Aires.
- Balderrama, J. (2006). Diversidad, endemismo y conservación de la ornitofauna del Parque Nacional Tunari (Cochabamba, Bolivia). En Ecología en Bolivia, 41(2). Instituto de Ecología de la Universidad Mayor de San Andrés: La Paz.
- Barnadas, J. (1973). Charcas 1535 - 1565. Centro de Investigación y Promoción del Campesino: La Paz.
- Barragán, O. (2008). Fernand Braudel: Limitaciones ontológicas de sus categorizaciones históricas. En Procesos Históricos, Año 7, N° 13. Universidad de Los Andes: Caracas
- Barragán, R. (1994). ¿Indios de arco y flecha? Entre la historia y la arqueología de las poblaciones del norte de Chuquisaca (siglos XV y XVI). ASUR: Sucre
- Barragán, R. (2000). Las fronteras del dominio estatal: espíritu legal y territorialidad en Bolivia, 1825-1880. CIDES-UMSS: La Paz.
- Batista da Silva, L. (2013) Redes de transporte de mercadorias e fronteira: a logística nas cidades gêmeas de Corumbá (Brasil) e Porto Suárez (Bolívia). En: Revista Transporte y Territorio, N° 9. Facultad de Filosofía y Letras-UBA: Bueno Aires.
- Borrat, H. (1989). El periódico, actor del sistema político. En: Revista Analisis, 12:67-80. UAB: Barce-

lona

Bautista, R. (2011). Hacia una constitución del sentido significativo del “vivir bien”. En: Farah, I. y Vasapollo, L. (coord.) *Vivir bien: ¿Paradigma no capitalista?* CIDES-UMSA / SAPIANZA / OXFAM: La Paz

Bautista, R. y otros (2012). *La victoria indígena del TIPNIS*. Autodeterminación: La Paz.

Benavides, E.; Manzano, N. y Mendoza, N. (2003). Gestión urbana para el desarrollo sostenible de ciudades en el departamento de La Paz, Bolivia. En *Serie medio ambiente y desarrollo* 66. CEPAL: Santiago de Chile

Benedetti, A. (2009). Los usos de la categoría región en el pensamiento geográfico argentino. En *Scripta Nova*, Vol. XIII, N° 286. Universidad de Barcelona: Barcelona

Benedetti, A. (2011). Territorio. Concepto integrador de la geografía contemporánea. En: *Territorio, lugar, paisaje: prácticas y conceptos básicos en geografía*. Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras-UBA: Buenos Aires.

Benedetti, A. y Salizzi, E. (2011). Llegar, pasar, regresar a la frontera. Aproximación al sistema de movilidad Argentino-Boliviano. En: *Revista Transporte y Territorio*, N° 4. Facultad de Filosofía y Letras-UBA: Buenos Aires.

Benedetti, A. y Dorfman, A. (2013) Presentación dossier: Fronteras y Movilidades. En: *Revista Transporte y Territorio*, N° 9. Facultad de Filosofía y Letras-UBA: Buenos Aires.

Berque, A. (2008). *La Pensée paysagère*, Archibooks: París

Bertrand, G. (1995). *Le paysage entre la Nature et la Société*. En: *La théorie du paysage en France*. Champ Vallon: Francia

Blanes, J. y Flores, G. (1982). Factores poblacionales en el desarrollo regional de Cochabamba, CERES: La Paz.

Blanes, J. y otros (2003). *Formación y evolución del espacio nacional*. PNUD-Plural: La Paz.

Blanes, J. (2006). Bolivia. Áreas metropolitanas en clave de desarrollo y autonomía. FES-ILDIS: La Paz.

Blasier, C. (1971). *The United States and the Revolution*. En: Malloy, J. y Thorn, R. (ed.) *Bolivia Since 1952*. University of Pittsburgh Press: Pittsburgh.

Bogado, D. (2010). Identidad cultural mojeño-beniano. En: *Cultura e Identidad Beniana*. CCB: Trinidad.

Bollinger, A. (1997). *Así construían los Inkas*. Los Amigos del Libro: Cochabamba.

Borrat, H. (1989). *El periódico, actor político*. Gustavo Gili: Barcelona

Borda, A. (2013). La necesidad de impulsar el vivir bien desde las regiones. En: *Revista Apre(he)nder Territorios*, N° 1, Año 1. REDT: Cochabamba.

Botelho, R. (1967). *Tierra Chúcara*. Zigzag: La Paz.

Botelho, R. (1975). *El hombre y el paisaje de Bolivia*. Biblioteca del Sesquicentenario de la República: La Paz.

Botelho, R. (1992). *Borrachera verde*. La Juventud: La Paz.

Braticevic, S. (2013) Aportes a los estudios de frontera a partir del avance argentino con dos casos testigo. En: *Revista Transporte y Territorio*, N° 9. Facultad de Filosofía y Letras-UBA: Buenos Aires.

Braudel, F. (1970). *La historia y las ciencias sociales*. Alianza Editorial: Madrid.

Braudel, F. (1984). *Civilización material, economía y capitalismo. Siglos XV – XVIII* (Tomo I: Las estructuras de lo cotidiano, Tomo II: Los juegos del intercambio y tomo III: El tiempo del mundo).

Alianza Editorial: Madrid.

Buenfil, R. (2004). Foucault y la analítica del discurso (Ponencia para Coloquio Aniversario del Nacimiento de Michel Foucault). En *Topos y Tropos*, N°2. Recuperado en: www.toposytropos.com.ar/N2/pdf/foucault.pdf

Cajigas-Rotundo, J. (2007). Bioconlonialidad del poder. Amazonía, biodiversidad y ecocapitalismo. En Castro-Gómez, S. y Grosfoguel, R. (ed.) *El giro decolonial. Reflexiones para una diversidad epistémica más allá del capitalismo global*. Siglo del Hombre Editores: Bogotá.

Callon, M. (1986). *Éléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques dans la Baie de Saint-Brieuc*. En: *L'Année sociologique*, N°36.

Canelas, M. y Errejón, I. (2011). ¿La Patria de los indios o los indios por la Patria? Un análisis discursivo de las articulaciones de la identidad política “oficialista” en Bolivia. Recuperado en: www.aecpa.es/uploads/files/modules/congress/10/papers/281.pdf

Canelas, M. y Errejón, I. (2012). El conflicto y la disputa por lo indígena en Bolivia. En Del Campo, E. (ed.) *Interculturalidad y desarrollo en Bolivia*. Catarata: Madrid.

Carvalho, H. (2007). *Los Reinos Dorados*. La Hoguera: Santa Cruz de la Sierra.

Carvalho, H. (2013). *Diario de los caminos*. Poesía: Santa Cruz de la Sierra.

Carvalho, I. (2000). Los sentidos de lo “ambiental”: la contribución de la hermenéutica a la pedagogía de la complejidad. En Leff, H. (coord.) *La complejidad ambiental*. Siglo XXI Editores: México.

Castro-Gómez, S. y Grosfoguel R. (2007). *El giro decolonial Reflexiones para una diversidad epistémica más allá del capitalismo global*. Siglo del Hombre Editores: Bogotá.

Centro De Comunicación y Desarrollo Andino [CENDA]. (2010). *Etnodesarrollo, tierra y vida: Una alternativa a la crisis alimentaria y energética*. Cochabamba: Live Graphics.

Choay, F. (1972). *Sémiologie et urbanisme*. En *Le Sens de la Ville*. Editions du Seuil: París.

Claros, E. (2005). *Arani Colonial. Residencia episcopal cruceña*. AC-ISET-ABHE-ICALA: Cochabamba.

Clavero, B. (2010). Bolivia entre constitucionalismo colonial y constitucionalismo emancipatorio. En Chivi, I. (coord.) *Nueva constitución política del Estado. Conceptos elementales para su desarrollo normativo*. Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia: La Paz.

Cogato-Lanza, E. (2005). *Le territoire inversé*. En: P. Versteegh (dir.) *Méandres. Penser le paysage urbain*. Presses Polytechnique Universitaires Romandes: Lausanne.

Colegio de México. (2012). *Hacia una buena gobernanza para la gestión integrada de los Recursos Hídricos - VI Foro Mundial del Agua*. Grupo Buena Gobernanza: México.

Combès, I. (2012). ¿Incas en la selva? Para tejer una etnihistoria de las tierras bajas de Bolivia. En *Las tierras bajas de Bolivia: Miradas históricas y antropológicas*. Editorial El País: Santa Cruz de la Sierra.

Condarco, C; Huachari, E. y Vargas, M. (2002). *Tras las huellas del tambo real de Paria*. PIEB: La Paz.

Conosur Ñawpaqman. (2010). *Mana munankuchu TCOManta parlanata*. N°138, año 27. CENDA: Cochabamba.

Conosur Ñawpaqman. (2010). *Rechazo de indígenas a la construcción de la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos*. Resolución 00001/2010. N°137, año 27. CENDA: Cochabamba.

Conry, S. (2013). *Spatialité des frontières. Géophilosophie d'après Michel Foucault et Gilles Deleuze*. (Tesis doctoral). Ecole doctorale Langues, Idées, Sociétés, Institutions, Territoires -Université de Bourgogne.

Coorperación Andina de Fomento (CAF). (2011). *La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina. Diagnóstico estratégico y propuesta para una agenda prioritaria*. Transporte: Bogotá.

Corboz, A. (2001). *Le territoire comme palimpseste et autres essais*. Ed. de l'Imprimeur: Francia.

Cruz, O. (1998). La Ordenanza de Correos de 1794 en el México independiente. En *La supervivencia del Derecho Español en Hispanoamérica durante la época Independiente*, Cuaderno del Instituto de Investigaciones Jurídicas. IIJ-UNAM: México.

Declève, B. y Forray, R. (2004). *Arbres à Palabres. Pratiques européennes de participation citoyenne aux politiques de régénération urbaine*. Presses universitaires de Louvain: Louvain-la-Neuve

De la Fuente, J. (2002). *Los Límites Cochabamba-Beni*. Prefectura de Cochabamba: Cochabamba.

De la Fuente, J. (2005). *Áreas protegidas... ¿para quién?* CEBEM-Conservación Internacional Bolivia: Cochabamba.

Delgado, F. (2005) Estrategias de autodesarrollo y gestión sostenible en ecosistemas de montaña. Complementariedad ecosimbiótica en el ayllu Majasaya Mujlli, departamento de Cochabamba, Bolivia. AGRUCO-Plural: La Paz.

Del Rio, M. (2011). Caciques, territorios y multiétnicidad en la frontera oriental. Pocona y Totora en el siglo XVI. En *Arqueoantropológicas - N° 1*. INIAM-UMSS: Cochabamba.

De Marchi, B. (2010). La centralidad del camino en la región andina de Cochabamba. En: *Regards sur les formes des centralités- Notes de Recherche. Séminaire doctoral Habitat et Développement / Territoires et Développements Durables*: Louvain la Neuve

De Marchi, B. (2012). Quisiera ser chofercito del carro de esa señora. Representaciones audiovisuales de la movilidad. En: *Revista Transporte y Territorio*, N° 6. Facultad de Filosofía y Letras-UBA: Buenos Aires.

De Marchi, B. y Salamanca, (2013). Reseña y análisis de “Compensación por servicios ambientales de carbono. Una alternativa para reducir la deforestación en el TIPNIS. En: *Revista Apre(he)nder Territorios*, N° 1, Año 1. REDT: Cochabamba.

Demélas, M. (2007). *Nacimiento de la guerra de guerrilla. El diario de José Santos Vargas (1814 - 1825)*. Plural-IFEA: La Paz.

Denef, J. (2011). *Nouvelles formes de médiation urbanistique et esthétique de l'ouverture* (Tesis Doctoral). Université Catholique de Louvain: Lovaina la Nueva.

De Rijck, K. y Peemans, J. (2004) *Mobilité et paysage*. Presses universitaires de Louvain: Louvain la Neuve.

Días, S. (2009) Aportes de Brian Harley a la nueva historia de la cartografía, y escenario actual del campo en Colombia, América Latina y el mundo. En: *Revista Historia Crítica*, Septiembre - Diciembre 2009, N° 39. Universidad de Los Andes: Bogotá.

D'Orbigny, A. (1944). *Viaje a la América meridional. Brasil * Uruguay * Argentina * Chile * Bolivia * Peru*. Editorial Futuro: Buenos Aires.

Do Alto, H. (2007). “Cuando el nacionalismo se pone el poncho” Una mirada retrospectiva a la etnicidad y la clase en el movimiento popular boliviano (1952-2007). En: *Bolivia: memoria, insurgencia y movimientos sociales*. Editorial El Colectivo: Buenos Aires.

D'Orbigny, A. (1944). *Descripción Geográfica, Histórica y Estadística de Bolivia*. Recuperado en: www.ecdotica.com

Dupuy, G. (1991). *L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*. Armand Colin Éditeurs: París.

Dupuy, G. (1995). *Les territoires de l'automobile*. Anthropos-Economica: París.

Etchegaray, R. (2011). La ontología política de E. Laclau y Ch. Mouffe. Nuevo pensamiento. En *Revista de Filosofía*, Volumen I, Año 1. Instituto de Investigaciones Filosóficas de la Facultad de Filosofía de la Universidad del Salvador: Buenos Aires.

Escobari, L. (2001). Caciques, yanacunas y otros extravagantes. La sociedad colonial en Charcas s. XVI-XVII. Plural: La Paz.

- Espinoza, J. (2001). Las Ferias Campesinas tradicionales y su importancia como instancias para la obtención de productos frescos, procesados y biodiversidad. IESE-UMSS: Cochabamba.
- Farah, I. y Vasapollo, L. (2011). Vivir bien: ¿Paradigma no capitalista? CIDES-UMSA / SAPIANZA / OXFAM: La Paz.
- Fernández, R. (2008). Naturaleza muerta. Notas sobre escenas apocalípticas del fin de milenio. En Revista THEOMAI, N°17 / 2008. Recuperada en: http://revista-theomai.unq.edu.ar/propositos_home.htm.
- Foucault, M. (1998). Genealogía del racismo. Altamira: Buenos Aires.
- François, S. (2009). L'écologie politique : entre conservatisme et modernité. En Le Banquet, n°26, 2009/1. Recuperado en: www.revue-lebanquet.com/.
- Francovich, G. (1980). Los mitos profundos de Bolivia. Los amigos del libro: Cochabamba.
- Frémont, A. (1999). La región. Espace Vécu. Champs Flammarion: París.
- Fundación Tierra. (2011). Informe 2010: Territorios Indígena Originario Campesinos en Bolivia. Entre la Loma Santa y la Pachamama. La Paz.
- Fundación UNIR Bolivia. (2011). El TIPNIS desde la perspectiva de la conflictividad. En: Puertas Abiertas, Año 7, Edición especial. Virgo: La Paz.
- Gaceta Oficial de Bolivia (2013). Todas las leyes y decretos citados en el texto y en el anexo 3. Recuperadas en: www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/
- Gallini, S. (2009). Historia, ambiente, política: el camino de la historia ambiental en América Latina. En Nómadas, N° 3. Universidad Central: Bogotá.
- Gamarra, M. (2010). El desarrollo del concepto Beni: Proceso socio-histórico de la formulación de la idea de Beni en la memoria colectiva de sus comunidades sociales. En Cultura e Identidad Beniana. CCB: Trinidad.
- Garcés, F. (2010). El Pacto de Unidad y el Proceso de Construcción de una Propuesta de Constitución Política del Estado. Programa NINA-Agua Sustentable-CEJIS-CENDA-Centro Cooperativo Sueco: La Paz.
- García, A.; Ramírez, S. y Stefanoni, P. (2006). Dos concepciones del territorio: indígenas y colonizadores en la zona de colonización del Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro-Sécure (TIPNIS). En No somos juguete de nadie... Análisis de la relación de movimientos sociales, recursos naturales, Estado y descentralización. Plural Editores: La Paz.
- García, A. (2011). El “oenegismo”, enfermedad infantil del derechismo: (o cómo la “reconducción” del Proceso de Cambio es la restauración neoliberal). Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia. La Paz.
- García, A. (2012). Geopolítica de la Amazonía. Poder hacendal-patrimonial y acumulación capitalista. Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia. La Paz.
- García, F. (2010). Nuevo constitucionalismo u descolonización en la Constitución Política de Bolivia. En Chivi, I. (coord.) Nueva constitución política del Estado. Conceptos elementales para su desarrollo normativo. Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia: La Paz.
- Geffroy, C. y Komadina, J. (2007). El poder del movimiento político: estrategia, tramas organizativas e identidad del MAS en Cochabamba (1999-2005). PIEB-CESU: Cochabamba.
- Glave, L. (1989). Trajinantes. Caminos indígenas en la sociedad colonial. Instituto de Apoyo Agrario: Lima.
- Golte, J. (1980). Repartos y rebeliones. Tupac Amaru y las contradicciones de a economía colonial. IEP Ediciones: Lima.
- Gómez, L. (2006). Políticas de Transporte Ferroviario en Bolivia: 1860-1940. BOLSET SRL: Lima.

- Gordin, M. (1975). Tupaj Katari y la rebelión campesina de 1781-1783. INDICEP: Oruro.
- Gordillo, J.; Rivera, A. y Sulcata, A. (2007). ¿Pitay kaypi kamachiq? Las estructuras de poder en Cochabamba, 1940-2006. CESU-PIEB: Cochabamba.
- Gudynas, E. (2010). La ecología política de la crisis global y los límites del capitalismo. En Íconos. Revista de Ciencias Sociales, N° 36. FLACSO: Quito.
- Guzmán, A. (1972). Cochabamba: panorama Geográfico. Proceso histórico. Vida institucional instrucción pública. Reseña cultural. Recuperado en: http://www.andesacd.org/?page_id=1983.
- Guzmán, A. (1982). La sima fecunda. Urquiza S.A.: La Paz.
- Guzmán, G. (1999). Patronos, arrenderos y piqueros. Emergencia de una estructura agraria poblacional Toco - Cliza 1860-1920. Editora J.V.:Cochabamba.
- Guzmán, R. (2010). Pincelada histórica de la guerra. En: Destinos, revista especializada en turismo, abril/2010. Cochabamba
- Heredia, R. (2008). Villa Tunari – San Ignacio de Moxos (presentación). ABC: Cochabamba.
- Hiernaux, D. (2008). “Geografía objetiva” versus “Geografía sensible”: Trayectorias divergentes de la geografía humana en el siglo XX. En: Revista da ANPEGE, v. 4. Recuperado en: <http://anpege.org.br/revista/ojs-2.2.2/index.php/anpege8/index>.
- Hiernaux, D y Lindon, A. (1993). El concepto de espacio y el análisis regional. En Nueva Época, N°25, enero-abril. Instituto Mora: México.
- Horwarth, D. (1997). La teoría del discurso. En Teoría y métodos de la ciencia política. Alianza editorial: Madrid.
- Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). (2003). Facilitación del Transporte en los Pasos de Frontera de Sudamérica. Recuperado en: www.iirsa.org/SecP-Frontera.asp?CodIdioma=ESP
- IIRSA. (2004). Cartera de Proyectos. Recuperado en: www.iirsa.org/BancoConocimiento/L/lbo4_cartera_de_proyectos_iirsa_2004/lbo4_cartera_de_proyectos_iirsa_2004.asp?CodIdioma=ESP
- IIRSA. (2012). Cartera de Proyectos. Recuperado en: www.iirsa.org/BancoConocimiento/B/bdp_presentacion_general/bdp_presentacion_general.asp?CodIdioma=ESP
- Instituto Nacional de Estadística (INE). (2011). Actualidad Estadística Departamental: Cochabamba.
- INE. (2013). Todos los datos estadísticos oficiales citados en el texto. Recuperado en: www.ine.gob.bo/
- Indaburu, R. (2004). Evaluación de la Ciudad de El Alto Trabajo. USAID: El Alto.
- Iriarte, G. y Orsini, M. (1992). Realidad y Medios de Comunicación: Técnicas e instrumentos de análisis. CAEP: Cochabamba.
- Kircher, M. (2005). La prensa escrita: actor social y político, espacio de producción cultural y fuente de información histórica. En: Revista de Historia, N° 10. Facultad de Humanidades - Universidad Nacional del Comahue: Neuquén.
- Kosok, P. (1978). El transporte en el Perú. En: Ravines, R. (comp.) Tecnología andina. Instituto de Estudios Peruanos: Lima.
- Jordá, E. (1990). Pueblos mojos y su aportación al quehacer nacional de Bolivia, En IV Jornadas Internacionales Sobre Misiones Jesuíticas, Asunción de Paraguay.
- Laclau, E. y Mouffe, Ch. (1987). Hegemonía y estrategia socialista. Hacia una radicalización de la democracia Ernesto. Madrid: Siglo XXI.
- Laclau, E. y Mouffe, Ch. (1993). Nuevas reflexiones sobre la revolución de nuestro tiempo. En: Colección Cultura y Sociedad. Nueva Visión: Buenos Aires.

- Lacau, E. (2006). La deriva populista y la centroizquierda latinoamericana. En Nueva Sociedad. Fundación Friedrich Ebert: Buenos Aires.
- Lamizet, B. (1997). Les langages de la Ville. En: Lamizet, P. y Pascal, S. (dir.) Les langages de la ville. Éditions Parenthèse: Marsella
- Larson, B. (1982). Explotación y resistencia campesina en Cochabamba. CERES: Cochabamba.
- Larson, B. (1992). Colonialismos y transformación agraria en Bolivia. Cochabamba, 1500-1900. CERES-HISBOL: La Paz.
- Latour, B. (1992). Aramis ou L'amour des techniques. La Découverte: París.
- Lehm, Z. (2010). El ser diverso del beniano. En: Cultura e Identidad Beniana. CCB: Trinidad.
- Lindón, A. (2004). Las huellas de Lefebvre sobre la vida cotidiana. En Veredas, No. 8. UAM-Casa Abierta al Tiempo: México.
- Loetscher, C.; Quincerot, R. y Tranda-Pittion, M. (2010). Genève Agglo 2030 : un projet our dépasser les frontières = Genève Agglo 2030 : ein grenzüberschreitendes Projekt für die Agglomeration. Parenthèses: Marsella.
- Loza, A. (2008). Permanencias y transformaciones territoriales, la construcción histórica del territorio en la micro región de los valles interandinos de Cochabamba (Tesis Doctoral). Université Catholique de Louvain: Lovaina la Nueva.
- Loza, A. (2011). La mirada histórica y la construcción territorial de la profundidad histórica a los proyectos de territorio. En Finisterra - N°2. PRAHC-UMSS: Cochabamba.
- Magnaghi, A. (2003). Le projet local. Editions Mardaga: Lieja.
- Manzano, N. (2013). Propuesta Metodológica para Estimación de Radios de Influencia Urbana en Bolivia. En Revista Apre(he)nder Territorios, N° 1, Año 1. REDT: Cochabamba.
- Manzano, N. (2007). Impacto Ambiental y Sostenibilidad de la Producción de Coca y Cocaína en la Región del Chapare, Bolivia. ASDI - IESE - UMSS: Cochabamba.
- Martínez, J. (2010). Genealogía y discurso. De Nietzsche a Foucault. En Nómadas. Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas. Universidad Complutense de Madrid: Madrid.
- Mata, R. y Sevilla, M (2007). Introducción a las dinámicas territoriales en el área oriental del Parque Nacional y ANMI Cotapata (Depto. de La Paz, Bolivia). En Ecología en Bolivia, 42(1). Instituto de Ecología de la Universidad Mayor de San Andrés: La Paz.
- Mayorga, F. (2011). Cochabamba: ¿un espejo de la política nacional? En Política e Identidad en Cochabamba. CESU: Cochabamba.
- Medina, J. (2011). Acerca del Suma Qamaña. En Farah, I. y Vasapollo, L. (coord.) Vivir bien: ¿Paradigma no capitalista? CIDES-UMSA / SAPIANZA / OXFAM: La Paz.
- Mendoza, F. y Ustariz, M. (1982). El fenómeno del “rescatismo” en la comercialización de papa. CIPCA: La Paz.
- Mendoza, J. (1953). El Macizo Boliviano. Ediciones Puertas del Sol: La Paz.
- Meruvia, F. (2000). Historia de la coca. Los Yungas de Pocona y Totora (1550-1900). Plural-CERES: La Paz.
- Mesclier, E. (2001). De la complementariedad a la voluntad de “aplanar Los Andes”: representaciones de la naturaleza y pensamiento económico y político en el Perú del siglo XX. En Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines, 30 (3). IFEA: Lima.
- Mignolo, W. (1996). Herencias coloniales y teorías postcoloniales. En: Cambios en el Saber Académico. Nueva Sociedad: Caracas.
- Mignolo, W. (2009). El lado más oscuro del Renacimiento. En Universitas Humanística, núm. 67.

Pontificia Universidad Javeriana: Bogotá.

Milton, K. (2012). Ecologías: antropología, cultura y entorno. Recuperado en: www.universidadur.edu.uy/retema/archivos/Antropologia_Cultura_Entorno_Milton_K.pdf.

Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV) y Ministerio de Medio Ambiente y Agua (MMAyA). (2012). Informe final del proceso de Consulta previa, libre e informada a los pueblos Moxeño-Trinitario, Yuracaré y Chimane del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécuré (TIPNIS). MOPSV: La Paz.

Molina, W.; Soruco, P. y Vargas, C. (2008). Estado, identidades territoriales y autonomías en la región amazónica de Bolivia. PIEB: La Paz.

Montenegro, C. (1979). Kocha-pampa: mito, historia y destino. En: Canata, N° 12. Honorable Alcaldía Municipal de Cochabamba: Cochabamba.

Montulet, B. (1998). Les enjeux spatio-temporels du social. Mobilités. Editions L'Harmattan: París.

Moreno, D. (2011). Al centro y al margen: siete supuestos sobre la cultura política en Cochabamba. En: Política e Identidad en Cochabamba. CESU: Cochabamba.

Navarro, G. y Maldonado, M. (2011). Geografía ecológica de Bolivia. Vegetación y ambientes acuáticos. Fundación Simón I. Patiño: Santa Cruz de la Sierra.

Numhauser, P. (2005). Mujeres indias y señores de la coca. Potosí y Cuzco en el siglo XVI. Cátedra: Madrid.

Oieni, V. (2005). Notas para una historia conceptual de los discursos políticos. Los aportes de la historia conceptual, la genealogía de Foucault y el análisis crítico del discurso a una nueva historia política. Göteborgs universitets publikationer - elektroniskt arkiv. Recuperado en: <https://gupea.ub.gu.se>

Ortiz, M. (2011). TIPNIS, la coca y una carretera acechan a la Loma Santa: territorio indígena en Cochabamba y Beni. En Informe 2010. Territorios Indígena Originario Campesinos en Bolivia. Entre la Loma Santa y la Pachamama. Fundación Tierra: La Paz.

Otero, G. (1942). La Vida Social en el Colonaje (Esquema de la Historia del Alto Perú hoy Bolivia, de los siglos XVI, XVII y XVIII). Recuperado en: www.andesacd.org/wp-content/uploads/2012/01/Vida-Social-en-el-Colonaje.pdf

Paz, G. (1999). A la sombra del Perú: mulas, repartos y negocios en el norte argentino a fines de la colonia. En Boletín del instituto de historia y América - Tercera serie. núm. 20. 2do semestre.

Paz, S. (1991). Hombres de río, hombres de camino: relaciones interétnicas en las nacientes del río Mamoré (Tesis de licenciatura). Cochabamba: Carrera de Sociología-UMSS.

Paz, S. (2012). El conflicto del Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécuré (TIPNIS) y sus consecuencias para el Estado Plurinacional de Bolivia. En La victoria indígena del TIPNIS. La Paz: Autodeterminación.

PCA - Ingenieros Consultores S.A. (2008). Manual Ambiental para Carreteras. ABC: La Paz.

Peemans J. (1995). Modernisation, globalisation et territoires : l'évolution des regards sur l'articulation des espaces urbains et ruraux dans les processus de développement. En: Revue Tiers Monde, tome 36, n°141. IEDES - Université de Paris 1: París.

Peemans, J. (2002). Le développement des peuples face à la modernisation du monde. Les théories du développement face aux histoires du développement réel dans la second motié du XXe siècle. Academy Bruyillant - L'Harmattan: Lovaina la Nueva - París.

Peemans, J. (2005). Usages et paysages de la ville en mouvement : les enjeux de la réflexion. En: Dècleve, B. et De Rijk (dir.) Ville en mouvement. Presses Universitaires de Louvain: Lovaina la Nueva.

Pereira, D. (1982). La Red Vial Incaica en Cochabamba (Estudio Arqueológico y etnohistórico). En: Cuadernos de Investigación. Serie Arqueología N° 1. Instituto de Investigaciones Antropológicas y Museo - UMSS: Cochabamba.

- Pinto, R. (1979). Rumbo al Beni. Editorial Serrano: Cochabamba.
- Plata, W. (2008). Del discurso autonomista de las élites de Santa Cruz. En: Soruco, X. (coord.) Los barones del Oriente. El poder en Santa Cruz ayer y hoy. Fundación Tierra: Santa Cruz de la Sierra.
- Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2008). Informe temático sobre Desarrollo Humano: La otra frontera: usos alternativos de recursos naturales en Bolivia. PNUD: La Paz.
- Querejazu, R. (2005). La cultura de los Yuracarés, su Hábitat y su Proceso de Cambio. ASDI/SAREC-IIA-UMSS: Cochabamba
- Quincerot, R. (2010). Articuler urbanisme et transport, chartes, contrat d'axe,... Retour d'expériences. Certu: Lyon
- Quijano, A. (2000). Colonialidad del Poder, Eurocentrismo y América Latina. En La Colonialidad del Saber: Eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas latinoamericanas. CLACSO: Buenos Aires.
- Quinteros, V. (2003). Asentamientos humanos en el Parque Nacional Tunari (Trabajo de verano en Bolivia). Fundación Simón I. Patiño: Ginebra.
- Raffestin, C. (2011). Por una geografía del poder. El Colegio de Michoacán: Michoacán.
- Ravines, R. (comp.) (1978). Tecnología andina. Instituto de Estudios Peruanos: Lima.
- Reboratti, C. (2001). Una cuestión de escala: sociedad, ambiente, tiempo y territorio. En: Sociologías, núm. 5. Universidade Federal do Rio Grande do Sul: Porto Alegre.
- República de Bolivia. (1925). Bolivia en el primer centenario de su independencia: La Paz.
- Reynard, E. (2005). Paysage et géomorphologie: quelques réflexions sur leurs relations réciproques. En: La polyphonie du paysage. Presses Polytechniques et Universitaires Romandes: Suiza.
- Ribeiro, J. (2009). Da sincronia à diacronia os “três tempos”: da “história total” de Braudel a partir de um diálogo com Levi-Strauss. En: OPSIS, v. 9, n. 12, jan-jun 2009. Departamento de História e Ciências Sociais/UFG/CAC: Catalão.
- Robinson, M. (1905). Bolivia, el camino central de Sur-América, una tierra de ricos recursos y de variado interés. Recuperado en: https://openlibrary.org/books/OL24279637M/Bolivia_el_camino_central_de_Sur-Am%C3%A9rica
- Roca, J. (2011). Ni con Lima ni con Buenos Aires. La formación de un Estado nacional en Charcas. Plural-IFEA: La Paz.
- Rocabado, M. (2012). Régimen fiscal autonómico y autonomía fiscal: un breve balance. En Ensayos sobre la autonomía en Bolivia. Ministerio de Autonomías: La Paz.
- Rocha, F. (2010). La zona metropolitana de Cochabamba, Bolivia: crecimiento y expansión urbana precaria (Tesis de maestría). FLACSO: México.
- Rocha, J. A. (1999). Con el ojo de adelante y con el ojo de atrás. Ideología étnica, el poder y lo político entre los quechua de Cochabamba. UCB-Plural-UMSS: Cochabamba.
- Rocha, R. (2012). La sombra del Tambor. Editorial el País: Santa Cruz de la Sierra.
- Rodríguez, G. (1993). Poder central y proyecto regional, Cochabamba y Santa Cruz en los siglos XIX y XX. ILAM: Cochabamba.
- Rodríguez, G. (1996). Energía eléctrica y desarrollo regional (1908-1996). ELFEC: Cochabamba.
- Rodríguez, G. y Solares, H. (2011). Maíz, chica y modernidad: telones y entreteles de desarrollo urbano de Cochabamba. Editorial El País: Santa Cruz de la Sierra.
- Roger, A. (1995). Histoire d'une passion théorique ou comment on devient un raboliot du paysage. En La théorie du paysage en France. Champ Vallon: Paris.
- Rojas, H. (2001). Población y Territorio. Una perspectiva histórica. Mizque y Ayopaya. CENDA:

Cochabamba.

Rojas, T. (2005). Epistemología de la geografía... una aproximación para entender esta disciplina. En: Terra Nueva Etapa, año/vol. XXI, número 030. Universidad Central de Venezuela: Caracas.

Romero, C. (1978). Caminos de ayer y hoy. En: Ravines, R. (comp.) Tecnología andina. Instituto de Estudios Peruanos: Lima.

Rumbol (2011). Evaluación Ambiental Estratégica para el Desarrollo Integral Sustentable del Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécure – TIPNIS. Ministerio de Medio Ambiente y Agua -Servicio Nacional de Áreas Protegidas: Cochabamba.

Salazar, F. (2008). De la coca al poder: políticas públicas de sustitución de la economía de la coca y pobreza en Bolivia, 1975-2004. CLACSO: Buenos Aires.

Sánchez, W. (2008). Inkas, “flecheros” y mitmaquna Cambio social y paisajes culturales en los Valles y en los Yungas de Inkachaca/Paracti y Tablas Monte (Cochabamba-Bolivia, siglos XV-XVI) (Tesis doctoral). Uppsala University: Uppsala.

Sánchez, W. (2009). Senderos del poder. Redes viales e interacciones entre los valles, la Puna y los Yungas de Cochabamba (ponencia). CPC SIP-INIAM-UTS: Cochabamba.

Sánchez, W. (2011a). Poder local y presencia inka. El caso de los yungas de Cochabamba. En Arqueoantropológicas - N° 1. INIAM-UMSS: Cochabamba.

Sánchez, W. (2011b). Francisco de Hinojosa y su Jornada de ingreso hacia los Moxos por la “montaña” (yungas) de Cochabamba. INIAM-UMSS: Cochabamba.

Sánchez, W. (2011c). Cruzando paisajes, transitando caminos. Un recorrido visual por los caminos Inca desde Sipe Sipe hasta Inkachaca. INIAM-UMSS: Cochabamba.

Santos, B. (2003). Crítica de la razón indolente. Contra el desprecio de la experiencia. Volumen I. Para un nuevo sentido común: la ciencia, el derecho y la política en la transición paradigmática. Desclée de Borwer: Bilbao.

Santos, M. (1990). Por una geografía nueva. Espasa Calpe: España.

Santos, M. (1996). Metamorfosis del espacio habitado. Oikos-tau: Barcelona.

Santos, M. (2000). La naturaleza del espacio. Ed. Ariel: Barcelona.

Schramm, R. (1993). Repartición étnica y política colonizadora en los Charcas (valles de Ayopaya y Mizque) fronteras y territorialidad. En: Anuario de Historia de América Latina, 30. Böhlau Verlag: Hamburgo.

Schlaifer, M. (1993). Las especies nativas y la deforestación en los Andes. Una visión histórica, social y cultural en Cochabamba, Bolivia. En: Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines, 22 (2). IFEA: Lima.

SGT Ltda. - WH consultores SRL. (2012). Estudio de identificación y Estudio Técnico Económico Social y Ambiental (TESA) del proyecto construcción ruta fundamental F-25 tramo: Vinto – Puente Sacabaya (borrador). Cochabamba.

Servicio Nacional de Áreas Protegidas (SERNAP). (2013) Todos los datos referidos a áreas protegidas citados en el texto. Recuperado en: www.sernap.gob.bo/

Servicio Intercultural de Fortalecimiento Democrático (SIFDE). (2012). Informe de observación y acompañamiento de la Consulta Previa Libre e Informada a los Pueblos indígenas del Territorio Indígena y Parque Isiboro Sécure-TIPNIS. OEP: La Paz

Sesquicentenario De La Independencia Nacional De Bolivia (SINB). (1975). Papeles de Cochabamba en el Archivo General de la Nación de Argentina. Homenaje del Banco Hipotecario Nacional: La Paz.

Sica, G. (2010). Del tráfico caravanero a la arriería Colonial indígena en Jujuy. Siglos XVII y XVIII. En Revista Transporte y Territorio - N° 3. Facultad de Filosofía y Letras-UBA: Buenos Aires.

Solares, H. (2005). Economía, Sociedad y Crisis Ambiental. El valle de Cochabamba en los siglos XIX y XX. CESU-UMSS: Cochabamba.

Solares, H. (2011a). La larga marcha de los cochabambinos. De la Villa de Oropeza a la metropolización. Editorial Grafisol: Cochabamba.

Solares, H. (2011b). Transformaciones agrarias, estructuras de poder y territorio en los valles centrales de Cochabamba: una mirada histórica. En Finisterra - N°2. PRAHC-UMSS: Cochabamba.

Soruco, X. (2008). De la goma a la soya: el proyecto histórico de la élite cruceña. En: Los barones del Oriente. El poder en Santa Cruz ayer y hoy. Fundación Tierra: Santa Cruz de la Sierra.

Stefanoni, P. (2007). Las tres fronteras de la “revolución” de Evo Morales Neodesarrollismo, decimonismo, multiculturalismo. En: Bolivia: memoria, insurgencia y movimientos sociales. Editorial El Colectivo: Buenos Aires.

Stefanoni, P. (2010). “Qué hacer con los indios”: y otros traumas irresueltos de la colonialidad. Plural: La Paz.

Tandeter, E. (1980). Trabajo forzado y trabajo libre en el Potosí colonial tardío. En Estudios CEDES, Volumen 3 – n°6. CEDES: Buenos Aires.

Tejeiro, J. (2012). ¿Qué pasó? Reflexiones de a pie... TIPNIS. Página siete: La Paz.

Thibaud, J. (2001) La méthode des parcours commentés. En: L'espace urbain en méthodes. Parenthèses: Marseille.

Thorn, R. (1971). The economic transformation. En Beyond the revolution: Bolivia since 1952. University of Pittsburgh: Pittsburgh.

Tórrez, Y. (2011). Mirando desde la Coronilla (con ojos mestizos) la historia cochabambina. En Política e Identidad en Cochabamba. CESU: Cochabamba.

Tribunal Constitucional de Bolivia. (2007). Auto Constitucional 0009/2007-O. Recuperado en: www.tribunalconstitucional.gob.bo/modules/ver_resolucion/indexnew.php?id=16431

Tranter Consultores SRL y LyG (2009). Estudios de tráfico origen-destino y aforos clasificados. ABC: La Paz.

Tyuleneva, V. (2010). Cuatro Viajes a la Amazonía Boliviana. FOBOMADE: La Paz.

Tyuleneva, V. (2012). El Paititi en los llanos de Mojos. En Las tierras bajas de Bolivia: miradas históricas y antropológicas. Editorial El País: Santa Cruz de la Sierra.

Ulloa, A. (2005). Las representaciones sobre los indígenas en los discursos ambientales y de desarrollo sostenible. En: Daniel Mato (coord.), Políticas de economía, ambiente y sociedad en tiempos de globalización. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad Central de Venezuela: Caracas.

Uzeda, A. (2009). Suma Qamaña, visiones indígenas y desarrollo. En: Aguilar, E. (ed.) Traspacios, N° 1. CISO-FACSO-AGRUCO-UMSS: Cochabamba.

Valega, J. (1939). El Virreinato del Perú. Historia crítica de la época colonial, en todos sus aspectos. Editorial Cultura Ecléctica: Lima.

Valenzuela, R. (2007). La tierra es nuestra vida. Tierra Comunitaria de Origen como alternativa a la creación de Áreas Protegidas en Ayopaya. CENDA: Cochabamba.

Van Campenhoudt, L. (2010). Penser le pouvoir en réseau. En: La revue nouvelle, décembre. Bruxelles.

Van den Berg, H. (2008). En busca de una senda segura. La comunicación terrestre y fluvial entre Cochabamba y Mojos. Plural: La Paz.

Vandenbergh, F. (2005). Complexités du posthumanisme. Trois essais dialectiques sur la sociologie de Bruno Latour. L'Harmattan: Paris.

- Van Dijk, T. (1990). La noticia como discurso. Comprensión, estructura y producción de la información. Ediciones Paidós Ibérica: Barcelona.
- Vargas, G. (2005). Naturaleza y medio ambiente: una visión geográfica. En: Revista Geográfica Venezolana, Vol. 46(2). Universidad de Los Andes: Mérida.
- Vargas, T. (1952). Diario de un soldado de la Independencia altoperuana en los valles de Sicasica y Hayopaya. Universidad de San Francisco Xavier: Sucre.
- Vargas, T. y otros (2012). Compensación por servicios ambientales de carbono. Una alternativa para reducir la deforestación en el TIPNIS. La Paz: PIEB
- Veizaga, J. (2012a). Poblamiento y medio ambiente en el trópico de Cochabamba. FLACSO: México.
- Veizaga, J. (2012b). Persiguiendo un espejismo. Migración y movilidad social en Cochabamba. DICYT/CEP-UMSS: Cochabamba.
- Viedma, F. (1969). Descripción geográfica y estadística de la Provincia de Santa Cruz de la Sierra. Los Amigos del Libro: Cochabamba.
- Vilela, M. (2009). Construcción de un modelo especial de Redes territoriales para ciudades intermedias. Redes de Ciudades en el valle bajo del Jequetepeque, costa norte del Peru (Tesis Doctoral). Université de Liege: Lieja.
- Villegas, P. (2012). La Ley 222 afecta radicalmente a la Consulta Previa. En PetroPress, N°28. CEDIB: Cochabamba.
- Villegas, P. (2013). Geopolítica de las carreteras y el saqueo de los Recursos Naturales. CEDIB: Cochabamba.
- Wallerstein, E. (2006). Análisis de Sistemas-Mundo. Una introducción. Siglo Veintiuno: México.
- Walsh, C. (2012). Las geopolíticas del conocimiento y colonialidad del poder. Entrevista a Walter Mignolo. Recuperado en: www.oei.es/salactsi/walsh.htm
- World Economic Forum-WEF. (2007). Benchmarking National Attractiveness for Private Investment in Latin American Infrastructure: Ginebra.
- Zaffaroni, E. (2010). La naturaleza como persona: Pachamama y Gaia. En: Chivi, I. (coord.) Nueva constitución política del Estado. Conceptos elementales para su desarrollo normativo. Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia: La Paz.
- Zavaleta, R. (2008). Lo nacional-popular en Bolivia. Plural Editores: La Paz.
- Zegada, M. (2012). Las identidades y las especificidades socio-políticas regionales como condiciones para la construcción autonómica. En: Ensayos sobre la autonomía en Bolivia. Ministerio de Autonomías: La Paz.

ANEXOS

- Anexo 1: Glosario de actores
- Anexo 2: Herramientas de recopilación de datos
- Anexo 3: Apuntes sobre el marco normativo Boliviano (siglos XX y XXI) relacionado con los estudios de caso
- Anexo 4: Mapas complementarios vinculados a los tramos estudiados
- Anexo 5: Apuntes sobre los datos literarios abordados
- Anexo 6: Apuntes sobre el análisis cuantitativo de prensa
- Anexo 7: Lista de entrevistados clave

ANEXO 1:

GLOSARIO DE ACTORES SOCIALES

El “glosario de actores” es una sistematización transversal al trabajo desarrollado, que permite identificar a los diferentes sujetos colectivos y grupos sociales, tratando de posicionarlos en la clasificación de operadores de las “redes técnicas” sugeridas por Dupuy y aplicadas a la problemática vial cochabambina, a través de la historia y de la lectura contemporánea.

Así, se presenta una clasificación en orden alfabético, que permite una búsqueda fácil y sistemática, al mismo tiempo que organiza para cada actor las continuidades y rupturas, las alianzas y conflictos, registradas a lo largo del documento.

“A”

Arrieros: Grupo de dueños de ganado y peones que transportan recuas de mulas y otros équidos atravesando el escenario colonial sudamericano. Remplazaron parcial y progresivamente el trabajo de los chasquis como portadores primitivos de la correspondencia, pero principalmente facilitando el intercambio y transporte de productos y personas. Con la aparición de medios mecánicos de transporte su participación en el transporte de productos disminuyó casi hasta la extinción. Se vinculan con los forasteros, mestizos, artesanos y arrenderos, así como con los comerciantes minoristas, que ocupan un segundo nivel de operación entre los siglos XVII y XIX.

Artesanos: Son indígenas que huyen de los trabajos en las minas y al igual que los forasteros incorporándose en nuevas identidades como “mestizos urbanos”, principalmente en los Valles Centrales Cochabambinos. Tienen un papel con un 2° nivel de operaciones en los periodos de repartimientos, intendencias y republicano, mientras su beneficio asciende de medio a máximo. También son usuarios clandestinos de las rutas.

Arrenderos: Son indígenas que, huyendo del trabajo en las minas, se desplazan hacia las haciendas, muchas veces convertidos en yanaconas. La presión sobre la tierra en los Valles y las múltiples crisis en la producción hacendal provoca que se conviertan en inquilinos de las tierras de los hacendados. Al igual que los forasteros y artesanos se desenvuelven en un 2° nivel de operación durante los repartimientos, las intendencias y la república inicial; y su beneficio asciende de medio a máximo. En el periodo pre-revolucionario se ubican en un 3° nivel de operación junto a los campesinos e inquilinos, obteniendo un beneficio medio. Usan las rutas para la movilización de los excedentes agrarios fruto de la producción compartida con los hacendados.

“C”

Caciques: Actor heredado de la tradición incaica y consolidado gracias al apoyo de las autoridades coloniales al inicio del dominio hispánico. Se trata de élites de las comunidades locales, reconocidas desde el Estado Virreinal, que funcionan como una bisagra entre las dos repúblicas coloniales: de indios y españoles. En el periodo de colonización temprana alcanzan un 2° nivel de operaciones y poseen un máximo beneficio. Fortalecidos a partir de las reformas toledanas, se encargan de la administración de los recursos humanos indígenas, de la movilización de productos a las zonas de explotación y del cobro de tributos. En el periodo de repartimientos continúan con el mismo nivel de operaciones, beneficios y actividades, consolidados como comerciantes con ganancias relativamente importantes. Por eso mismo organizan las revueltas y cortes de rutas durante 1781 en el Alto Perú, duramente reprimidas por el orden colonial, lo que les lleva a disminuir sus beneficios durante las intendencias y al inicio de la independencia.

Campesinos minifundistas: Se trata de un actor republicano, heredero del conocimiento mestizo de arriendo colonial, pero en una situación menos ventajosa que la de los comerciantes y transportistas sindicalizados respecto a las rutas. Se sitúan en un 3° nivel de operaciones en el periodo post-revolucionario con un beneficio medio, mientras en el escenario contemporáneo pierden sus posibilidades de obtener ganancias y de intervenir en la discusión sobre los caminos. Son usuarios de las rutas para la movilización de excedentes agrarios y muchas veces realizan migraciones temporales a las ciudades.

Chasquis: Son jóvenes que recorrían las postas Incas transportando información para la gestión de recursos humanos, de la producción agrícola y de los enfrentamientos bélicos por los caminos reales de los cuatro Suyos incaicos. Alcanzan el 2° nivel de operación y tienen un beneficio medio. Se encargan de la distribución de información de todo el imperio. Durante la colonia son remplazados en sus actividades por las “postas indígenas” y luego por los arrieros.

Ciudadanos urbano mestizos: Son artesanos, comerciantes menores y transportistas, pero además migrantes de origen principalmente indígena/forastero que se han asentado en las ciudades. Se sitúan en un 3° nivel de operaciones en los periodos pre y post revolucionario, donde el crecimiento de la mancha urbana a través de los corredores carreteros es una constante. Mantienen un mínimo beneficio a partir del uso de las rutas, pese a que son usuarios cotidianos y mantienen una comunicación importante con los espacios rurales de origen, donde muchas veces mantienen sus parcelas productivas. Para el periodo contemporáneo, una parte de las élites criollas van a tener un rol similar al de los migrantes campesino y mestizos, reduciendo su capacidad de intervención sobre las vías y su construcción.

Comerciantes en gran escala: Hacen su aparición en el periodo colonial temprano y en el 1° nivel de operación con máximo beneficio, ya que se trata de actores que trajinan con grandes cantidades de producción agrícola y minera desde y hacia Potosí, monetarizando la economía colonial. En la etapa inicial de la colonia son españoles, muchas veces hacendados y funcionarios estatales, que también actúan como comerciantes. Gestionan el transporte y los recursos humanos para la movilización de productos, tienen un alto conocimiento de las rutas y de los contactos en los caminos. A partir de las reformas toledanas, los caciques toman también el papel de comerciantes pero con menor capacidad de movilización de capital.

Comerciantes minoristas: Son españoles, criollos y después mestizos de baja capacidad adquisitiva y comercial. Se encuentran en el 2° nivel de operaciones en los periodos de repartimientos y de intendencias/republicano. En el primer periodo poseen un mínimo beneficio pero en el periodo posterior su beneficio se maximiza. Durante los repartimientos administran el transporte en ganado, llamas y mulas; mientras en el periodo de intendencias/republicano únicamente administran el transporte en ganado. Se hallan también relacionados con los transportistas y comerciantes que después de la Revolución de 1952 ganan un protagonismo central, alcanzando un primer nivel de operación e importantes beneficios.

Comerciantes e importadores mayoristas: Ya en la república, los criollos y mestizos con gran capacidad de movilización comercial van a incorporarse en el negocio de las importaciones de artículos, principalmente introducidos por las nuevas vías férreas. En el periodo liberal (pre-revolucionario) tienen un 2° nivel de operaciones con un máximo beneficio ya que cuentan con un alto conocimiento de los contactos y rutas internacionales y dominio de los medios de transporte. En el periodo post-revolucionario y hasta el siglo XXI mantienen la misma actuación, sin embargo su beneficio y su capacidad de influencia territorial disminuyen progresivamente.

Comerciantes y transportistas sindicalizados (contrabandistas): Son actores principalmente mestizos, generalmente ex arrenderos y piqueros, que se consolidan como articuladores del mercado interno después de la revolución de 1952. Por eso, tienen un 1° nivel de operación en el periodo post-revolucionario, con un máximo beneficio. Asimismo, si bien en el periodo contemporáneo disminuyen su relevancia, mantienen una amplia capacidad de obtener beneficios. Realizan importaciones de bienes manufacturados y, en menor medida, exportación de materias primas. Tienen un alto conocimiento de los contactos y las rutas nacionales e internacionales. Si bien tienen el monopolio de los medios de transporte, en el escenario reciente no muestran una capacidad de intervenir en las decisiones de crecimiento de la RVF.

Comunidades indígenas andinas: En el periodo Inca, existen diferentes “naciones” y pueblos que componen el paisaje multiétnico, cuyos asentamientos tienen una raíz montañosa, pero también cuentan con espacios productivos de Valle y Yungas. Así, el imperio va a desarrollar estrategias

diversas de alianza, subordinación, distribución y tributación en esos territorios incorporando a esas poblaciones en su dinámica. Por eso mantienen un tercer nivel de operaciones con un beneficio medio. Posteriormente, durante la colonia van a ser reducidos en la república de indios y sometidos generalmente a la mita, viendo disminuida su población y su dominio territorial. En el periodo final de la colonia e inicial de la república son usuarios libres y con derecho a las rutas, pero también están fuertemente afectados por la exvinculación de sus terrenos que son comercializados en el mercado abierto, durante la aplicación de políticas liberales del siglo XIX. Así, se mantienen en el tercer nivel de operación en los periodos post-revolucionario y contemporáneo, ya que su uso de las rutas se vincula a su necesidad de movilizar sus excedentes agrarios hacia las ciudades con un mínimo de beneficio o al desarrollo de migraciones temporales o permanentes hacia los centros urbanos.

Comunidades indígenas selváticas: En el periodo incaico, desarrollan relaciones más o menos ritualizadas y/o conflictivas con el imperio por su localización en el pie de monte y en la llanura amazónica, es decir: en la amplia y porosa frontera suroriental incaica. Si bien son más o menos ignorados, temidos y despreciados en el periodo colonial y durante la república inicial, es durante el siglo XX que reaparecen con un 3° nivel de operaciones, ya que no poseen gran movilidad, o más bien impiden y son víctimas de la expansión de los caminos. Sin embargo, a partir del siglo XXI aparecen como portadores de una capacidad particular de relacionamiento armónico con la naturaleza y se constituyen en entidades territoriales capaces de intervenir estratégicamente en las decisiones de la extensión carretera del país, alcanzando un primer nivel de operación como entidades indígena originario campesinas.

Corregidores: Están ubicados en el periodo de repartimientos con un 1° nivel de operaciones y con el máximo beneficio. Son autoridades coloniales, principalmente españoles y criollos, protagonistas centrales del repartimiento y de la comercialización de productos impuesta que supone ese proceso. Generalmente compran –como una inversión– el cargo a la corona española. Se encargan del control en la distribución y cobro de recursos y tributos. Tienen un alto conocimiento de las rutas y de los contactos comerciales y políticos coloniales.

Criollos a cargo de los tambos: Los criollos son descendientes de españoles nacidos en el continente americano. Durante las intendencias y al inicio de la república se ubican en un 2° nivel de operaciones con un beneficio mínimo. Suplen la labor de administración de los alojamientos y almacenamiento de los productos que antes estaba a cargo los pueblos indígenas asentados en los Tambos. Sin embargo ya no se articulan a una lógica de administración territorial colectiva ni organizada, sino intereses privados/familiares, gestionados en función a las necesidades del modo de transporte dominante en ese momento: las mulas.

“E”

Élite gobernante y administrativa inca: En el periodo Inca se encuentran en el primer nivel de operación con un máximo beneficio. Toman las decisiones sobre la construcción y anexación de caminos, así como el control de los recursos humanos y naturales desplazados en el territorio imperial, estableciendo fronteras porosas con los sistemas mundo del pie de monte y de la Amazonía.

Élite gobernante y administrativa española: Durante la colonia temprana se encuentran en el primer nivel de operaciones con un mínimo de beneficio. Remplazan las actividades de la Élite gobernante y administrativa Inca, e involucran a diferentes actores específicos, entre los que sobresalen los curas y los encomenderos. Se trata de un grupo que encuentra ligado a la lógica hacendal y minera, que encuentra la tenencia de la tierra una forma de distinción, pero sin que ello implique una inversión tecnológica para favorecer su desarrollo productivo.

Empresas comerciales, productivas transnacionales: Se refiere a los diferentes intereses “globales” establecidos en el siglo XXI, que presionan desde el escenario comercial, principalmente desde los puertos de los países vecinos, para atravesar por Bolivia por una red caminera de alta velocidad y con poca fricción. Mantienen una importante influencia por lo que se sitúan en el primer nivel de operación, obteniendo beneficios medios en el uso de las mismas rutas.

Empresas y entidades financieras extranjeras: Aparecen en el periodo pre y post-revolucionario en un 1º nivel de operación y con el máximo beneficio. Están encargados del diseño, proyección, ejecución y mantenimiento de tramos viales, además de tener influencia en la toma de decisiones sobre las prioridades territoriales del Estado boliviano. Para el siglo XXI si bien mantienen importantes ganancias, van a ocupar un segundo nivel de operación, ya que pierden capacidad de intervención en las decisiones estratégicas del país y se subordinan al discurso medioambiental dominante.

Empresarios mineros: En el periodo pre-revolucionario tienen un 1º nivel de operación con el máximo beneficio ya que poseen influencia en la toma de decisiones sobre las prioridades territoriales del Estado. A los más importantes se los conoce como los “barones del estaño”: Patiño, Aramayo y Hirschfeld. Es partir de la influencia de estos actores que el país se centró en la vinculación ferroviaria, con sus principales terminales en los centros mineros. Sin embargo, en el momento post-revolucionario su actuación se desvanece, dado que son la élite combatida por el discurso nacionalista.

Entidades gubernamentales especializadas en temas viales: Desde fines del siglo XX pero sobre todo en el XXI, cuando el Estado se fortalece, se constituye un equipo técnico encargado del mantenimiento de rutas, la planificación y el seguimiento a la construcción de proyectos carreteros dependiente del gobierno central. Para los casos de estudio se muestra en el rol de la ABC sobre la RVF. Sin embargo, mantienen una posición de operadores de segundo nivel en la medida que no toman decisiones estratégicas sobre el desarrollo de las rutas y sus beneficios son reducidos.

Entidades vinculadas a temáticas indígenas/ambientales: Se trata de los articuladores locales de los discursos dominantes y encabezados por los organismos multilaterales, cuya intervención es relevante a partir del siglo XXI y les permite participar de forma estratégica en el éxito o el fracaso de los proyectos de extensión de la RVF. Así mantienen un primer nivel de intervención y obtienen beneficios medios en ese rol. En muchos casos se trata de herederos de las élites hacendales, cuya apuesta de mantenimiento social ha sido la educación universitaria de las futuras generaciones, tanto en áreas técnicas como sociales. Sin embargo, por el escenario discursivo favorable a las causas indígenas-ambientales, los técnicos especializados en temas viales se muestran en una situación de menor ventaja respecto a la de los profesionales asociados al campo social y ambiental.

“F”

Forasteros: En el periodo colonial temprano tienen un tercer nivel de operaciones con un beneficio mínimo. Éstos son usuarios clandestinos de las rutas comerciales y de transporte. Sin embargo, en los periodos de fines de la colonia y de inicio de la república, cambian a un 2º nivel de operación y sus beneficios se incrementan. Ellos capitalizan precisamente su capacidad de ser usuarios clandestinos de las rutas. Muchos de esos actores eran indígenas que habían huido de los centros mineros y posteriormente, en la historia, van a convertirse en rankheros, transportistas y comerciantes con importantes beneficios durante el periodo contemporáneo.

Funcionarios estatales incas: Son actores que tienen un 2º nivel con un beneficio medio en el periodo Inca. Están encargados de la administración de los recursos humanos y naturales del imperio. Tiene directa relación con la élite gobernante inca, pero también con aquéllas de los pueblos subordinados en bajo la lógica dominante incaica.

Funcionarios y autoridades estatales: Tienen un primer nivel de operaciones en el periodo pre y post-revolucionario y contemporáneo, incrementando progresivamente sus posibilidades de beneficio. Cumplen la función de gestionar y poner en marcha los proyectos y propuestas de tramos carreteros y ferroviarios. Además controlan el mantenimiento de rutas y el cobro de impuestos y peajes.

“G”

Grupos aliados a cargo de tambos: Se trata actores del periodo inca que tienen un 2º nivel de operaciones y un máximo beneficio. Se encargan de la administración de los alojamientos y del almacenamiento de productos, organizada a partir de la métrica de las llamas como medio de transporte dominante, pero que se mantienen más o menos subordinadas a las lógicas de gestión incas.

Grupos indígenas desplazados en la frontera yungueña: En el periodo Inca tienen un 2º nivel de operaciones con un máximo beneficio. Éstos controlan los puentes y los lugares de paso además de tener un contacto e intercambio con el sistema mundo selvático del pie de monte y de los llanos amazónicos.

Grupos de soldados y guerreros: Alcanzan un tercer nivel de operación con un mínimo beneficio en el periodo Inca. Están subordinados a las órdenes del imperio inca y son desplazadas en función a las necesidades de ese Estado como mitmaq.

Grupos mitmaq: En el periodo Inca tienen un mínimo beneficio y ocupan un tercer nivel de operaciones. Son poblaciones de hombres desplazados para la ocupación de distintas zonas en función de las necesidades geopolíticas y territoriales del estado Inca.

“H”

Hacendados: Son en su mayoría criollos que tienen un papel relevante en los periodos de los repartimientos, de las intendencias y republicano inicial. Si bien cuentan con un primer nivel de operación, van a disminuir sus beneficios a lo largo del tiempo hasta que llegan a ser mínimos. En el primer periodo ejecutan tareas de construcción caminera y cuentan con derecho a libre tránsito por las rutas principales, por donde transportan su producción hacia los centros mineros. Posteriormente, su capacidad de construcción de caminos se reduce, así como el tránsito por las rutas principales. Aun así, continúan movilizand su producción hacia los centros mineros de consumo en momentos de crisis climática y productiva ya que mantienen la propiedad de la tierra y sus medios de producción. La tierra es considerada como una tenencia que permite distinción, sin que sea objeto de inversión tecnológica Posteriormente, en el periodo pre-revolucionario se desplazan a un 2º nivel, mientras en el periodo post-revolucionario desaparecen al igual que los empresarios mineros y sus colectivos se articulan a la burocracia estatal y a los roles técnicos.

“I”

Intendentes: Son las autoridades coloniales principales en suelo americano en el periodo de las intendencias, por lo que alcanzan un primer nivel de operaciones -a partir de su relevancia en las decisiones sobre el territorio- y mantienen un beneficio medio. Ya en el Estado naciente éstos se constituyen en burócratas del mismo y participan en la toma de decisiones sobre la construcción, mantenimiento y anexación de algunos caminos. En ese periodo tienen un control relativo de los recursos humanos y naturales desplazados.

Inquilinos: A fines de la colonia y en la primera etapa republicana las élites hacendales de Cochabamba, sobre todo de los valles centrales y menores, se ven enfrentadas a continuas crisis. En consecuencia permiten a los forasteros y mestizos, muchos de ellos antes yanaconas, el uso de la tierra a través de diferentes formas de contrato de arriendo. Se trata de actores que ocupan un tercer nivel de operación pero obtienen beneficios en la medida que su propia producción les posibilita ganar –procesualmente- cierta autonomía y acceder al sistema de ferias del valle, además de diversificar sus actividades económicas. Algo similar va a suceder en la ciudad de Cochabamba, donde la titularidad de las viviendas, en general en manos de las élites criollas y -ya en algunos casos- mestizas, encuentran en el alquiler y la subdivisión de sus propiedades una forma de obtención de ganancia.

“LL”

Llameros / Llamacamayoc: Tienen su participación en los periodos Inca y de la colonia temprana. En ambos casos se encuentran en un 2º nivel de operaciones con un beneficio mínimo y se encargan de la administración de los medios de transporte, en este caso de camélidos como animales de carga, primero subordinados a la lógica incaica y luego a la explotación minera potosina. Sin embargo, también intervienen en el mantenimiento de las vías y los puentes.

“M”

Migrantes rurales asentados en las áreas urbanas: Se sitúan en un tercer nivel de operaciones en el periodo post-revolucionario y contemporáneo con un beneficio mínimo. Éstos realizan migraciones temporales a las comunidades rurales, para ello recurren al uso de las rutas. En general se articulan, de forma más o menos subordinada a transportistas y comerciantes.

Mitayos: En el periodo colonial temprano ocupan el mismo nivel y beneficio de los grupos mitmaq del periodo Inca. Sin embargo durante la colonia son desplazados periódicamente a zonas específicas de explotación de recursos naturales, en este caso las minas de Potosí. Así también, son empleados para la cosecha de coca y las construcciones urbanas. Además forman parte de la república de Indios, establecida en reducciones a partir de las reformas toledanas.

Mestizos: Al igual que los forasteros, arrenderos y artesanos, tienen un papel con un segundo nivel de operación en los periodos de repartimientos, intendencias y republicano. En ese proceso su beneficio asciende de medio a máximo. También son usuarios clandestinos de las rutas como indígenas que “escapaban” de la mita.

“O”

Organismos multilaterales y de apoyo al desarrollo: Son actores que aparecen en el periodo contemporáneo y que en el periodo previo están más vinculados con las empresas y entidades extranjeras. Se trata de los gestores y animadores globales del discurso ambiental y pro-indígena, que muchas veces contratan en el país a técnicos y especialistas locales que articulan en el terreno ese discurso, priorizando un trabajo con los grupos originarios “ambientalmente correctos”. Así, alcanzan un primer nivel de operación y llegan a obtener importantes beneficios, ya que su certificación de la perspectiva de desarrollo y de ampliación de la RVF es determinante.

Organizaciones y entidades territoriales indígena originario campesinas: Fortalecidos a fines del siglo XX con la figura de TCO, pero sobre todo a partir del periodo plurinacional, son actores constituidos por su certificación de preexistencia respecto al Estado y su derecho de autogobernarse en los

espacios considerados como sus territorios ancestrales. Al ser depositarios del derecho de consulta previa, así como por su articulación a los discursos globales ambientales, cuentan con la posibilidad de determinar más o menos las posibilidades de extensión y desarrollo de las rutas, ocupando un primer nivel de operación, aunque con beneficios precarios, dado su bajo acceso y uso de las rutas.

“P”

Postas indígenas: Hacen su aparición en tres periodos; en el periodo colonial temprano y en el de los repartimientos. Se encuentran en el segundo nivel de operación con un beneficio medio. Remplazan la labor de los Chasquis en la distribución de información. Sin embargo, durante las intendencias y en la república inicial su beneficio disminuye al mínimo y se dedican a la distribución de información pero esta vez respecto a las comunidades alejadas, mientras los arrieros van a reemplazarlos en sus labores en los tramos más relevantes.

Pueblos indígenas asentados en los tambos: Son grupos aliados al imperio en el periodo Inca, y que mantienen su rol en el colonial temprano. Se mantiene en un segundo nivel de operación pero su beneficio pasa de un máximo, en el primer periodo, a un beneficio medio, en el siguiente. No obstante, continúan cumpliendo la misma actividad de administración de los alojamientos y almacenamiento de productos. Si bien durante las intendencias y en la república inicial continúan con las mismas actividades en un 2º nivel de operaciones, su beneficio disminuye al mínimo y progresivamente van a ser reemplazados por los intereses privados en la administración de los alojamientos.

Piqueros y comerciantes minoristas: Se presentan durante el periodo pre-revolucionario en un segundo nivel de operaciones con bajos de beneficios. Son forasteros que han adquirido tierras de los hacendados y se encargan de comercializar los productos de excedentes familiares y comunitarios. Poseen conocimiento sobre los contactos y las rutas locales, así como los ciclos feriales de las comunidades. Posteriormente mutan y se articulan al transporte y el comercio sindicalizado, o se instalan en las ciudades como migrantes y vecinos urbanos de las periferias.

“R”

Rankheros y transportistas interprovinciales sindicalizados: En el periodo post-revolucionario tienen un segundo nivel de operaciones con el máximo beneficio. Sustituyen la acción de los arrieros y comerciantes en el transporte de productos con la implementación de medios de transporte mecánicos. Tienen el papel de intermediarios entre los productos rurales y los mercados urbanos, es por ello que tienen un alto conocimiento de los contactos y las rutas interregionales, así como de los ciclos feriales rurales y urbanos. Ejercen presión e influencia en la toma de decisiones sobre el mantenimiento y los cobros impositivos en torno a las rutas.

República de españoles: Tienen un tercer nivel de operaciones con un beneficio medio durante el periodo colonial inicial. Son españoles y criollos vinculados al mundo hacendal, que movilizan los productos de sus chacras y haciendas, aprovechando su uso libre de las rutas y subordinando al ganado de llamas. En el periodo de repartimientos disminuyen sus beneficios al mínimo, aunque son usuarios libres de las rutas, situación que empuja a fines de la colonia, ya que el uso de las rutas es precario y existe una falta de mantenimiento generalizada.

República de indios: Fruto de las reducciones toledanas, es la nueva denominación de las comunidades originarias en los periodos colonial temprano y de repartimientos, en los que ocupan un tercer nivel de operación, con un mínimo de beneficio y además pocos derechos como usuarios de las rutas comerciales, dado que están sometidos a la mita. Posteriormente, durante las intendencias y a inicio de la república, se los puede identificar como comunidades indígenas con un

beneficio medio, ya que son usuarios libres de las rutas con un alto conocimiento de la geografía y de las rutas alternativas.

“T”

Técnicos y especialistas extranjeros: En los periodos pre y post revolucionarios, se ubican en un Segundo nivel de operación con un beneficio medio. Poseen un alto conocimiento para el diseño, ejecución y mantenimiento de las vías férreas y carreteras. Sin embargo, en el escenario contemporáneo desaparecen y son reemplazados por los recursos técnicos locales ya capacitados en el área vial.

Técnicos y especialistas locales: Aparecen en el periodo post-revolucionario en un segundo nivel de operación. En ese momento poseen los mismos conocimientos que los técnicos y especialistas extranjeros pero tienen menos de beneficios. Sin embargo, progresivamente va a reemplazarlos, incrementando sus posibilidades de ganancia.

ANEXO 2:

HERRAMIENTAS DE RECOPIACIÓN DE DATOS

El presente anexo presenta algunas de las categorías y los instructivos de campo, utilizados para permitir una recuperación sistemática de la información en terreno. En ese sentido se muestran:

1. *Categorías de recorrido de los tramos*
2. *Modelos de ficha de registro de información técnica/geomorfológica*
3. *Categorías de clasificación para las notas de prensa*
4. *Categorías de construcción de cronologías de los tramos*

1. Categorías de recorrido de los tramos

Las categorías que se señalan y desagregan a continuación forman parte de una herramienta desarrollada para el registro de los cambios en el territorio por el que transitan y del que forman parte los caminos en estudio. La forma de presentación de la herramienta es en una tabla de registro, impresa en papel, cuyo llenado se realiza a lo largo del recorrido. De esa manera, cada punto de parada en el tramo (mínimo cada 5 km y/o cada que se note una transformación o un elemento “relevante” en el territorio) es descrito, pero además evaluado en sus características principales y en su grado de dificultad.

Lo que se logra es un registro sistemático de la “percepción de un equipo interdisciplinario”, conformado por estudiantes de Ingeniería Civil y de Comunicación Social, ratificado por el registro fotográfico. Ese material es vaciado en dos bases de datos Excel, una cuantitativa y otra cualitativa/descriptiva. Así, el apunte de las impresiones globales cuenta con una base de datos que permite la lectura específica y transversal del estado actual de los tramos en estudio, priorizando como base de análisis la perspectiva del equipo de investigadores. En ese sentido, las categorías de trabajo son:

- a) CATEGORÍAS DE CONTROL:
 - N° de parada
 - N° de foto
 - Hora
 - Kilómetros desde el punto de partida
 - Localidad/Caracterización de la zona
- b) CATEGORÍAS SOBRE EL TRAMO
 - Ríos atravesados
 - Cruces con otros caminos
 - Altitud (en metros sobre el nivel del mar)
 - Ancho de vía (en metros)
 - Material de la rodadura (asfalto, concreto, empedrado, ripio)
 - Pendiente (ninguna, leve, fuerte)
 - Obras complementarias (gaviones, muros de contención, desagües, puente de tierra, puente de hormigón)
 - Tipo de Tráfico (carga: camiones; pasajeros: buses, trufis, traxitrufis; particulares)
- c) CATEGORÍAS SOBRE EL ENTORNO DEL TRAMO
 - Tipo de suelo (seco, húmedo, sub/húmedo, montanoso, rocoso)
 - Vegetación (de acuerdo a ficha técnica/geomorfológica)
 - Tipo de actividad (producción agrícola, producción pecuaria, intercambio/comercio, servicios, zona industrial)
 - Infraestructura (escuela, cancha multifuncional-mercado, hospital, iglesia, coliseo, posta, parada de buses, peaje, restaurante, estación de servicio, mecánico, gomería, baño)
 - Población (muchacha: se estima más de centenas, poca: se estima decenas o menos, ninguna: no se visibiliza población)
- d) CATEGORÍAS DE EVALUACIÓN DEL TRAMO
 - Característica resaltante del punto de parada en el camino (pendiente, tipo de suelo, vegetación, ríos, población, material de la vía, cruces, mal estado de la vía)
 - Causas de dificultad en el camino (pendiente fuerte, falta de señalización, ríos sin puente, tráfico vehicular pesado, condiciones climáticas)
 - Grado de dificultad (1: baja dificultad, 2: media dificultad, 3: alta dificultad)
- e) CATEGORÍAS DE REGISTROS
 - Registro fotográfico
 - Registro sonoro
 - Fotografía aérea

2. Modelos de ficha de registro de información técnica/geomorfológica

La idea de las fichas es la de permitir una ratificación de la información cartográfica y de fotografía aérea, a partir del recorrido de campo y del registro fotográfico. De esa manera, las categorías más técnicas desarrolladas sobre la geomorfología por Navarro y Maldonado, toman un sentido desde la percepción visual del equipo que recorre los tramos. El siguiente ejemplo muestra su aplicación para el caso Vinto-Sacabaya.

FICHA 46		Provincia:		Municipio:	
Distancia en Km. Desde Cochabamba (ciudad):		Nombre de la población previa más cercana:		Distancia de la población previa más cercana en Km.:	
Coordenadas					
Foto aérea		Mapa verde			
					
Leyenda Mapa Verde: (y25b)+(y25a)+y27+y28+y29+y34; (y25b)= Bosque yungueño xérico basimontano inferior de los Yungas del Cotacajes: Serie de Cleistocactus laniceps-Schinopsis haenkeana. 1100 m a 1900-2100 m + (y25a)= Bosque yungueño xérico basimontano superior de los Yungas (y14a)+y26+y17+y18+y19+y34; (y14a)= Bosque semidecídúo yungueño y boliviano-tucumano montano de los Yungas del Cotacajes: Serie de Parapiptadenia excelsa-Erythrina falcata. 2300 – 2600 m + y26= Sabanas arboladas secundarias yungueñas basimontanas y mont (y24a)+y26+y27+y28+y34; (y24a)= Bosque semidecídúo basimontano superior de los Yungas de La Paz: Serie de Cariniana estrellensis-Schinopsis brasiliensis. 1100 – 1200 m a 1800 m + y26= Sabanas arboladas secundarias yungueñas basimontanas y montanas (CES4o					
Observaciones (confirmación de cobertura vegetal del mapa verde, degradación en torno al camino, construcciones o asentamientos, obras de riego, etc.)					

3. Categorías de clasificación para las notas de prensa

Para el caso de las notas de prensa, se desarrolla una tabla de categorías en Excel a través de la cual se busca organizar las notas de prensa de los matutinos más importantes de la prensa local, tanto referidas a la cuestión caminera en general como a las dos rutas en estudio en particular, entre los años 2002 y 2011.

Los resultados generales del análisis resultante se muestran en el anexo 6. Las categorías de organización de la información son:

a) CATEGORÍAS DE CONTROL:

- N° de foto
- Periódico
- Día/Mes/Año
- Titular
- Relevancia para los casos de estudio

b) CATEGORÍAS DE CLASIFICACIÓN DE TEMÁTICAS

- Construcción
- Derrumbe/destrucción
- Deforestación
- Avasallamiento
- Mantenimiento
- Peajes
- Denuncias de corrupción, malversación, sobrepagos
- Conflicto/avasallamiento
- Conflicto/deforestación
- Conflictos/mantenimiento
- Conflictos/derrumbe/destrucción
- Conflictos/construcción
- Conflictos/peajes

c) CATEGORÍAS DE CLASIFICACIÓN DE ACTORES

- Autoridades gubernamentales
- Administradores de caminos
- Financiadores
- Cobradores de peajes
- Empresas constructoras
- Transportistas
- Autoridades elegidas
- Organizaciones y movimientos sociales
- Sociedades y agrupaciones profesionales
- Usuarios y población independiente
- Ambientalistas
- Otros

4. Categorías de construcción de cronologías de los tramos

A fin de facilitar el trabajo comprensión de las cronologías de los discursos y la evolución de las redes de actores, de sus alianzas y enfrentamientos en torno a los proyectos F-24 y F-25, se propone una organización de los datos de prensa recuperados para ambos tramos, que permite su cruce sistemático con otra información del entorno sociopolítico local y nacional.

La premisa para el trabajo es que los acontecimientos y los conflictos relacionados con los dos trazos carreteros son incomprensibles sin su articulación a otros fenómenos sociales y políticos. En ese sentido, las categorías de organización de la información son:

a) CATEGORÍAS DE CONTROL

- Titular
- Medio de comunicación
- Día/Mes/Año
- Hito histórico/acontecimiento

CATEGORÍAS LATERALES DE CLASIFICACIÓN

- Gestión presidencial
- Gestión prefectural o de gobernación
- Otros aspectos legislativos
- Conflictos sociales

CATEGORÍAS PRINCIPALES DE CLASIFICACIÓN

- Principal énfasis del acontecimiento (político, social, económico)
- Actores involucrados (autoridades gubernamentales, administradores de caminos, financiadores, empresas constructoras, transportistas, autoridades elegidas, organizaciones y movimientos sociales, sociedades y agrupaciones profesionales, ambientalistas)

ANEXO 3: APUNTES SOBRE EL MARCO NORMATIVO BOLIVIANO (SIGLOS XX Y XXI) RELACIONADO CON LA PROBLEMÁTICA VIAL

El documento presenta, en orden cronológico, una serie de normativas, seleccionadas por su incidencia en la problemática caminera y en los dos casos de estudio, en sus conflictos y dinámicas sociales. Se ha visto por conveniente además contextualizar cada norma en términos de la tendencia de los gobiernos y de los acontecimientos que auspiciaron su promulgación, pero además tomando en cuenta la perspectiva de “desarrollo” a la cual se adscriben (si lo hacen). Así, se trata no sólo de un recuento, sino de una sistematización de datos legales/históricos.

La justificación de este respaldo en relación con la temática de la tesis tiene que ver con la fuerte dosis de argumentación y discusión sobre los marcos institucionales y jurídicos que acompañan a los dos proyectos carreteros. Por eso, la lectura de los marcos legales se ha visto como una base de trabajo clave al momento de sustentar el estudio.

1. Desde inicios del siglo XX hasta la Revolución Nacionalista de 1952

- 1.1. **La Ley del 9 de diciembre de 1905** establece la “prestación vial es obligatoria para todos los habitantes varones de la República, mayores de diez y ocho años y menores de sesenta, cualquiera que sea su clase y condición: exceptuándose solamente los que tengan impedimento físico para el trabajo”*. Se trata de una ley que corresponde al inicio del “periodo liberal” que domina Bolivia hasta 1920 y que busca “modernizar” el país. Así se reforma el ejército y el servicio militar, se inician las premisas de educación universal y gratuita, se trata de establecer con claridad las fronteras del país respecto a sus vecinos (Perú, Brasil y Chile), etc. En ese mismo marco se establece la “prestación vial”, como una responsabilidad de todos los bolivianos, a pagarse ya sea por “obligación en trabajo o en dinero”. Los cobros (en dinero o el cálculo del valor del jornal) se encargaban a la “Juntas de Caminos” en cada departamento. Ese sistema de recaudación será revisado primero por el **Decreto Supremo del 27 de abril de 1937**, dictado por el presidente de la junta militar de gobierno, David Toro; y después por el **Decreto Ley de 13 de junio de 1939**, durante la presidencia de German Busch. En ambos casos se vuelve a reglamentar el sistema y los valores de recaudación de fondos para la construcción vial, en el mismo espíritu de intentar articular el país, cuya ineficiencia caminera fue demostrada en la Guerra del Chaco. Se trata de un periodo de desencanto, determinado por los fracasos de la guerra y por los enfrentamientos de líderes militares (héroes de guerra) por el poder Estatal.
- 1.2. En **1912**, durante la presidencia de Eliodoro Villazón, se desarrollan diferentes decretos y leyes respaldando al trazado y construcción de caminos. Ejemplo de ello es el **Decreto Supremo del 15 de noviembre** de ese año que sanciona: “Se manda trazar un camino desde Cochabamba a Morochata e Independencia”. Tejada, elegido presidente entre 1909 y 1913, es uno de los representantes del denominado “periodo liberal”. En ese marco, el impulso a la evolución de las carreteras y ferrovías, es parte de la “vialidad” que se propone para modernizar a Bolivia.
- 1.3. **Ley del 6 de enero de 1932** de autorización para la colocación de un empréstito de \$ 3'500.000 para los trabajos construcción y para la fijación de recursos destinados al servicio de intereses y amortización para la Carretera Cochabamba-Ichilo-Chimoré. Es promulgada en el gobierno constitucional de Daniel Salamanca pocos meses antes de la Guerra del Chaco. Constituye uno de los primeros acercamientos efectivos hacia la zona tropical de la República desde Cochabamba. Daniel Salamanca gobernó Bolivia con el Partido Republicano Genuino (PRG) desde de 1931 hasta 1934 y su gobierno continuó con la tendencia de favorecer la Inversión Extranjera Directa, teniendo a la Standard Oil de Rockefeller como uno de sus mayores inversores en los campos petroleros bolivianos.
- 1.4. El **Decreto Supremo del 6 de noviembre de 1935**, dictado en la presidencia interina de José Luis Tejada, a poco tiempo de firmarse el cese del fuego con Paraguay en el Chaco. Parte de los problemas de las campañas desarrolladas en la Guerra del Chaco por Bolivia fue la desarticulación de su territorio y sus dificultades de enviar recursos militares y alimenticios hasta la zona del conflicto. Por eso, se intensifica el interés en la cuestión vial, decretando que “La **Dirección General de Obras Públicas**, dentro de sus propias atribuciones, mandará verificar los estudios, y aprobará los planes definitivos para las construcciones viales de la República, y para las modificaciones y mejoras que en ellas deban hacerse” y que a su vez la “... Dirección de los Servicios organizará una Sección especial de Vialidad, y tendrá el personal técnico necesario bajo el control del Comando Superior”
- 1.5. La **Ley de la “Dirección General de Vialidad”**, que se crea el 17 de abril de **1941**, es dictada por el presidente Enrique Peñaranda. La ley regula el funcionamiento de la nueva instancia atribuyéndole una composición y funciones, que van desde el cobro de las recaudaciones de prestaciones viales hasta “Autorizar estudios de vialidad, llamar a propuestas y celebrar contratos para adquisición de materiales o ejecución de obras por licitación pública”. Asimismo, se establecen otras fuentes de recaudación de fondos: cobros aduaneros a la importación de vehículos, venta de tierras baldías, impuestos a los pasajes de ferrocarriles y la producción de

* Todas las citas directas que se incluyen a lo largo del anexo son tomadas del mismo marco legislativo comentado. Asimismo, su contenido puede consultarse en la Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia: <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/>

coca, etc. Su gobierno era auspiciado por la denominada “rosca minera”, de amplio poder económico y político durante el periodo de auge de explotación del estaño en Bolivia, que determina una política de fuerte apertura al comercio internacional.

- 1.6. El **Decreto Supremo 023 del 08 de mayo de 1950**, asume el desafío de crear una comisión asesora para el desarrollo de la carretera Cochabamba-Santa Cruz, bajo el gobierno de Mamerto Urriolagoitia. El documento sostiene que para eso “...se suscribió en la ciudad de Washington, entre el Gobierno de Bolivia, la Corporación Boliviana de Fomento y el Banco de Exportaciones e importaciones, de los Estados Unidos de América, un contrato tripartito para la concesión de un crédito”. El gobierno de Urriolagoitia, liberal y afín a la rosca minera, apunta a la aplicación de las recomendaciones del denominado “plan Boham”, cuya formulación a mediados de la década de 1940 también estuvo a cargo de técnicos estadounidenses.

2. Desde la Revolución Nacionalista de 1952 hasta la liberalización del mercado de 1985

- 2.1. El **Decreto Supremo 3872 de 1954** es el primero de varios que establecen facilidades -otorgadas por los gobiernos nacionalistas- para el desarrollo de actividades de empresas constructoras de Estados Unidos. En este caso, bajo el gobierno de Paz Estenssoro, se propone “...la pavimentación de la carretera Cochabamba-Santa Cruz, en toda su extensión [a través del crédito obtenido por la Corporación Boliviana de Fomento y que busca financiarse por el] Banco de Exportaciones e Importaciones de Washington. Poco tiempo después, el mismo gobierno dicta el **Decreto Supremo 4149, en 1955**, por el cual exonera de cargas, gravámenes e impuestos a “...la firma de Ingenieros “Tippetts -Abbett -McCarthy -Stratton” [TAMS], en su calidad de consultores y asesores de la Corporación Boliviana de Fomento, como también con la firma de constructores [...] Thompson – Cornwall, Inc.”. La TAMS se hace cargo de grandes proyectos carreteros por más de una década, como se confirma en **1966**, durante la presidencia de Ovando Candia, en el **Decreto Ley 07584**, por el que se encarga a esa empresa la ejecución de los “caminos¹ y 4” que corresponden al tramo entre Cochabamba y Beni por “Puerto Patiño (sobre el Río Isiboro) y Villa Tunari-Puerto Villarroel (sobre el Río Ichilo), ubicados en la provincia Chapare del Departamento de Cochabamba”. Esa intención se ratifica con el **Decreto Supremo 7905 de 1967** en la presidencia de René Barrientos. Después, con la retoma del poder por parte de Ovando Candia en **1970**, por el **Decreto Supremo 9155** se cambia a esta empresa por una asociación, en parte boliviana y principalmente norteamericana, conformada por la “J.A. Jones Construcción Company, una sociedad de Delaware, Constructora Emkay S.A., una sociedad de Nevada, Wright Constructing Company, una sociedad de Georgia, Oman Contruction Company, Inc., una sociedad de Tennessee, y Empresa Constructora Bartos y Cía. S.A. de La Paz, Bolivia...”.
- 2.2. **Decreto Supremo 6045**, promulgado en la segunda gestión presidencial de Víctor Paz Estenssoro el 30 de marzo de **1962**. Declara como “Parque Nacional Tunari” a la zona que se sitúa al norte de la ciudad de Cochabamba, tendiendo como límites al Norte, la caja de monte en la región de Tablas; al Sur la Av. Circunvalación que en ese entonces limitaba el radio urbano de la ciudad de Cochabamba. Se trata de una declaración que concibe al área como un “parque urbano”, en un sentido de mantener el “verde” de la ciudad, que coincide con los primeros intentos de planeación urbana y regional de la ciudad de Cochabamba. Un año después, en la misma gestión presidencial, el decreto es complementado mediante la **Ley 25304**, que a su vez procede a la expropiación de los terrenos que se comprenden en la zona delimitada. Además de los terrenos expropiados existen terrenos donados, a título gratuito, al Ministerio de Agricultura, los cuales pasan a formar parte del Centro de Desarrollo Forestal, bajo el **Decreto Supremo 15872** promulgado, el 6 de octubre de 1978, en la breve gestión de facto de Juan Pereda Asbún.
- 2.3. El **Decreto Supremo 6684**, del 21 de febrero de **1964** (segunda gestión de Víctor Paz Estenssoro), es establecido para unificar el “Servicio Nacional de Caminos”, que sume por transferencia el rol cumplido desde 1955 hasta ese momento por el Servicio Cooperativo Boliviano Americano de Caminos. La nueva instancia se hace cargo de lo referente al “estudio, construcción, mejoramiento, conservación y administración de la red caminera de la República”. El Gobierno de Víctor Paz, de tendencia nacional-popular, nunca dejó de apoyarse en la cooperación y el crédito internacional, particularmente estadounidense. El decreto es complementado por el **Decreto Ley 7413**, del 3 de noviembre de 1965 durante la co-presidencia del gobierno de facto de Alfredo Ovando Candia y René Barrientos Ortuño, ambos pertenecientes al Ejército boliviano. A

través de él se faculta al Servicio Nacional de Caminos a fiscalizar -en la región del Chapare- las recaudaciones creadas por **Ley de 17 de abril de 1941**. Se trata de impuestos referidos al tránsito y comercialización de la coca así como la otorgación de guías de tránsito con los datos de sus productores.

- 2.4. **Decreto Ley 07401**, que establece la creación del Parque Nacional Isiboro Sécore (PNIS), el 22 de noviembre de **1965**, dictaminado durante la co-presidencia del gobierno de facto de Alfredo Ovando Candia y René Barrientos Ortuño, ambos pertenecientes al Ejército boliviano. El propósito de esa norma recaía en la “conservación de las cuencas hidrográficas, así como las nacientes de los ríos que sirvan para la navegación, los recursos naturales y la ‘belleza escénica’ del territorio que comprendía entonces el PNIS”. Se habla de “naturaleza” como un monumento deshabitado, como una especie re reservorio de vida salvaje no-humana. Recién en 1990 el Parque Nacional incorpora en su figura jurídica la tipificación de Territorio Indígena.
- 2.5. **Decreto supremo 7905**, promulgado bajo el gobierno dictatorial de René Barrientos Ortuño, el 25 de enero de **1967**. El decreto contempla la articulación caminera de una de las zonas ya representativas del trópico cochabambino, aprobando las gestiones efectuadas por el Ministerio de Economía Nacional y autorizando la suscripción del contrato para la construcción de las carreteras Villa Tunari - Puerto Villarroel y Cochabamba - Villa Tunari - Puerto Patiño. En concordancia con la tendencia de ese momento en los países sudamericanos, el gobierno asumía los parámetros de desarrollo “progresista”, principalmente auspiciados por el gobierno norteamericano.
- 2.6. **Decreto Ley 11686**, promulgado por el gobierno de facto de Hugo Bánzer Suárez el 13 de agosto de 1974, que se denomina Ley General Forestal de la Nación y tiene como finalidad “promover, regular y fiscalizar el aprovechamiento, comercialización, industrialización, restauración, protección y conservación de los recursos forestales...”. Guarda concordancia con la Conferencia sobre el Medio Humano organizada en Estocolmo en 1972, que instaura el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y da pie a la creación de las áreas protegidas y parques naturales nacionales. Pese a ese primer impulso “conservacionista” la primera presidencia de Bánzer (1971-1978), apoyada por Estados Unidos (EEUU), conserva un modelo de desarrollo modernizador capitalista, donde -paradójicamente- se auspicia el aprovechamiento e industrialización de la naturaleza, bajo un enfoque que la concibe como fuente de recursos explotables. Prueba de ello son: el fomento de bases liberales para el ingreso de la Inversión Extranjera Directa amparados en la Ley General de Inversiones y el incremento de la deuda externa sobre todo en el área agroindustrial del oriente boliviano. Sin embargo, a partir de la Ley General Forestal de la Nación, se impulsan normas que permiten la creación de parques y reservas bajo la tuición del Estado. En ese entendido, se desarrollan el Decreto **Ley 15464** del 12 de mayo de 1978 que pone en vigencia la Ley de Vida Silvestre, Parques Nacionales, Caza y Pesca donde se incide en la creación inmediata de Parques Nacionales, Áreas protegidas y de Reservas Forestales.
- 2.7. El **Decreto Supremo 13347**, del 5 de febrero de **1976**, (gobierno de facto de Hugo Bánzer Suárez), aprueba y ratifica las Convenciones multilaterales "Sobre medidas que deben adoptarse para prohibir e impedir la importación, exportación y transferencia de propiedades ilícitas de bienes-culturales" y "Sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural", ambas adoptadas en las XVI y XVII Conferencias Generales de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, Ciencia y Cultura. El decreto se establece “como un medio más de precautelar la conservación de los bienes culturales pertenecientes al Patrimonio de la Nación, que son objeto de constantes depredaciones y exportación ilegal”.
- 2.8. El **Decreto Supremo** de adjudicación de la carretera Cochabamba - San Ignacio - Trinidad, promulgado el **16 de mayo de 1980** por la presidenta Lidia Gueiler Tejada, busca consolidar la adjudicación de la “H. Junta de Selección del Servicio Nacional de Caminos en favor de las Firms Consultoras Asociadas Icbol-Ecoviana, para el Estudio y Diseño final del proyecto vial río Ichoa - río Securé, Arroyo Tiyere, de la carretera entre Cochabamba y San Ignacio de Trinidad, por un monto de \$b. 9.500.000”. La Presidenta Constitucional Interina, asume el mandato en forma transitoria después del gobierno de facto de Alberto Natusch Busch. No obstante, se interrumpe el 17 de julio de 1980 por el gobierno militar - dictatorial de Luis García Meza Tejada. La transición

violenta de ese periodo obstruyó los proyectos de desarrollo de Gueiler. Con la retoma de la democracia también se ratifica en diferentes ocasiones la intención de desarrollar el trazo carretero, tal es el caso de las **Leyes 676 de 1984 y 717 de 1985**, ambas dictadas en la presidencia de Hernán Siles Zuazo marcando primero “prioridad y urgencia nacional la construcción del camino Cochabamba-Trinidad” y después que las “obras camineras destinadas a vincular el departamento del Beni con otros de la República, obligatoriamente deben constituirse, simultáneamente, desde ambas puntas de camino”.

3. Desde la Reforma Estructural de 1986 hasta la elección de Evo Morales

- 3.1. La **Ley 178**, promulgada el 20 de julio de **1990** en la presidencia de Jaime Paz Zamora, aprobado por ese Gobierno en 1991, tiene por objetivo el reconocimiento del Parque Isiboro Sécore como un Territorio Indígena y su ampliación hacia las poblaciones asentadas en las riveras externas de los ríos Isiboro Sécore. Sus precedentes directos son el Convenio 169 de la OIT de 1989 y la “Marcha por la vida” encabezada por los grupos originarios amazónicos y chaqueños de 1990. El gobierno de Paz Zamora (1989-1993) fue apoyado por una coalición de partidos en un periodo de democracia pactada que asume como propias las premisas de la comunidad internacional. Así se trata de aplicar las reformas estructurales de “segunda generación”, de profundización de la participación de las poblaciones desfavorecidas y diversas, buscando reducir el impacto de la imposición del libre mercado y de la reducción del Estado, pero además de las medidas de conservación del medio ambiente. Así se inspira en ideas de “desarrollo sostenible” y de revisión del derecho liberal clásico, avanzando hacia el reconocimiento de los derechos “colectivos” (no sólo individuales), de la discriminación positiva y de preservación medioambiental. En esa misma línea, en 1997, bajo la presidencia de Gonzalo Sánchez de Lozada, se otorga el Título Ejecutorial (provisional) al Parque con una extensión de 1.236.296 ha. En 2009, bajo la presidencia de Evo Morales, se otorga el Título Ejecutorial (definitivo) acortando su extensión a 1.091.656 ha, debido al reconocimiento del avance de los colonizadores en el denominado “polígono 7”. La extensión del Territorio Indígena disminuye pero no así el área del Parque Nacional.
- 3.2. La **Ley 1178 SAFCO**, promulgada en la gestión de Jaime Paz Zamora el 20 de julio de **1990**, establece un sistema de administración y control fiscal del aparato público del Estado. A partir de esa fecha todos los proyectos, en los que está comprometida la tuición del gobierno, son sometidos a este sistema de fiscalización. El mismo se subdivide en varios sistemas: el Sistema de Programación de Operaciones que se traduce en los objetivos del Sistema Nacional de Planificación; el Sistema de Organización Administrativa dirigida a la Programación de Operaciones; el Sistema de Presupuesto encargado de vigilar las fuentes y montos de los recursos necesarios para cada gestión anual; el Sistema de Administración de Personal; el Sistema de Administración de Bienes y Servicios encargada de la forma de contratación, manejo y disposición de bienes pertenecientes al Estado; el Sistema de Tesorería y Crédito Público encargado de vigilar la ejecución del presupuesto; el Sistema de Contabilidad Integrada; y por último el Control Gubernamental tanto interno como externo, así como sus respectivas auditorías. Se trata de un ajuste coherente a la idea de hacer eficiente al Estado, como parte de las primicias de los ajustes estructurales de segunda generación, aplicados en la última década del siglo XX. Todos esos ajustes van a definir el marco legal bajo el cual se convoca y controla el desarrollo de las vías nacionales.
- 3.3. **Ley 1262**, por la cual los límites del Parque Nacional Tunari (PNT), creado por Decreto Supremo 6045, se amplían el 13 de septiembre de **1991** en la presidencia de Paz Zamora. Esa decisión es tomada bajo el justificativo de proteger “el medio ambiente”, frente al loteamiento y la presión inmobiliaria que sufre el área. En su idea de “protección” se encuentra la influencia de los tratados internacionales de conservación. Así también, en la segunda gestión de Evo Morales, bajo la **Ley 153** del 14 de julio de 2011, se declara prioridad nacional la forestación y reforestación del PNT. El área cuenta, en la actualidad, con una extensión de 309.091 ha., que contiene bosques de coníferas y, en menor medida, arboleda nativa de la región pero es puesta en cuestión permanentemente.
- 3.4. **Ley 1257**, del 11 de julio de **1991** (presidencia Jaime Paz Zamora), ratifica el Convenio 169 de la OIT, sobre pueblos indígenas y tribales. Éste “es un instrumento jurídico internacional vinculante que se encuentra abierto para su ratificación y que trata específicamente los derechos de los pueblos

indígenas y tribales”. El mismo es incorporado a la Constitución Política del Estado de 2009 (presidencia de Evo Morales Ayma). El artículo 7 del Convenio 169 otorga a los pueblos indígenas y tribales el derecho a “decidir sus propias prioridades en lo que atañe al proceso de desarrollo, en la medida en que éste afecte a sus vidas, creencias, instituciones y bienestar espiritual y a las tierras que ocupan o utilizan de alguna manera, y de controlar su propio desarrollo económico, social y cultural”. En esa misma línea se ratifica, bajo la **Ley 1576**, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), presentada durante la Cumbre de la Tierra (Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo) en Río de Janeiro. La ratificación de esos convenios repercute en la creación, en 1995 (gobierno de Gonzalo Sánchez de Lozada), del Programa Nacional de Cambios Climáticos (PNCC), dependiente del Ministerio de Medio Ambiente y Agua. El PNCC encamina, en 2007 (gobierno de Evo Morales Ayma), el Mecanismo Nacional de Adaptación al Cambio Climático, dirigido a las prefecturas, municipios y comunidades. También se plantea la Estrategia de Mitigación del Cambio Climático en concordancia del Mecanismo de Desarrollo Limpio del Protocolo de Kioto.

- 3.5. La **Ley 1333** del Medio Ambiente, aprobada el 27 de abril de **1992**, en la presidencia de Paz Zamora, sigue el lineamiento planteado por el Convenio 169 de la OIT ratificado con la **Ley 1257**, del 11 de julio de 1991. Tiene como referente a la Conferencia sobre el Medio Humano organizada en Estocolmo en 1972 donde se crea el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, la misma que da pie a la creación de las áreas protegidas y parques naturales nacionales; y la Cumbre de la Tierra en Río de Janeiro en 1992. Esa Cumbre incorpora políticas de “Desarrollo Sostenible” en los países de la región. La Ley del Medio Ambiente plantea, entre sus muchas consideraciones, en el capítulo IV la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) que “compila el conjunto de procedimientos administrativos, estudios y sistemas técnicos para estimar los efectos de la aplicación de distintos proyectos u obras”. Asimismo, incluye la figura legal de Declaratoria de Impacto Ambiental (DIA) para obras de alcance nacional. Su objetivo es normar los procedimientos para la ejecución de proyectos, previendo las consecuencias ambientales de éstos. A partir de esa fecha, las “obras” de infraestructura –de acuerdo a su categorización– deben contar con las fichas que especifican la EIA y en caso de ser nacionales la Declaratoria de Impacto Ambiental (DIA). Ambas herramientas se aplican en clara coherencia a las tendencias de “desarrollo sostenible”, con un énfasis particular en la “conservación” de las zonas ambientalmente sobresalientes. Así también, establece que las áreas protegidas son patrimonio del Estado y de interés público y social, debiendo ser administradas según sus categorías, zonificación y reglamentación en base a planes de manejo con fines de protección y conservación de sus recursos naturales, investigación científica así como la recreación, educación y promoción del turismo ecológico. De esa forma, el 4 de septiembre de 1998 y bajo el **Decreto Supremo 25158**, se crea el marco institucional Servicio Nacional de Áreas Protegidas, como estructura operativa de los Ministerios encargados del medio ambiente.
- 3.6. **Ley 1576**, del 25 de julio de **1994**, ratifica la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático del 21 de marzo de la misma gestión presidencial de Jaime Paz Zamora. Tiene como precedente a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de Río de Janeiro (1992). Plantea nuevos indicadores para medir el desarrollo de los Estados, ya sea desde el “Desarrollo Humano” o el “Desarrollo Sostenible” teniendo en cuenta la necesidad de aplacar los efectos de la sobreexplotación de los recursos naturales y la contaminación ambiental.
- 3.7. **Ley 1551** de Participación Popular, promulgada el 20 de abril de **1994** en el primer gobierno de Gonzalo Sánchez de Lozada, caracterizado por su inclinación neoliberal. Se trata de una ley que transforma la distribución de recursos y de poder político acumulado hasta entonces en el Estado central, hacia una versión de democracia local, coherente con las primicias de descentralización promovidas a nivel global. Se subraya la participación articulada de las comunidades indígenas, sindicatos campesinos y juntas vecinales urbanas como Organizaciones Territoriales de Base (OTB) y al mismo tiempo “Delimita como jurisdicción territorial del Gobierno Municipal, a la Sección de Provincia”. Asimismo, reconoce como representantes de las OTB a los hombres y las mujeres, Capitanes, Jilacatas, Curacas, Mallcus, Secretarí@s, Generales y otr@s. Esta medida social es una de las más significativas para la inclusión de nuevos actores en el ejercicio de los derechos de los pueblos indígenas en concordancia con el Convenio 169 de la

OIT, pero también para “descentralizar” el Estado, delegando parte de sus tareas a las autoridades locales.

- 3.8. **Ley 1715**, del 18 de octubre de 1996 durante la presidencia de Sánchez de Lozada, establece la estructura orgánica y atribuciones del Servicio Nacional de Reforma Agraria (SNRA) y el régimen de distribución de tierras para garantizar el derecho propietario, crear la Superintendencia Agraria, la Judicatura Agraria y su procedimiento, así como regular el saneamiento de la propiedad agraria, mediante el cumplimiento de la función económico social de las tierras. Además se estipula la titulación de las tierras comunitarias de origen (TCOs) en concordancia con la parte II del Convenio 169 de la OIT.
- 3.9. **Decreto Supremo 2478131**, promulgado el mes de julio de 1997 (presidencia de Gonzalo Sánchez de Lozada), establece el Reglamento General de Áreas Protegidas. Es complementado con el **Decreto Supremo 2592506** de octubre de 2000 (presidencia de Hugo Bánzer Suárez). El 4 de septiembre se consolida el Sistema Nacional de Áreas Protegidas, fecha que es declarada “Día Nacional de Áreas Protegidas de Bolivia” con el **Decreto Supremo 283152** del 6 de agosto de 2005. Seguidamente, se establece el Reglamento General de Operaciones Turísticas en Áreas Protegidas bajo el **Decreto Supremo 28591** del 17 de enero de 2006 (presidencia interina de Eduardo Rodríguez Veltzé). Todos esos decretos se formulan en concordancia con la Ley 1333 del Medio Ambiente, así como el Convenio 169 de la OIT, la Conferencia sobre el Medio Humano organizado en Estocolmo en 1972 y la Cumbre de la Tierra en Río de Janeiro en 1992.
- 3.10. La **Ley 1788** de Organización del Poder Ejecutivo (LOPE), emitida el 16 de septiembre de 1997 durante la presidencia de Gonzalo Sánchez de Lozada, crea los Servicios Nacionales como estructuras operativas de los Ministerios encargados de administrar regímenes específicos. Además establece procesos de institucionalización en los distintos órganos operativos del Poder Ejecutivo, en esa ley se ampara la institucionalización del Servicio Nacional de Áreas Protegidas bajo el **Decreto Supremo 25158**, así también, crea un marco institucional del Servicio Nacional de Caminos bajo el **Decreto Supremo 26336**. Es una ley que forma parte de las reformas estructurales de segunda generación instauradas en esa gestión gubernamental.
- 3.11. **Decreto Supremo N° 24781** dictado por Gonzalo Sanchez de Lozada el 31 de julio de 1997, que va a establecer el Reglamento de Áreas Protegidas y se articula a la Ley 1333 y al Convenio sobre la Diversidad biológica ratificado en 1994. Establece los diferentes tipos de áreas protegidas y las declara como parte de un sistema. Además menciona el sistema de autoridades nacionales, departamentales y consultivas a cargo; también prevé sistemas participativos de administración, de explotación y manejo, así como procedimientos de sanción y de protección.
- 3.12. **Decreto Supremo 25134**, emitido el 21 de agosto de 1998, en el gobierno constitucional de Hugo Bánzer. Dispone el concepto general del Sistema Nacional de Carreteras, entendido como el “conjunto de la infraestructura de carreteras compuesta por la Red Vial Fundamental, las Redes Departamentales y las Redes Municipales”. Además establece los requisitos para formar parte de cada una de esas redes. La primera de esas infraestructuras está a cargo del Servicio Nacional de Caminos (SNC), la segunda de los SEDCAM (Servicio Departamental de Caminos) y la última del Servicio Municipal de Caminos Vecinales de cada municipio. Se busca hacer eficiente el manejo carretero estatal y otorgarle un grado eficiente de descentralización en su gestión estableciendo la competencia de las prefecturas y sobre todo de los municipios en torno a la red vial nacional.
- 3.13. **Decreto Supremo 26336**, del 29 de septiembre de 2001, durante la presidencia de Hugo Bánzer, crea el Marco Institucional del Servicio Nacional de Caminos (SNC) en concordancia con la **Ley 1788** LOPE. El decreto establece la misión y visión del SNC así como su ámbito de competencia en la Red Vial Fundamental, “cumpliendo con la planificación, construcción, mejora, conservación, mantenimiento, rehabilitación y operación coadyuvando al desarrollo sostenible del país”. Además se establecen los puntos de peaje y su reglamentación general, los derechos de vía, el destino de los recursos recaudados, etc.
- 3.14. El **Decreto Supremo 26996**, promulgado el 17 de abril del 2003 bajo la presidencia interina de Carlos D. Mesa. Incorpora a la Red Vial Fundamental de carreteras del país, al tramo que se comprende entre las localidades de Villa Tunari (Cochabamba) y San Ignacio de Moxos (Beni). El

decreto es antecedido por la petición de la construcción de esta vía, en junio de 2002, por la Sociedad de Ingenieros de Bolivia (SIB). En meses posteriores se produce una promoción importante del proyecto de carretera que une los departamentos de Cochabamba y Beni. El modelo de desarrollo aplicado en la segunda gestión de Sánchez de Lozada mantiene sus bases en el neoliberalismo aplicado desde su primera gestión, principalmente a través de la “Capitalización” de las empresas estatales. Las convulsiones sociales, paros y bloqueos, provocan que el 17 de octubre Gonzalo Sánchez de Lozada dimita a la presidencia dejando el poder a su vicepresidente Carlos D. Mesa Gisbert. El decreto entonces da continuidad al auspicio de apertura del tramo carretero en ese período de transición y convulsión social.

- 3.15. La **Ley 2530**, promulgada el 24 de octubre de 2003, en la gestión de Carlos D. Mesa, brinda autorización al Poder Ejecutivo para buscar financiamiento para la construcción y asfaltado de la carretera Cochabamba – Beni. El gobierno de Carlos D. Mesa se caracteriza por constantes desequilibrios debido al poco apoyo obtenido en el sistema Legislativo y –finalmente- en los “movimientos sociales”, hecho que imposibilita la gobernabilidad de su gestión. Sin embargo, se impulsa la ejecución del proyecto carretero sin que se registre rechazo de ningún sector político o social. El modelo de desarrollo auspiciado por Mesa se inclina por un Desarrollo Humano Sostenible, en concordancia con la Cumbre Mundial de Desarrollo Sostenible, realizada el 2002 en Sudáfrica. Dicha Cumbre plantea la “Conversión de deuda por naturaleza”, que propone que los recursos necesarios para pagar la deuda externa serían dispuestos para la conservación ambiental. Bolivia fue uno de los países en adherirse a esta iniciativa, pese a que ya se hicieron tratos similares en 1987 con la Organización de Conservación Internacional.
- 3.16. La **Ley 2538**, emitida en el gobierno de Carlos D. Mesa el 29 de octubre de 2003, otorga prioridad regional a la carretera alternativa a La Paz que parte de Cochabamba, Morochata, Independencia e Inquisivi. Los constantes desequilibrios gubernamentales que sufre la gestión, obligan a Mesa a la postergación del proyecto carretero entre Cochabamba y Beni dando paso a proyectos de menor envergadura, tal es el caso del proyecto alternativo entre La Paz y Cochabamba, desde un nivel “regional” y promocionando un ingreso nuevo a la ciudad de La Paz, alternativo a los que actualmente la articulan por El Alto, a través del altiplano.
- 3.17. La **Ley 2787**, promulgada por Carlos D. Mesa el 2 de agosto de 2004, trata la inclusión de la construcción de la carretera alternativa a La Paz elevándola al rango de “Prioridad Nacional”. En el trazado de la ruta, “se incluye la ampliación de las carreteras que se aproximan a los poblados de: Mank Minas, Janko Cala – Arcopongo, Ichoca Capiñata, Colquiri – Villa Victoria – Cavari – Capiñata – Inquisivi – Tablachaca – Ichoca, Lequepalca – Caluyo – Chicote Grande – Pocuzco, Sita – Sacambaya, Yacupampa – Chillcani Suri – Cajuata; ubicados en la Provincia Inquisivi del Departamento de La Paz y la Provincia Independencia de Cochabamba”. La división limítrofe entre los departamentos comprende el río Sacambaya, que en la temporada de lluvia suele ser muy caudaloso obligando a la construcción de un puente que pueda unir ambos departamentos. La obra del puente es adjudicada a la empresa Olmedo declarándose prioridad regional (para La Paz) con la **Ley 2799**, del 5 de agosto del mismo año. Poco tiempo después es emitida la **Ley 2817**, en la misma gestión de gobierno el 27 de agosto de 2004, otorgando -una vez más- el rango de Prioridad Nacional a la construcción de la carretera alternativa entre los departamentos de Cochabamba y La Paz.
- 3.18. La **Ley 3025**, resuelta por el gobierno de Carlos D. Mesa en fecha 13 de abril de 2005, eleva un peldaño más la importancia y la prontitud para la construcción de la vía que une los departamentos de Cochabamba y La Paz. Esa vía que tiene primero prioridad regional (para La Paz) y después nacional, con esta ley pasa a formar parte de la Red Vial Fundamental del país. En contraste, el impulso por parte del gobierno al tramo entre Villa Tunari y San Ignacio de Moxos desaparece casi en su totalidad remitiendo esa tarea a las organizaciones sociales. El 6 de junio de 2005, tras roces entre los Poderes Legislativo y Ejecutivo, que ya habían provocado un primer intento de renuncia del presidente, Carlos D. Mesa dimite. Posteriormente, Eduardo Rodríguez Veltze, presidente hasta entonces de la Corte Suprema de Justicia, asume la presidencia. Durante la gestión de Rodríguez se suman nuevas voces a favor de la construcción de la carretera que una los departamentos de Cochabamba y Beni. Rodríguez Veltzé concluye su gestión el 18 de diciembre de 2005, cuando en elecciones democráticas se elige como presidente a Evo Morales.

3.19. La **Ley Especial, del 8 de abril de 2005**, que se denomina “complementaria al Código Electoral, a la Ley de Partidos Políticos y a la Ley de Agrupaciones Ciudadanas y Pueblos Indígenas, para la Elección y Selección de Prefectos(as) de Departamento” firmada por el presidente del Congreso Hормando Vaca Díez, pero bajo la presidencia de Carlos D. Mesa. Se trata de una ley que busca consolidar las demandas departamentales, particularmente de los departamentos del “oriente” (Santa Cruz, Beni, Pando y Tarija, llamados en ese momento la “media luna”) por mayores márgenes de autonomía respecto al “centralismo” de la planificación y distribución económica en La Paz. Así, las elecciones de prefectos se llevan adelante a fines del 2005 junto a las presidenciales, ratificadas por los **Decretos Supremos 28077** (8 de abril) y **28229** (6 de julio). En Cochabamba será elegido como prefecto Marfred Reyes Villa.

4. Durante la presidencia de Evo Morales (2005-2012)

4.1. El **Decreto Supremo 29272**, del Plan Nacional de Desarrollo, trata los lineamientos estratégicos del gobierno de Evo Morales para las gestiones 2006-2011. Tiene concordancia con el Convenio 169 de la OIT y “es socializado a través de talleres a organizaciones sociales, indígenas, originarias y campesinas, productores, empresarios, ciudadanos y académicos”, mostrando su intención de incorporar la participación de los diferentes actores sociales y políticos. Entre sus directrices matriciales “se encuentra el promover la recuperación y valorización de la sabiduría ancestral”, así también, “los saberes locales y los conocimientos tradicionales desarrollados a lo largo de milenios por los pueblos indígenas, originarios y comunidades”. Todos los lineamientos buscan enmarcarse en la nueva propuesta de desarrollo de “Vivir Bien”. Se trata de la propuesta “paradigmática” que enmarcará el discurso presidencial de Morales sobre desarrollo. El mismo es complementado en 2011 con la firma del Convenio “Marco de Cooperación para el Desarrollo entre las Naciones Unidas y el Estado Plurinacional de Bolivia 2013 – 2017”, el cual constituye el referente para la cooperación entre Bolivia y 20 agencias de Naciones Unidas. Todas ellas sustentadas en la carta de Naciones Unidas, la Constitución Política del Estado (CPE) y el Plan Nacional de Desarrollo y los principios y conceptos de “Vivir Bien”. El nuevo paradigma de desarrollo es incorporado a CPE de 2009 en el preámbulo y en su Título I, art. 8 sobre “los principios éticos-morales de la sociedad plural”. No obstante, el nuevo paradigma de desarrollo aún sigue utilizando los instrumentos establecidos en periodos previos para medir el desarrollo mediante el PIB, las exportaciones y las reservas en divisas, además de incorporar un importante impulso hacia la industrialización de los recursos naturales.

4.2. La **Ley 3506**, dictada durante la primera gestión de gobierno de Evo Morales que decide la liquidación del Servicio Nacional de Caminos (SNC) por lo que pasa a denominarse Servicio Nacional de Caminos en Liquidación. Asimismo, con la **Ley 3507**, se crea un nuevo ente de regulador de las vías: la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) para que se encargue de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental, en fecha 27 de octubre de 2006. Dicha ley es complementada con el **Decreto Supremo 25946** que le otorga reglamentación parcial a la ABC. La ABC tendrá bajo su tuición únicamente a la Red Vial Fundamental del país, siendo las demás vías administradas por los SEDCAM (Servicio Departamental de Caminos) de cada departamento, ya creados mediante Decreto Supremo 26336, del 29 de septiembre de 2001. Asimismo, los caminos municipales y vecinales quedan bajo el cargo de los Servicios Municipales de Caminos.

4.3. El **Decreto Supremo 28948**, del 25 de noviembre de 2006, (Gestión presidencial de Evo Morales Ayma), crea la entidad pública de Vías Bolivia (V^ºB^º) “con la finalidad de administrar directamente los peajes, pesajes, control de pesos y dimensiones de la Red Vial Fundamental”. El decreto prevé los porcentajes respectivos para el funcionamiento de la entidad, así como las funciones de sus ejecutivos. Su promulgación responde a la tendencia nacionalista-estatista del gobierno de Morales, revirtiendo la administración de los peajes, pesajes y control de pesos ejercida por empresas privadas desde mediados de la década de 1990.

4.4. La **nueva Constitución Política del Estado**, que entra en vigencia el 7 de febrero de 2009, declara a Bolivia como un “Estado Unitario Social de Derecho Plurinacional Comunitario, libre, independiente, soberano, democrático, intercultural, descentralizado y con autonomías. Bolivia se funda en la pluralidad y el pluralismo político, económico, jurídico, cultural y lingüístico, dentro del proceso integrador del país”. Se trata de un documento de más de 400 artículos que incorpora elementos del Convenio 169 de la OIT, la Declaración de las Naciones Unidas sobre los

derechos de los pueblos indígenas del 2006 y los diferentes componentes del “vivir bien”. Su elaboración responde a un complejo y conflictivo proceso de redacción, vinculado a la **Ley especial de convocatoria a la Asamblea Constituyente**, su modificación a través de las **leyes 3728** del 4 de agosto y 3792 del 28 de noviembre, ambas de 2007. Después de muchos conflictos no sólo discursivos, sino además violentos en términos de enfrentamiento material, se logra un texto más o menos consensuado a través de la intervención del parlamento y de la vicepresidencia boliviana. Finalmente, por la Ley del **Referendum Dirimitorio y Refrendatorio del proyecto de Constitución Política del Estado**, del 21 de octubre de 2008, se aprobará el nuevo texto constitucional con más del 60% de apoyo. En el mismo proceso electoral Evo Morales es ratificado como presidente mientras Manfred Reyes Villa es retirado como prefecto de Cochabamba.

- 4.5. El **Decreto Supremo 62**, promulgado por el Presidente Morales Ayma el 1 de marzo de **2009**, establece la autorización al Ministro de Planificación del Desarrollo a “suscribir con la República Federativa del Brasil, en nombre y representación del Estado Plurinacional de Bolivia, el Protocolo de Financiamiento por un monto de hasta \$us 332.000.000, destinados al financiamiento del cien por ciento (100%) del valor de las exportaciones brasileñas de bienes y servicios, a través de una empresa brasileña seleccionada por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda y la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), para las obras del tramo Villa Tunari - San Ignacio de Moxos”. Mientras que la carretera alternativa de Cochabamba a La Paz vía Independencia queda relegada.
- 4.6. Entre otras actualizaciones, el gobierno de Morales plantea “actualizar, de manera integral, los sistemas de administración gubernamental y las Normas Básicas del Sistema de Administración de Bienes y Servicios [para] generar mecanismos de apoyo a la producción boliviana, generando mayores oportunidades para todos los actores económicos, promoviendo la inclusión de los Micro y Pequeños Empresarios, Organizaciones Económicas Campesinas y Asociaciones de Pequeños Productores en los procesos de contratación”. N ese marco dicta en julio de **2009** el **Decreto Supremo 181** que busca flexibilizar y agilizar los sistemas de contratación establecidos en la ley 1178 de 1990. Asimismo, varios de sus contenidos van a ser modificados por otro **Decreto Supremo**, el **956** de agosto de **2011**, bajo el mismo argumento. En esos nuevos reglamentos se contemplan las posibilidades que van a posibilitar nuevas formas de contratación de servicios, como se comprueba en las formas de adjudicación de proyectos de los dos estudios de caso.
- 4.7. **Ley 5** de Financiamiento Brasil Carretera al Beni, del 7 de abril de **2010**, en cuyo contenido se aprueba el protocolo entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil para el financiamiento de la carretera Villa Tunari - San Ignacio De Moxos. No obstante, la construcción de la carretera es rechazada por sectores indígenas que habitan el Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécore.
- 4.8. El **Decreto Supremo 727**, aprobado durante la presidencia de Evo Morales, pero firmada por su vicepresidente Álvaro García, el 6 de diciembre de 2010, busca generar un marco específico que aplique los avances de la nueva CPE y de la **Ley Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Báñez” 031**, del 19 de julio de 2010, en torno a los territorios indígenas y que “... define el Territorio Indígena Originario Campesino como el territorio ancestral sobre el cual se constituyeron las tierras colectivas o comunitarias de origen, debidamente consolidadas conforme a ley, y que ha adquirido esta categoría mediante el procedimiento correspondiente ante la autoridad agraria” y que conforman un “Gobierno Autónomo Indígena Originario Campesino”. De esa manera establece que todas las TCOs pasen “...a denominarse Territorio Indígena Originario Campesino – TIOC”, asumiendo el nombre “...de acuerdo a sus normas y procedimientos propios, en correspondencia con la identidad cultural de cada pueblo”.
- 4.9. **Ley 180**, emitida por Evo Morales el 24 de octubre de **2011**, interviene en la protección legal del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore atribuyéndole la categoría de “intangibilidad” al Parque. La ley se da como una respuesta a la VIII Marcha Indígena, que parte desde Trinidad y arriba a La Paz para manifestar su oposición al proyecto Carretero. Sin embargo, el 18 de diciembre de 2011, indígenas en defensa de la construcción de la carretera

inician movilizaciones. Como respuesta, Evo Morales promulga la **Ley 222** de consulta a los pueblos indígenas del TIPNIS.

ANEXO 4:

MAPAS COMPLEMENTARIOS VINCULADOS A LOS TRAMOS ESTUDIADOS

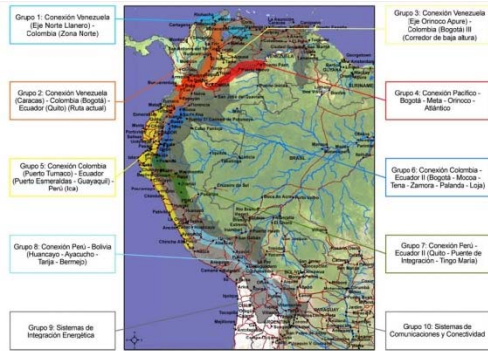
Se propone un conjunto de mapas que sirven como base de reflexión y como fuentes de información para la tesis. Los mismos son:

1. *Mapas de los ejes IIRSA que incorporan a Bolivia*
2. *Mapas de corredores de la RVF de la ABC*
3. *Mapas ecogeográficos de los dos tramos en estudio*
4. *Mapas referidos a TCOs / TIOC*
5. *Mapas del departamento de Cochabamba*

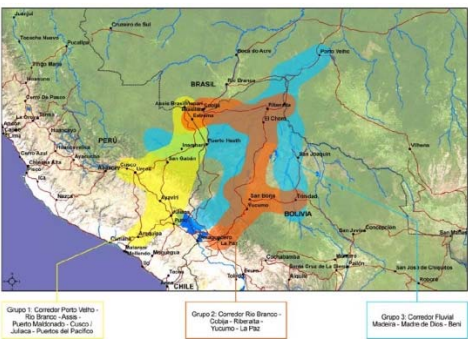
1. Mapas de los ejes IIRSA que incorporan a Bolivia

En Bolivia se ha desarrollado una polémica importante sobre la acción y la influencia de la IIRSA en las decisiones de articulación carretera de Bolivia. Ese conflicto va a ser intensificado en las discusiones relacionadas con el proyecto de la carretera Villa Tunari - San Ignacio de Moxos. En ese contexto es relevante mostrar los siguientes mapas, en los cuales la ruta mencionada no aparece formalmente. Sin embargo, se ha argumentado que se trataría de una ruta secundaria que permitiría la comunicación entre el eje interoceánico y el eje Bolivia-Perú-Brasil. Se trata de mapas que corresponden a la planificación de la primera década de esa Iniciativa.

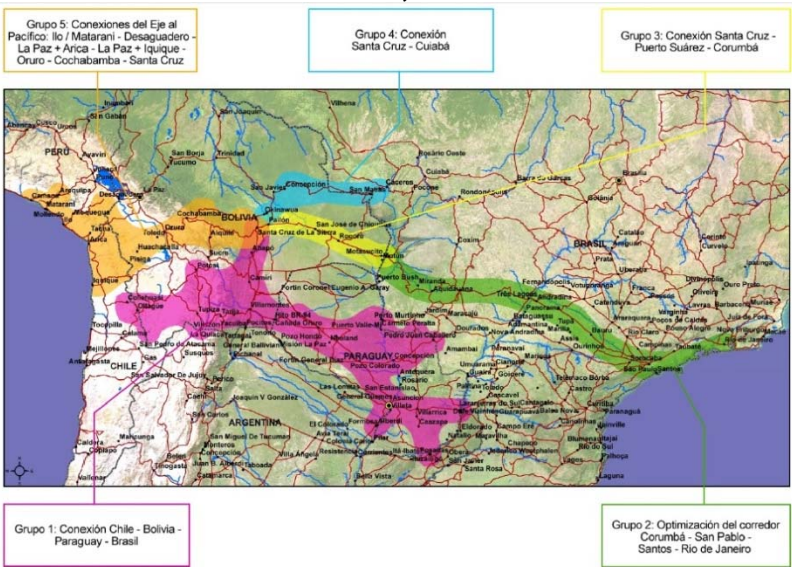
Áreas de intervención del Eje Andino del IIRSA



Áreas de intervención del Eje Bolivia-Perú-Brasil del IIRSA



Áreas de intervención del Eje Interoceánico del IIRSA



Fuente: IIRSA, 2004

2. Mapas de la RVF de la ABC

La ABC muestra permanentemente en su página web una serie de mapas. El que se presenta es uno de ellos. Su relevancia se da –una vez más– por las discusiones que se presentan principalmente en torno al Tramo VT-SIM y que asume por un lado la influencia de la IIRSA y –en ese marco– de los intereses brasileros en el territorio boliviano.

Como se ve en el mapa, el tramo no está incorporado de manera oficial en los corredores oficiales. Sin embargo, se trata de un tramo de comunicación entre los corredores Oeste-Norte y Este-Oeste.

Red Vial Fundamental de Bolivia y sus Corredores

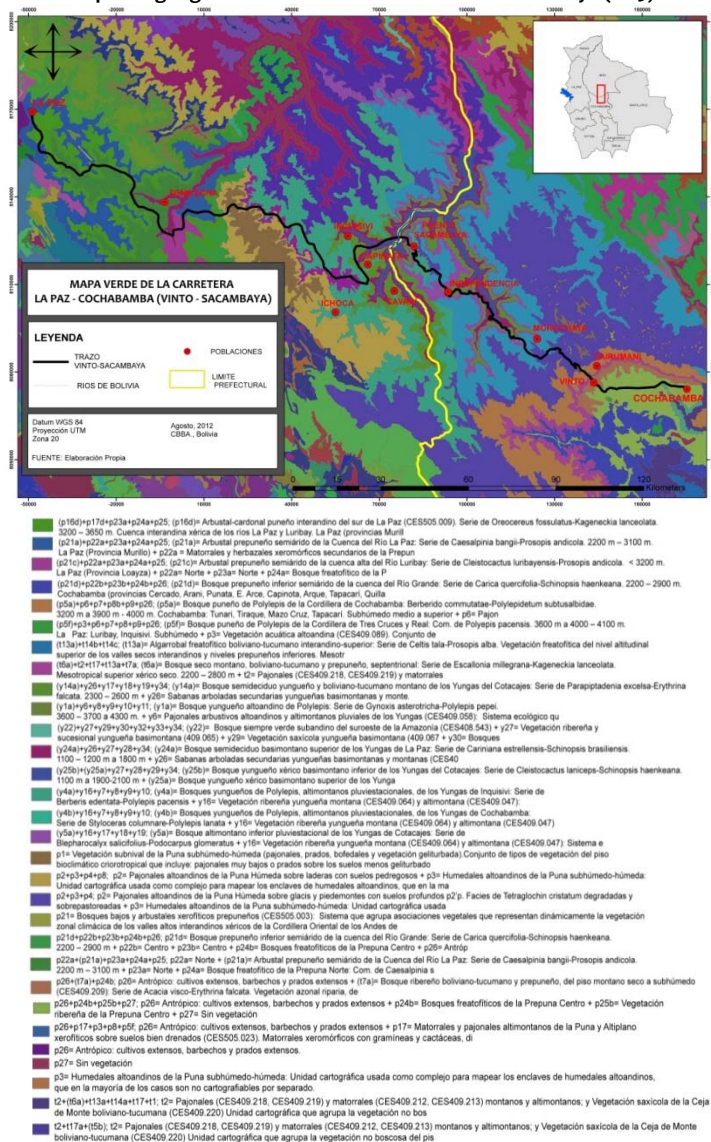


Fuente: ABC, 2012 (<http://www.abc.gob.bo/-Mapas->)

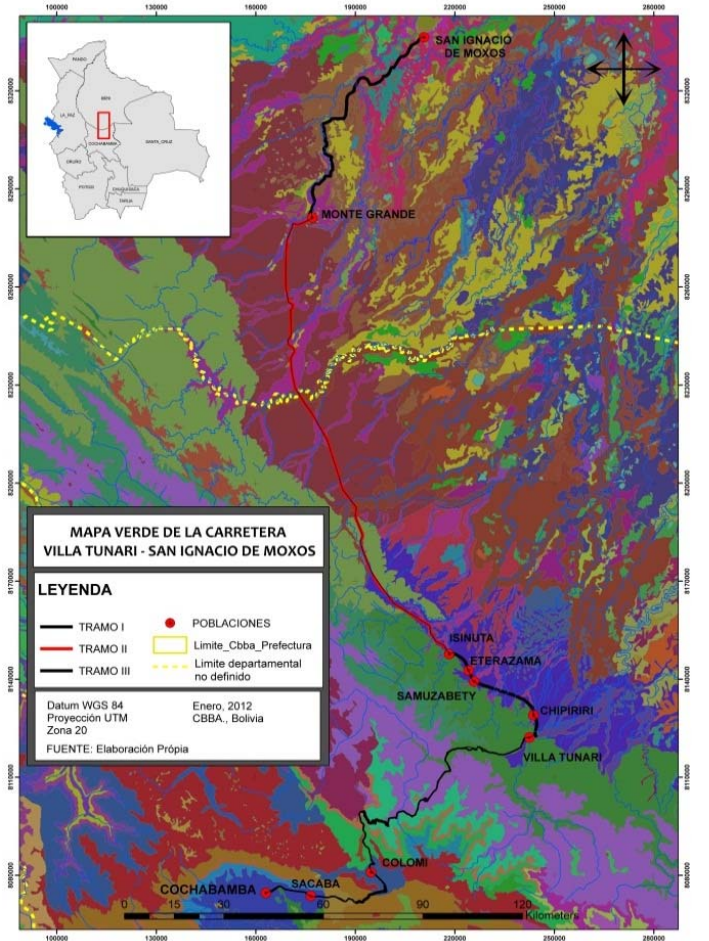
3. Mapas ecogeográficos de los dos tramos en estudio

Lo mapas que se muestran de ambas zonas de estudio muestran el resultado de una clasificación de regiones, subregiones y sectores ecogeográficos, donde “...la vegetación constituye la parte más visible de los sistemas ecológicos y por su modo de vida arraigado al sustrato, expresa en formas de estructuras de formación diversa, las interacciones complejas entre suelos, rocas, clima y usos humanos” (Maldonado y Navarro, 2011:21). Se trata entonces de un resultado de evaluación técnica, que ha permitido un referente a ser corroborado en terreno (ver anexo 2) pero que además permite al lector conformar la amplia variedad de articulaciones biológicas y humanas que rodean los caminos estudiados. Asimismo, para los especialistas en el tema (biólogos, ambientalistas, forestales, etc.), es un referente de estudio sobre los sistemas ecológicos ubicados entre la cordillera Oriental de los Andes y la Amazonía.

Mapa Ecogeográfico en torno al Tramo Vinto – Sacabaya (F-25)



Mapa Ecogeográfico en torno al tramo Villa Tunari – San Ignacio de Moxos



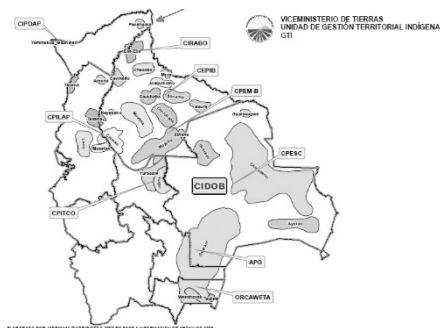
- (p5a)+p6+p7+p8+p9+p26. (p5a) Bosque punefo de Polylepis de la Cordillera de Cochabamba: Berberido commutatae-Polyepidetum subaltitudinal. 3200 m a 3900 m - 4000 m. Cochabamba: Tunari, Traque, Mazo Cruz, Tapacari. Subhúmedo medio a superior + p6= Pájon
- (y10) Vegetación acuílica y palustre albandina y altimontana yungueña (CES409.063). Complejo de vegetación acuílica y palustre que integra tanto asociaciones dominadas por plantas acuílicas erguidas y emergentes (helófitos), como asociaciones vegetales
- (y12g)+y16+y17+y18+y19+y20a. (y12g) Bosque yungueño montano pluvial de las Yungas del Espíritu Santo. Serie de Podocarpus oleifolius-Weinmannia cochabambensis. 1900 - 2800 m + y16 Vegetación ribereña yungueña montana (CES409.064) y altimontana (CES409.065)
- (y21a)+y27+y29+y30+y32+y33. (y21a) Palmer yungueño pluvial basimontano. Serie preliminar de Protium alstonii-Dicorycarum lamarkianum. Yungas del sur de La Paz + y27 Vegetación ribereña y sucesional yungueña basimontana (CES409.065) Sistema ecológico
- (y22)+y27+y29+y30+y32+y33+y34. (y22) Bosque siempre verde subandino del suroeste de la Amazonia (CES408.543) +y27 Vegetación ribereña y sucesional yungueña basimontana (408.065) + y29 Vegetación saucicola yungueña basimontana (409.067) + y30 Bosques
- (y2a)+y16+y8+y9+y10+y1. (y2a) Bosque yungueño de Polylepis, altimontano pluvial, de las Yungas de Cochabamba. Serie de lix mandonii-Polylepis lanata + y16 Vegetación ribereña yungueña montana (CES409.064) y altimontana (CES409.047). Sistema ecológico
- (y4b)+y16+y7+y8+y9+y10. (y4b) Bosques yungueños de Polylepis, altimontanos pluviales, de las Yungas de Cochabamba. Serie de Stylocerat columnare-Polylepis lanata + y16 Vegetación ribereña yungueña montana (CES409.064) y altimontana (CES409.047)
- a1= Bosque amazónico pluvial del subandino norte. Serie de Pentapetala davidsonii-Tetragastris altissima (CES408.545). Bosque siempreverde estacional subandino del Suroeste de Amazonia
- a20= Antropico: bosques remanentes más o menos degradados + bosques secundarios + barbechos + cultivos + pastizales + asentamientos urbanos y sub-urbanos + vías de transporte + explotaciones mineras y/o canteras.
- a21= Glacis preandino amazónico Norte. 16b+(13+14+1e+17+1a)
- a22= Várzea y albanos aluviales del Piedemonte andino Norte. 13+14d+14d+15b+(17 a+7+16b)
- a23= Bosque pluvial subandino del Chapare. Serie de Elaeagia ciovata-Talauma boliviana. Cuenca alta de los ríos Ichilo e Isiboro en los departamentos de Cochabamba (norte de las provincias Chapare y Carrasco) y Santa Cruz (oeste de la Provincia Ichilo).
- b1= Palmareales, bosques sabaneros bajos y sabanas arboladas encharcables de las semiáridas del Beni. Cerrado mal drenado de las semiáridas no alcalinas del Beni y la Chiquitania (CES406.241). Bosques sabaneros bajos, Cerrado ("pampa-monte") y sabana
- b1.3e= Tajibal abierto anegable del Beni suroccidental. Serie provisional de Calycophyllum spruceanum-Tabeuia aurea. Tajibales mixtos abiertos (sabanas arboladas), sobre suelos mesotrófico-oligotróficos temporalmente encharcados y con montículos. Beni S
- b15= Vegetación antropica: pastos cultivados, barbechos, cultivos, asentamientos urbanos y periurbanos, puestos ganaderos, vías de comunicación o transporte.
- b21= Pantanos (Curichia y Yomonalles) del Oeste del Beni
- b3. 1a=Pampa de Cosoró. Serie de Machaerium aristulatum-Erythrina fusca. Mayor inundación. Nivel herbáceo: 2.1 a. 9c
- b33= Bosques de Várzea y vegetación riparia de aguas blancas del Mamoré-Ibare-Bajo Apere. Sac+Sab+5aa+5 a +5ba+5bc+5b+6+9 a+9b+1+9b2+9c
- b5b= Bosque de aguas estancadas de Verdolago blanco y Guayabochi. Serie de Calycophyllum spruceanum-Terminalia amazonia. Estágico. Arillas (sartenejal). Beni sur.
- b5bc= Bosque de pantano de Bibosi y Cosoró. Serie de Ficus trigona-Erythrina fusca. Bosque bajo de los pantanos de Várzea con aguas permanentes
- b9a+b9b; b9a= Pantanos herbáceos flotantes (Colchias, yomonalles o Embalsados); Alianza Oxycarum cubense-Paspalum repens + b9b= Vegetación de cuerpos de agua libre (Taropales y Sicuanales). Vegetación acuílica flotante, no enraizada (Alianzas Pistia str
- p2+p3+p4. p2= Pajonales altoandinos de la Puna Húmeda sobre glacia y piedemontes con suelos profundos p2p. Facies de Tetraglochin cristatum degradadas y sobrepastoreadas + p3= Humedales altoandinos de la Puna subhúmedo-húmeda. Unidad cartográfica usada
- p26+(17a)+p24b. p26= Antropico: cultivos extensos, barbechos y prados extensos + (17a) Bosque ribereño boliviano-tucumano y prepuneño, del piso montano seco a subhúmedo (CES409.209). Serie de Acacia visco-Erythrina falcata. Vegetación azonal riparia, de
- p28+p24b+p25b+p27. p28= Antropico: cultivos extensos, barbechos y prados extensos + p24b= Bosques freáticos de la Prepuna Centro + p25b= Vegetación ribereña de la Prepuna Centro + p27= Sin vegetación

4. Mapas referidos a TCO / TIOC

Si bien en Bolivia, desde muchos sectores (incluido el gobierno de Evo Morales), se menciona en diferentes momentos a la figura de TCO / TIOC como un referente importante de los avances políticos del país y como una bandera de lucha, su declaración y titulación ha dado paso a muchas tensiones. Así, decir qué espacio es TCO y qué no es un tema neutro y forma parte del polémico escenario de discusión sobre las concepciones de desarrollo territorial boliviano. En ese sentido la información cartográfica de las TCO es ambigua y poco clara.

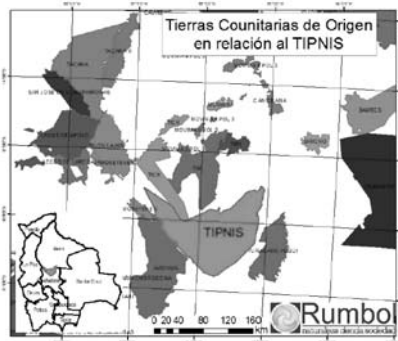
De los mapas que se muestran a continuación, solamente uno ha sido recabado de un “sitio oficial” (el Instituto Nacional de Reforma Agraria). Sin embargo, al momento de proceder a su georeferenciación en ArcGis se notó su poca consistencia, ya que espacios donde se comprueba en campo la propiedad privada (por ejemplo Villa Tunari, en el Chapare). Por eso, se ha acudido a otras fuentes (Rumbol, 2011; Fundación Tierra, 2011 y la web del CEDIB) logrando el mapa de TCOs sugerido en el documento.

Mapa Nacional de TCOs recabado en el INRA



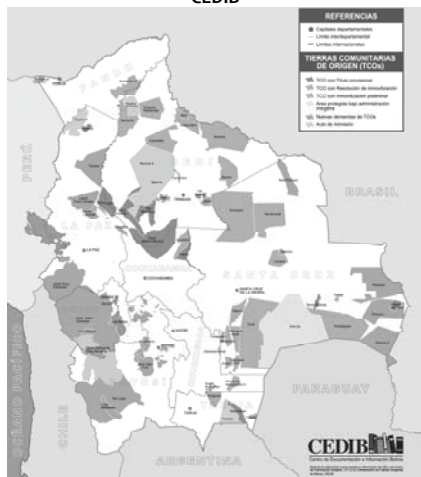
Fuente: Instituto Nacional de Reforma Agraria, sucursal Cochabamba (2012)

Mapa de TCOs en torno al TIPNIS de Evaluación Ambiental de la zona (Rumbol)



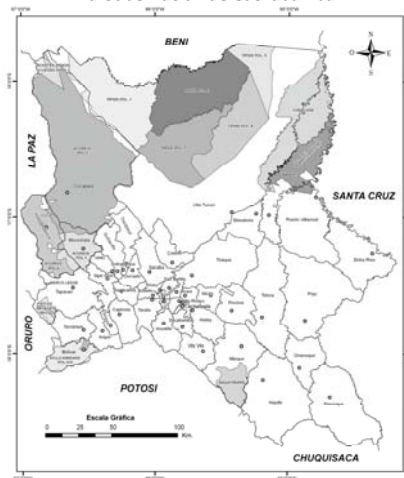
Fuente: Rumbol, 2011:19

Mapa Nacional de TCOs recabado en la página web del CEDIB



Fuente: CEDIB, 2012

Mapa Nacional de TCOs recabado en la página web de la Gobernación de Cochabamba



Fuente: Gobernación del Departamento de Cochabamba, 2012

5. Mapas del departamento de Cochabamba

Augusto Guzmán, en 1972, publicaba el texto “Cochabamba. Panorama geográfico. Proceso histórico. Vida institucional instrucción pública. Reseña cultural”, donde mencionaba la polémica sobre la extensión territorial del departamento de la siguiente forma:

En doce autores idóneos encontramos cinco cifras diferentes. ¿Cuál es la verdadera o por lo menos la más aproximada a la real? He aquí una lista cronológica de autores y datos demostrativa de las oscilaciones numéricas:

- F. Mariano Mujía y Juan Ondarza 1845: 3.300 leguas cuadradas.
- José M. Dalence 1851: 3.150 leguas Cuadradas.
- Luís S. Crespo 1910: 60.417 kilómetros Cuadrados.
- Eduardo Diez de Medina 1919: 65.513 Km².
- Alfredo Jáuregui Rosquellas 1937: 65.513 Km².
- Rómulo Ramírez 1939: 60.417 Km².
- Alfredo Ayala 1941: 65.513 Km².
- Jorge Pando Gutiérrez 1947: 59.647 Km².
- Abel Peña y Lillo Escóbar 1947: 59.647 Km².
- Guillermo Urquidí 1954: 65.513 Km².
- Camacho Lara 1958: 55.631 Km².
- Nazario Pardo Valle 1967: 55.631 Km².

Guzmán registra esa indeterminación hace 40 años, concluyendo que se tratan de 65.513 Km². Sin embargo, hasta hoy no se logra obtener un acuerdo sobre la extensión de Cochabamba. La cuestión limítrofe con el departamento del Beni es la causa fundamental de esa aparente “imprecisión”, ya que nunca ha sido efectivamente resuelta. Por eso, en las mismas instancias gubernamentales existe un desacuerdo, provocando que el INE mencione 55.631 km², mientras la Gobernación de Cochabamba señale que se trata “de 67.918 Km² (**aproximadamente**)”¹. Dado que ese aspecto cobra relevancia en la discusión del Tramos Villa Tunari – San Ignacio de Moxos, se incluye este anexo que permite revisar las diferentes representaciones cartografías que se proponen y comparar las extensiones sugeridas para departamento gráficamente.

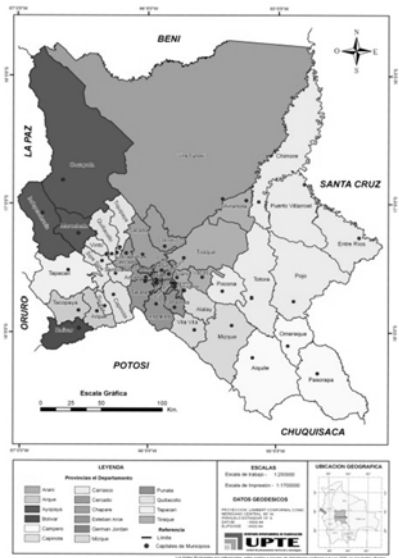
¹ Copiado literalmente de su página web: <http://gobernaciondecochabamba.bo>, el subrayado ha sido agregado por la autora de esta tesis.

Mapas orográfico e hidrográfico del departamento de Cochabamba sugeridos por A. Guzmán (1972)



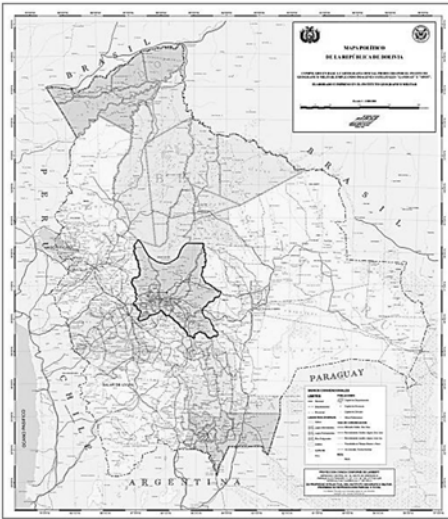
Fuente: Guzmán, 1972

Mapa político del departamento de Cochabamba
recabado en la página web del Gobierno
Departamental de Cochabamba



Fuente: Gobernación del Departamento de Cochabamba, 2012

Mapa político de Bolivia recabado en la página web del
Instituto Geográfico Militar (IGM)



Fuente: IGM, 2012 (con resaltado del departamento de Cochabamba realizado para la tesis)

ANEXO 5:

APUNTES SOBRE LOS DATOS LITERARIOS ABORDADOS

El tomar la literatura como material de análisis en una investigación académica tiene el riesgo de jugar en el límite entre el campo de lo estético-subjetivo del arte y el de la sustentación teórico-metodológica que supone la aproximación científica. Precisamente para definir claramente esa línea y evitar que el uso de la literatura se reduzca a una pincelada anecdótica sobre unos cuantos textos aislados elegidos al azar, es importante justificar la selección y pertinencia de los mismos. Con ese fin, se desarrolla una serie de hipótesis, ratificadas con lecturas y con la opinión de especialistas en el área, que permiten tener cierta “solidez” al momento de incorporar los documentos y de generar a partir de ellos un modelo interpretativo válido.

Algunas hipótesis sobre la relación geografía/literatura

Es posible mencionar que la geografía y el paisaje son protagonistas casi centrales de la literatura boliviana desde la etapa liberal hasta la recuperación de la democracia a inicios de la década de 1980. Lo mencionado se sostiene en varios elementos. Uno de los primeros es que los autores e intelectuales de esa etapa son escritores pero además políticos con participación parlamentaria y/o profesionales/investigadores (médico, abogados, periodistas e historiadores generalmente) que asumen la producción de literatura como parte de su rol educativo y político “patriótico”.

Así, los libros (novelas, ensayos, monografías) producidos en los primeros 80 años del siglo XX están fuertemente empeñados en mostrar la “riqueza” del despoblado y desarticulado territorio boliviano, en coherencia con los principios liberales empresariales y luego nacionalistas de modernización estatal. Se busca entonces revertir los traumas de pérdidas territoriales, pero además fortalecer la construcción identitaria de “nación”, particularmente después de 1952.

Varias tendencias literarias -muchas de ellas alimentadas del realismo y del naturalismo- van a tomar cuerpo, haciendo de la geografía no sólo un escenario, sino un objetivo descriptivo central de las obras, y en algunos casos un personaje que actúa y define los desenlaces propuestos. Sin embargo, esa idea de conocer la naturaleza y los ambientes que componen Bolivia tiene un centro de poder territorialmente identificado: la ciudad de La Paz y el eje altiplánico vinculado a la minería. Por eso, gran parte de los textos producidos en ese periodo encuentran en la montaña, en el entorno cordillerano, en Tiahuanacu y en el “indio” kolla fuentes de inspiración potentes, generando lo que Francovich denomina: “mística de la tierra” (1985:111-132) principalmente andinocéntrica.

Eso no quiere decir que los autores de esa tendencia se remitan exclusivamente a la geografía montaña o puneña, sino que aun sus revisiones y relatos de otros entornos tienen como punto de referencia y de partida a ese eje. Así, el valle, el yunga, la selva o el chaco son vistos desde la altura de la montaña y desde la altiplanicie, desde los ojos del intelectual más o menos andinocéntrico, que los describe con una autoridad territorialmente “justificada” en la historia boliviana.

Pero no sólo se trata de una literatura con referentes principalmente cordilleranos, sino además fuertemente criolla/mestiza. Así, aunque muchas veces se sostiene posiciones indianistas o indigenistas, de exaltación de lo originario y de lo ancestral, los textos están escritos por autores versados en los cánones educativos clásicos -principalmente europeos- y su aproximación al mundo de las poblaciones locales se matiza por ese lente. Un ejemplo de ello es el texto de Miranda, bajo el título de “Moxos”, que pese a salir del escenario andino para ingresar a la Amazonía, viviendo en ella, mantiene el tono europeo y colonizador sobre todas sus descripciones.

A fines de la década de 1970 y sobre todo a partir de 1980 se inician otras líneas de literatura, influenciadas por las nuevas tendencias mundiales y latinoamericanas, así como por la apertura política y la diversidad que permite la retoma de la democracia. Los relatos intimistas, el lenguaje urbano y el sujeto como eje de reflexión son las nuevas temáticas. Pero además se separa definitivamente el campo de la producción literaria de aquél de la descripción geográfica. Las discusiones sobre las sociedades, las “etnias”, los conflictos y el “medio ambiente” son mediadas por la certificación del enfoque científico, donde las disciplinas establecen su área de trabajo y producen sus documentos con un formato específico, alejándose definitivamente de la literatura.

Sin embargo, existen ciertas producciones literarias que mantienen los componentes de la “experiencia espacial” y su descripción, tal es el caso de textos costumbristas o históricos, que aun hacen del “lugar” y de su paseo, de la territorialización de los sujetos y de los personajes un elemento importante¹. Al mismo tiempo, aparece una literatura “oriental” que alcanza una distribución nacional, más fuerte y consolidada, que además cuenta con escritos “en primera persona”, donde el mismo enunciador se atribuye un origen indígena, tal es el caso del documento en verso de H. Carvalho incluido como parte de los análisis realizados.

¹ Otras líneas -como la literatura infantil o el teatro- también sobresalen en la incorporación de temáticas tradicionales, indígenas, locales y medioambientales, retomando de alguna manera esa mirada comprometida de “educar” en una “bolivianidad” a las generaciones futuras, pero esta vez ya no buscando la homogeneidad nacional, sino más bien exaltando la diversidad, en clara coherencia con las tendencias globales en ese sentido (ecocéntricas) y las reformas estructurales de segunda generación.

En ese marco los siguientes textos son recuperados como referentes válidos para la representación de la geografía de los recorridos realizados y de los proyectos carreteros en estudio. Ellos dan cuenta de las zonas de valle semiárido y montaña presentes en ambos caminos, pero además se refieren a los Yungas, los bosques selváticos del Chapare y los llanos de Moxos que el tramo VT-SIM pretende comunicar, así como del transcurso del entorno cordillerano y valluno, que en ciertos tramos acoge bosques yungueños subandinos, vinculados al proyecto V-S.

Como se ha mencionado, varios de los textos estudiados son novelas históricas y otros tantos han sido editados en la primera mitad del siglo XX, antes de la Revolución Nacional de 1952. Eso implica que muestran un territorio dominado por la propiedad hacendal en los valles o casi “despoblado” en el caso de los yungas y la selva. Entonces, las representaciones permiten incorporar la profundidad histórica que no es evidente al momento de desarrollar el tránsito sobre cada camino en su registro anacrónico. Esos elementos dan paso a una lectura paisajística que efectiviza las nociones de Santos de palimpsesto y rugosidad, en las cuales la historia se hace espesor y permite dar profundidad a la interpretación de los objetos que componen el espacio y a los discursos contemporáneos que desarrollamos sobre ellos.

Textos literarios vinculados a la geografía de los caminos en estudio

Autor	Título del texto y año de la primera edición	Zonas descritas					Observaciones
		Montaña	Valle semiárido	Yungas del Chapare	Selva Chapareña	Llanos de Moxos	
Aguirre, Joaquín	Más allá del horizonte (1979)	X		X	X		El relato no transcurre en Cochabamba, pero se refiere a la transición Andes/ Amazonia, similares a la del trazo F-24
Ayala, Freddy	La rueda del molino (2006)	X	X				Corresponde con zonas del trazo F-25
Babista, Mariano	Madre naturaleza vuélveme árbol. Vida y pensamiento de Man Céspedes (2010)			X	X		El autor compila y comenta la obra de Man Césped, cuya producción literaria y biografía está relacionada con el Chapare (F-24)
Balderrama, Alfonso	El embrujo de Ayopaya (1989)	X	X				Corresponde con zonas del trazo F-25
Botelho, Raúl	Borrachera verde (1938)				X	X	Corresponde con zonas del trazo F-24
	Tierra Chúcara (1957)				X	X	Corresponde con zonas del trazo F-24
	El hombre y el paisaje de Bolivia (1975)				X	X	Se trata de una antología, donde interesa el trabajo de Guerra: “Dos ciudades del llano” (F-24)
Carvalho, Homero	Los reinos del dorado (2012)					X	De los documentos revisados, es el único escrito enteramente en verso.
	Diario de los caminos. (2013)	X				X	Corresponde principalmente a la zona amazónica moxaña, pero también se refiere a regiones montañosas como La Paz, entre otras urbes.
Condarco, Carlos	El tesoro del Sacabaya (2011)	X	X				Corresponde con zonas del trazo F-25
Guzmán, Augusto	La sima fecunda (1938)	X		X	X		Relata un ingreso a los Yungas del Chapare pero no por la F-4, sino a través de la cordillera de Tiraque. Sin embargo, dada la cercanía, se asume el texto como válido.
	Cochabamba: panorama Geográfico. Proceso histórico. Vida institucional instrucción pública. Reseña cultural (1972).	X	X	X			Texto referido en términos globales al departamento de Cochabamba, que permite revisar las zonas de los dos caminos analizados.
Mendoza, Jaime	El macizo Boliviano (1935)	X	X	X	X		El texto habla de la geografía nacional y –en ese marco- se refiere a las zonas de los dos trazos.
Montenegro, Jaime	Kochapampa: Mito (1953)	X	X	X	X		Texto que relata la formación geológica del departamento de Cochabamba. Es general y no específico respecto a las zonas estudiadas.
Pinto, Rodolfo	Rumbo al Beni (1978)			X	X		Corresponde con zonas del trazo F-24
Rocha, Ramón	La sombra del tambor (2012)	X	X				Corresponde con zonas del trazo F-25

Fuente: Elaboración propia

ANEXO 6:

APUNTES DE ANÁLISIS CUANTITATIVO DE PRENSA

Como parte del trabajo de campo de la tesis doctoral, en lo referido a la reflexión discursiva y política, se establece como una metodología la revisión de la producción informativa de prensa escrita local Cochabambina, entendida como referente y registro “noticioso” sobre los proyectos carreteros en la región y, en especial, sobre los dos caso de estudio (Tramos Villa Tunari - San Ignacio de Moxos y Vinto - Sacambaya [TVT-SIM y TV-S respectivamente]).

Para eso se toma como universo la producción periodística de 10 años (desde el 2002 hasta el 2011), de los matutinos de Cochabamba: Opinión y Los Tiempos, respecto a la temática caminera. Esa lectura se complementa con la organización de un recorrido histórico de cada caso y el análisis de momentos específicos de la producción de prensa paceña, cruceña y beniana (a través de los periódicos tradicionales en cada una de esas capitales: El Diario, El Deber y La Palabra, respectivamente.). En términos globales, se clasifican todas las notas de prensa vinculadas -de manera directa o indirecta- a la cuestión carretera y se las ordena de acuerdo a las temáticas identificadas y a los actores sociales aludidos, sirviendo así, no sólo como material de análisis cuantitativo, sino como sistema de organización de los enunciados discursivos que hacen al conflicto para los tramos estudiados.

El proceso de obtención de esos datos no responde a una estrategia lineal, sino más bien a un permanente ajuste y a una relectura de sus premisas. Asimismo, las bases de datos hemerográficas consultadas no son soportes “neutros” y por eso se incorporan como parte del mismo proceso reflexivo. En ese marco, el siguiente texto muestra tanto la explicación del levantamiento de información realizado, como las premisas principales del procesamiento de información y sus ajustes; y finalmente revisa los resultados obtenidos y algunas conclusiones parciales, específicas al ejercicio propuesto.

Fuentes y procesamiento de información

La recopilación de datos se desarrolla primeramente en la base hemerográfica del Centro de Información y Documentación Bolivia (CEDIB)¹. Se trata de una organización que cuenta con una hemeroteca de los periódicos locales y de circulación nacional, clasificada cronológicamente. A través de ella, ofrece un Servicio Información Ciudadana (SIC) y un Servicio Integral de Búsqueda de Información (SIB). Es importante resaltar que el CEDIB, como toda instancia de recopilación de información, no es “neutro” y su posicionamiento -de una manera más o menos explícita- se refleja en la organización de su base datos. Dos aspectos demuestran tal situación:

- Cada nota de prensa es clasificada en una categoría excluyente de otras, lo que supone que no puede corresponder a dos de ellas. (Por ejemplo algunos artículos referidos a la construcción de vías, por su impacto en el medio ambiente, se consideran sólo en esa categoría y no así en la de infraestructura). Entonces, el personal técnico a cargo de su organización prioriza y decide una temática para cada nota, de acuerdo a su criterio y lectura particular, en detrimento de otras.
- En el caso de las notas de prensa que no cuentan con un formato digital por su datación (entre 2002 y 2009 aproximadamente para este estudio) y por la poca cantidad de periódicos impresos por cada medio de comunicación con los que cuenta el CEDIB, ellas son clasificadas a partir del recorte de los textos en papel, de su ordenación y pegado en carpetas específicas por categorías. Ese procedimiento implica que algunas notas son priorizadas, las de una cara del periódico, respecto a las de la contracara, consideradas menos relevantes y que son descartadas².

Ambos procedimientos de selección, clasificación y descarte de notas son relevantes para comprender el desarrollo del procesamiento de datos del estudio, en la medida en que intervienen en los ajustes metodológicos asumidos en el camino de la recopilación de información. Ellos corresponden al siguiente detalle:

- **Primera Etapa.** Entre el 06/02/2012 y el 05/03/2012, se revisan y clasifican las notas de prensa correspondientes a la categoría “Caminos e Infraestructura Carretera”. Se consultan las entradas de todos los periódicos que contempla la base de datos CEDIB, es decir: Los Tiempos, Opinión, La Voz, Gente (los cuatro de Cochabamba), Página Siete, El Diario, Cambio, La Razón, La Prensa (los cuatro de La Paz), La Estrella del Oriente, El Deber (los dos Santa Cruz) y Correo del Sur (Sucre). Así se trabaja con un total de 588 textos de diferentes géneros periodísticos (notas informativas, interpretativas y opinativas, editoriales, reportajes, pronunciamientos y cartas abiertas). Todas ellas fueron registradas con

¹ El CEDIB “...acopia, sistematiza, analiza y difunde información sobre el país, al mismo tiempo que brinda servicios a centros de enseñanzas, investigadores, medios de comunicación, organizaciones sociales, instituciones (gubernamentales o no) y a la ciudadanía en general”. De acuerdo a lo que ellos declaran, buscan: “...estar al tanto de la realidad nacional para la construcción de la memoria nacional, el análisis crítico de la coyuntura y el fomento de espacios de cabildío e Informa-acción en temas que afectan estructuralmente a Bolivia” (CEDIB, 2012). Para cualquier consulta ver: <http://www.cedib.org/>

² El CEDIB no cuenta con el número suficiente de periódicos impresos por cada medio de comunicación, en este sentido, para evitar opacar un artículo, en la actualidad recurren también a la recopilación de artículos en forma digital, pero no se cuenta con la misma base para años anteriores.

fotografía digital y se clasificaron de acuerdo a: 1) el género periodístico, 2) la relevancia para los casos de estudio, 3) las temáticas y 4) los actores involucrados. Posteriormente, el análisis trató de establecer una priorización de las notas informativas y los reportajes, al considerarlos formatos más periodísticos y noticiosos, que pueden conformar un corpus homogéneo de estilo y enfoque. Con ellos se elabora una primera lectura en la que se constata que la categoría seleccionada (Caminos e Infraestructura Carretera) era insuficiente, ya que no logra visibilizar notas de prensa que, si bien tienen que ver con la problemática caminera, han sido consideradas para otras categorías.

- **Segunda Etapa.** Entre el 16/04/2012 y 04/06/2012, se desarrolla el mismo procedimiento pero en otras dos categorías de la base de datos del CEDIB: “Medio Ambiente” y “Conflictos y Movimientos Sociales”. Así se comprueba que para el caso del Tramo Villa Tunari - San Ignacio de Moxos (TVT-SIM) esas dos categorías implican una multiplicación sorprendente de las notas registradas. Esta vez los límites metodológicos de recopilación se mantienen priorizando sólo los dos periódicos principales de la prensa cochabambina (Los Tiempos y Opinión), logrando clasificar un total de 812 textos.
- **Tercera Etapa.** Entre el 11/06/2012 y el 31/08/2012, se revisan bases de datos hemerográficas de la Biblioteca Municipal de Cochabamba y de otras fuentes virtuales (en internet), a fin de saldar el vacío que implica el descarte de notas no consideradas relevantes para su clasificación en el CEDIB. Ese descarte es particularmente determinante para el caso Vinto - Sacambaya (TV-S) en lo referido a los dos últimos años del periodo seleccionado. Así se obtiene una organización de información correspondiente a 858 artículos de 5 géneros periodísticos: Notas informativas, Editorial, Reportaje, Cartas Abiertas y Pronunciamientos, por temáticas y actores. De ellas, el análisis se cierra a las notas informativas, contemplando un universo de 717 documentos. Esa base es el fundamento de los resultados obtenidos.

El fruto de la sistematización elaborada en ese proceso se presenta en los siguientes resultados, que si bien parten de una mirada cuantitativa y deductiva, son un esquema que señala las tendencias a ser profundizadas por lo interpretativo y discursivo.

Antes de revisarlos, vale la pena mencionar algunas pistas que el proceso descrito permite apuntar sobre los dos proyectos en estudio y la forma en la que ellos han sido tomados en cuenta por instancias como el CEDIB. Por una parte, sobre el caso TSIM-VT el hecho de que la temática carretera se haya subsumido a las categorías “medio ambiente” y “conflictos y movimientos sociales” es relevante, en tanto permite comprender que ese proyecto vial en los últimos dos años se funde bajo el discurso indígena/ecológico³ y los debates profundos que él genera en Bolivia en el último decenio. Por otra parte, sobre el caso TV-S, el descarte de las notas referidas al mismo demuestra la poca relevancia que él ha supuesto para el CEDIB, así como la

³ La institución organiza diversos encuentros de investigadores con organizaciones sociales provenientes en su mayoría de comunidades indígenas. Así también, tiene relaciones estrechas con organizaciones defensoras del medio ambiente como el Foro Boliviano sobre Medio Ambiente y Desarrollo (FOBOMADE), Liga de Defensa del Medio Ambiente (LIDEMA), entre otros. En ese marco, durante los años 2011 y 2012, la temática del “TIPNIS” muestra un importante protagonismo entre las abordadas por el centro en debates, publicaciones, pronunciamientos, etc.

jerarquía que su discusión ha alcanzado en el seno de la sociedad boliviana en general y Cochabambina en especial.

Resultados

Como se mencionó, la revisión de prensa elaborada busca primero comprender qué temáticas y actores han sido convocados en la prensa local (matutinos Los Tiempos y Opinión) al momento de abordar el tema carretero. Para eso, a medida que se van desarrollando las lecturas, se elaboran una serie de categorías temáticas y tipologías de actores. Las siguientes tablas nos muestra cuáles son y cómo se distribuyen en los 717 textos incluidos en el análisis:

Tabla 1. Categorización de temáticas asociadas a la discusión caminera en el total de notas revisadas

TOTAL	Construcción	Derrumbe /destrucción	Deforestación	Avasallamiento	Mantenimiento	Peajes	Conflicto /avasallamiento	Conflicto /deforestación	Conflictos /mantenimiento	Conflictos /derrumbe/destrucción	Conflictos /construcción	Conflictos /peajes
<i>Cantidad de artículos:</i>												
717	546	70	21	10	91	27	5	13	23	32	373	26
<i>Porcentaje:</i>												
100	76	9,8	2,9	1,4	13	3,8	0,7	1,8	3,2	4,5	52	3,6

Tabla 2. Categorización de actores asociados a la discusión caminera en el total de notas revisadas

TOTAL	Autoridades gubernamentales	Administradores de caminos	Financiadore	Cobrador de peajes	Empresas constructoras	Transportistas	Autoridades elegidas	Organizaciones y movimientos sociales	Sociedades y agrupaciones profesionales	Usuarios y población independiente	Ambientalistas	Otros
<i>Cantidad de artículos:</i>												
717	269	241	25	19	113	54	155	228	86	15	23	35
<i>Porcentaje:</i>												
100	38	34	3,5	2,6	16	7,5	22	32	12	2,1	3,2	4,9

Así, se logran establecer 13 categorías temáticas y 12 tipos de actores. Ahora bien, cada uno de los artículos es clasificado no por una sola categoría ni por un tipo excluyente, sino que se trata de registrar todas las que participan en su composición. Cabe mencionar que las temáticas categorizadas se hallan relativamente relacionadas unas a otras, pero igualmente se las ha particularizado por su recurrencia y/o significación en la discusión; así por ejemplo, “construcción / conflicto-construcción / deforestación /avasallamiento” tienen un funcionamiento más o menos articulado, lo mismo que “peajes / mantenimiento / conflicto-peajes / conflicto-mantenimiento”. Esas relaciones se retomarán más adelante para su lectura específica. Por ahora vale la pena arrancar revisando la distribución de las

temáticas recuperadas en los 717 artículos y señalando que en ellas la que asume más importancia es la de construcción (76%), seguida por la de los conflictos que ella misma implica (52%). El gráfico 1 también muestra esa relevancia y la contrasta con el porcentaje que alcanzan otras, como el “mantenimiento”, los “derrumbes...” y “las denuncias de corrupción...”, que llegan al 12,7%, 9,8 % y 7,7% respectivamente. Ahora bien, esa distribución marcada se debe en parte a la relevancia que la discusión sobre el caso TSIM-VT ha ganado durante los años 2010 y -sobre todo- 2011.

Gráfico 1. Porcentajes de Temáticas que participan en las notas de prensa de Los Tiempos y Opinión sobre caminos (años 2002 a 2011)

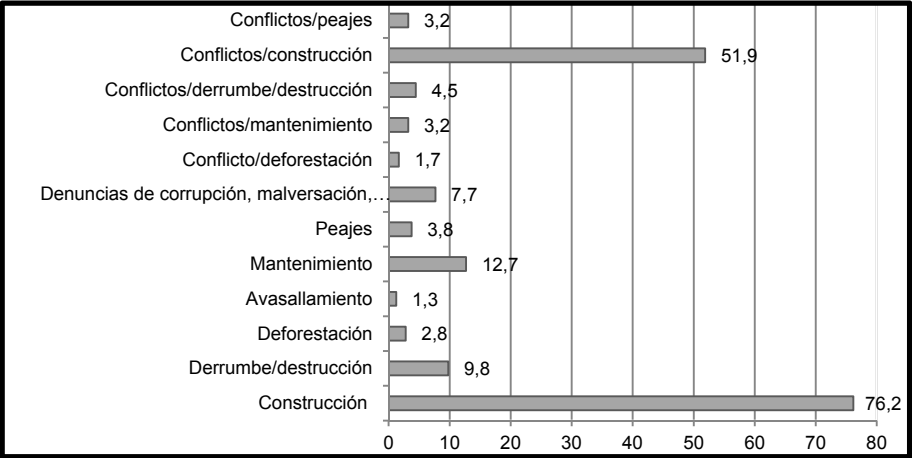
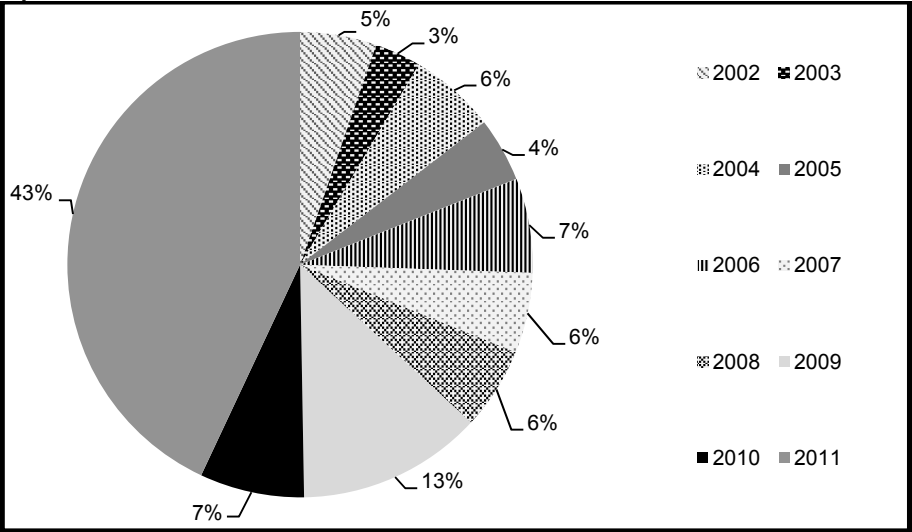


Gráfico 2. Porcentaje de distribución de las notas de prensa de Los Tiempos y Opinión sobre caminos entre los años 2002 a 2011



Como nos muestra el gráfico 2, un 43% de las notas revisadas corresponden a esa gestión, lo que contrasta con años como el 2003 y el 2005 que ocupan sólo el 3% y 4% respectivamente, permitiendo asumir que en esos periodos otras discusiones

ocupan a la prensa y los caminos guardan un rol más bien residual en sus agendas informativas. Otro año que tiene cierta relevancia es el 2009, donde se observa a un 13% de las notas revisadas, lo que coincide con el momento de mayor conflictividad en el TV-S. Un último elemento a tomar en cuenta es que desde fines del 2006 el gobierno de Morales (que fue elegido el año anterior) crea la Administradora Boliviana de Carreteras⁴ (ABC) y asume como prioridad nacional la articulación del país fortaleciendo su Red Fundamental, lo que justifica que a partir de ese año el impulso a los proyectos carreteros aumente y -en consecuencia- su presencia como temática noticiosa en la prensa no disminuya del 6% en los años siguientes. En ese marco, la distribución de las temáticas y actores en los periodos de análisis se muestran en la tabla 3.

Él es un resumen de la información por cada año, en el que se resalta en amarillo las temáticas y los actores que superan el 20%. Una primera lectura permite ver cómo el año 2011 las categorías más representativas tienden a concentrarse en pocas fuentes. Eso contrasta con años como el 2002, donde 5 temas ocupan la discusión carretera en proporciones similares y al mismo tiempo 5 actores son citados como parte del debate informativo. Sobre los actores, en los años 2002, 2004, 2005, 2006, 2008 y 2009 existen por lo menos tres o más que cuentan con una participación superior a 20% en las diversas notas por gestión.

En cambio, la dispersión de actores no se repite en los periodos 2003, 2007 y 2011, ya que los dos primeros coinciden en contar como fuentes a los “administradores de caminos” (primero el SNC y después la ABC), debido a que la atención de las notas se concentra en los derrumbes y la intransitabilidad de la red fundamental, donde ellos aparecen como principales responsables. Ahora, el 2003 las “autoridades gubernamentales” son aludidas, mientras el 2007 esa atención se vuelca hacia el prefecto de Cochabamba de entonces -Manfred Reyes Villa- como “autoridad elegida”, cuyo enfrentamiento con el gobierno central le lleva a plantear permanentemente alternativas de proyectos carreteros⁵.

Así, el cambio institucional y político de la prefectura entre 2003 y 2007 es un marco indispensable de comprensión de las noticias revisadas. Para el 2011, las fuentes principales de debate son los “movimientos y las organizaciones sociales” (léase: sindicatos campesinos, gremialistas y grupos indígenas originarios) y las “autoridades gubernamentales”; pese a que antes del 2009 los primeros son casi irrelevantes y progresivamente van ganando protagonismo en el debate. Sin duda, el TSIM-VT es determinante para ese fenómeno.

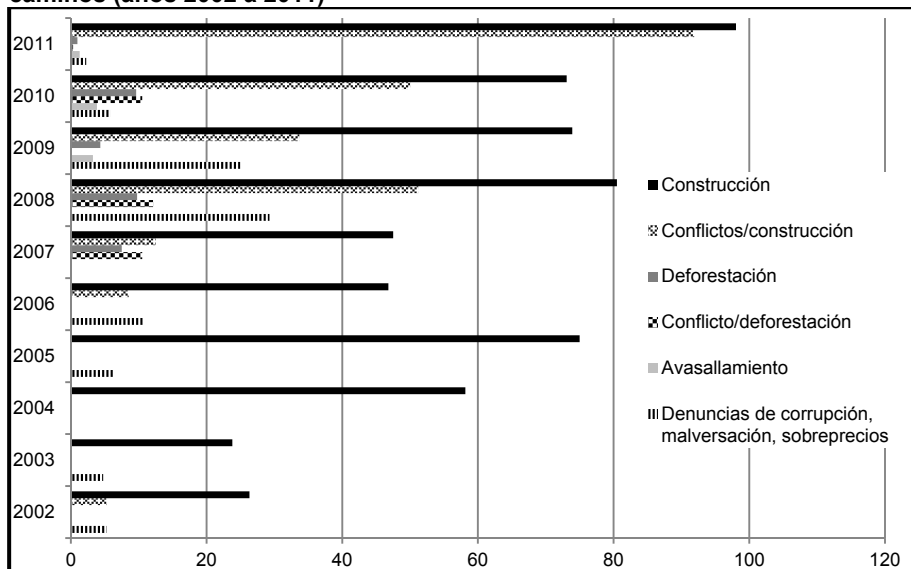
⁴ Para mayor referencia revisar: Ley 3506: Liquidación del Servicio Nacional de Caminos” y “Ley 3507: Creación de la Administradora Boliviana de Carreteras... encargada de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental” (2006)

⁵ Por ejemplo se pueden revisar las notas “Prefectura insiste en construir la ruta alternativa a “El Sillar”” (Opinión, 26/08/2007) y “Manfred presenta plan que enfatiza en vías” (Los Tiempos, 06/06/2007).

Tabla 3. Porcentajes y cantidades de Temáticas y Actores en las notas de prensa de Los Tiempos y Opinión sobre caminos por año (años 2002 a 2011)

CANTIDAD PORCENTAJE	TEMÁTICAS												ACTORES												
	Construcción	Derrumbe/destrucción	Deforestación	Asasillamiento	Mantenimiento	Peajes	Denuncias de corrupción, malversación, sobrepagos	Conflicto/deforestación	Conflictos/mantenimiento	Conflictos/derrumbe/destrucción	Conflictos/construcción	Conflictos/peajes	Autoridades gubernamentales	Administradores de caminos	Financiadores	Cobradores de peajes	Empresas constructoras	Transportistas	Autoridades elegidas	Organizaciones y movimientos sociales	Sociedades y agrupaciones profesionales	Usuarios y población independiente	Ambientalistas	Otros	
Cantidad total año 2002	10	3	0	0	18	19	2	0	9	2	2	18	16	25	6	17	10	12	4	0	6	1	0	0	
Porcentaje total año	26	8	0	0	47	50	5	0	24	5	5	47	42	66	16	45	26	32	11	0	16	3	0	0	
Cantidad total año 2003	5	2	2	1	11	4	1	2	1	0	1	3	9	15	1	0	0	4	2	4	4	0	0	0	
Porcentaje total año	22	9	9	4	48	17	4	9	4	0	4	13	39	65	4	0	0	17	9	17	17	0	0	0	
Cantidad total año 2004	25	12	0	0	10	1	0	0	0	6	0	1	15	23	4	0	19	9	5	0	5	0	1	1	
Porcentaje total año	58	28	0	0	23	2	0	0	0	14	0	2	35	53	9	0	44	21	12	0	12	0	2	2	
Cantidad total año 2005	24	9	0	0	1	2	2	0	0	5	0	1	14	23	2	1	8	9	1	0	6	1	0	0	
Porcentaje total año	75	28	0	0	3	6	6	0	0	16	0	3	44	72	6	3	25	28	3	0	19	3	0	0	
Cantidad total año 2006	22	4	0	0	15	1	5	0	7	3	4	0	11	26	2	0	8	4	19	0	13	0	0	1	
Porcentaje total año	47	9	0	0	32	2	11	0	15	6	9	0	23	55	4	0	17	9	40	0	28	0	0	2	
Cantidad total año 2007	19	15	3	0	11	0	0	2	4	6	5	0	7	23	3	0	3	5	11	2	1	3	0	1	
Porcentaje total año	48	38	8	0	28	0	0	11	10	15	13	0	18	58	8	0	8	13	28	5	3	8	0	3	
Cantidad total año 2008	33	3	4	0	3	0	12	4	0	1	21	0	3	27	1	0	16	2	12	2	11	1	3	0	
Porcentaje total año	80	7	10	0	7	0	29	12	0	2	51	0	7	66	2	0	39	5	29	5	27	2	7	0	
Cantidad total año 2009	68	13	4	3	11	0	23	0	1	2	31	0	39	37	0	0	17	4	32	9	16	3	7	2	
Porcentaje total año	74	14	4	3	12	0	25	0	1	2	34	0	42	40	0	0	18	4	35	10	17	3	8	2	
Cantidad total año 2010	38	6	5	2	8	0	3	4	1	4	26	0	22	21	0	1	12	4	18	16	4	2	9	4	
Porcentaje total año	73	12	10	4	15	0	6	11	2	8	50	0	42	40	0	2	23	8	35	31	8	4	17	8	
Cantidad total año 2011	302	3	3	4	3	0	7	1	0	3	283	0	133	21	6	0	20	1	51	195	20	4	3	26	
Porcentaje total año	98	1	1	1	1	0	2	0	0	1	92	0	43	7	2	0	6	0	17	63	6	1	1	8	
TOTAL 2002-2011	546	70	21	10	91	27	55	13	23	32	373	26	269	241	25	19	113	54	155	228	86	15	23	35	

Gráfico 3. Porcentajes de las categorías vinculadas a la temática “construcción” en las notas de prensa de Los Tiempos y Opinión sobre caminos (años 2002 a 2011)



Las cifras mostradas pueden leerse con mayor claridad si se atiende cómo cada conjunto de temáticas evoluciona -de forma más o menos articulada- a través del tiempo. Para eso, vale la pena mencionar la hipótesis de que la categoría “Denuncias de Corrupción-Malversación-Sobrepagos” es transversal a los demás juegos de temas, por lo que se la incorpora en los diferentes ejercicios de lectura. De hecho su presencia sólo desaparece el 2007, pero después se mantiene llegando a ocupar un porcentaje importante los años 2008 y 2009. Además, su relevancia en los casos es significativa dado que en ambos encontramos denuncias de corrupción vinculadas a su diseño y construcción⁶.

Así, el gráfico 3 muestra una primera serie temática, anclada en la categoría construcción y que guarda coherencia interna conformada por los elementos: “construcción / conflictos-construcción / deforestación / conflictos-deforestación / avasallamientos / denuncias de corrupción-malversación-sobrepagos”. La enunciación del argumento en general se organiza de la siguiente manera: la construcción se relaciona con la destrucción y la desarticulación de un territorio (avasallamiento/deforestación) por una parte; y por otra con los hechos de corrupción que implica su diseño, licitación y ejecución. En consecuencia, se generan conflictos sociales que denuncian ambas situaciones.

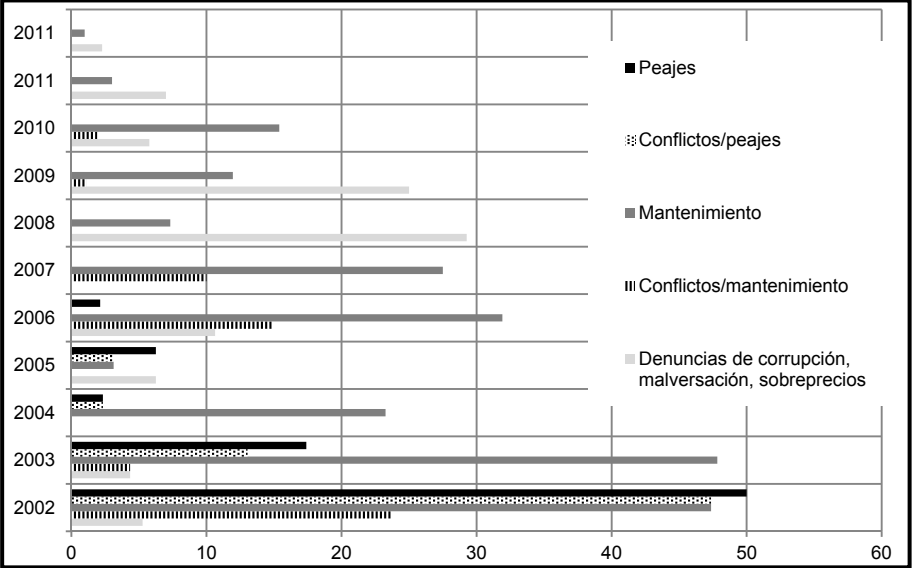
Esa relación se manifiesta principalmente los años: 2007, 2008 y 2010. Para esos últimos años es relevante tomar en cuenta que se distinguen dos vertientes noticiosas, por una parte la que sostiene que la intrusión de los caminos son vectores de deforestación sobre todo en las zonas amazónicas, ya sea en el Parque

⁶ Como ejemplo para el 2008 ver “Denuncian sobrepago de \$us 153 millones en camino Villa Tunari- San Ignacio de Moxos” (Opinión, 26/09/2008) y “115 denuncias de corrupción en Prefectura” (Los Tiempos, 23/12/2008). Para el 2009: “Independencia reclama por obra mal ejecutada” (Los Tiempos, 18/03/2009) e “Irregularidades paralizan otra vez la carretera a Beni” (Los Tiempos, 29/03/2009)

Madidi el 2007, el Parque Machía el 2008 o el TIPNIS el 2010⁷; y por otra parte (menos relevante) la que relaciona los fracasos y los conflictos en la construcción carretera con la deforestación y la erosión de los suelos⁸, argumento que principalmente se registra el 2007. Cabe anotar que en el caso del Parque Madidi la intervención inicial del Gobierno fue opuesta a la que se toma después frente al TIPNIS, es decir: en defensa del área protegida y no de la apertura del camino.

Las categorías vinculadas a la temática “peaje” muestran su incidencia más importante el año 2002 y -en menor medida- el 2003 y articula los temas: “peajes / conflicto-peajes / mantenimiento / conflicto-mantenimiento / denuncias de corrupción-malversación-sobreprecios”. Para ese periodo, los conflictos en el tema carretero se vinculan a una situación específica: la presencia de una empresa privada a cargo de la gestión de las trancas y los peajes (Cono Sur) cuya contratación responde a un servicio más que el Estado, reducido en la fase “neoliberal”, otorga a manos privadas. Así, las acusaciones de sobreprecios y malversaciones se vinculan a la falta de mantenimiento: las carreteras están en malas condiciones pese a que se paga por su uso⁹. Ahora bien, la pérdida de importancia de la temática parece relacionarse con la desaparición de la administración privada y la recuperación del gobierno -a través de la ABC- de la gestión carretera.

Gráfico 4. Porcentajes de las categorías vinculadas a la temática “peajes” en las notas de prensa de Los Tiempos y Opinión sobre caminos (años 2002 a 2011)



Fuente: Elaboración Propia

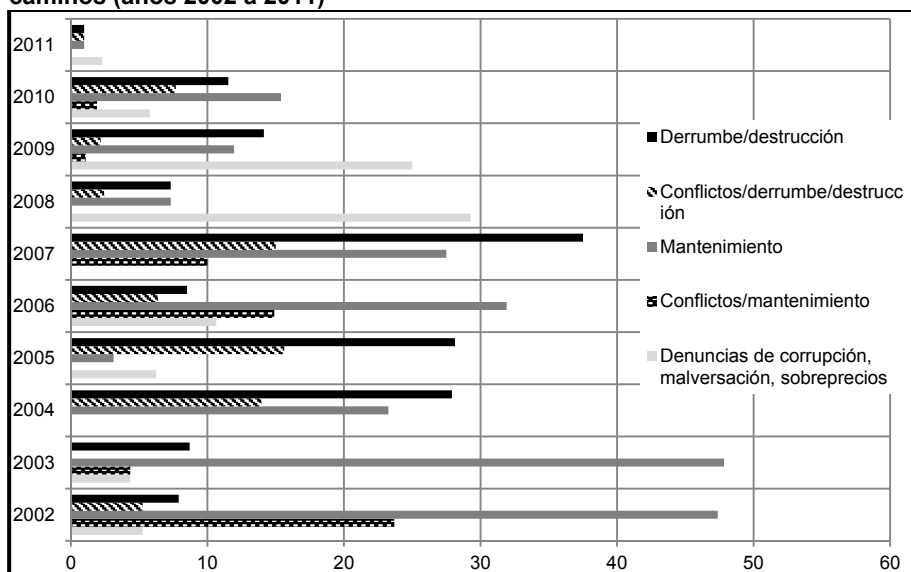
⁷ Como ejemplo, ver las notas: “Apoleños rompen el diálogo y mantienen toma del Madidi” (Los Tiempos, 25/05/2007), “El camino en pleno Parque Machía crea conflictos entre Alcaldía y administradores” (Opinión, 30/08/2008) y “Time cuestiona la vocación ambientalista de Evo” (Los Tiempos, 09/08/2010)

⁸ Como ejemplo, ver la nota: “ABC presenta tres alternativas para superar el tramo de El Sillar” (Opinión, 14/08/2007)

⁹ Como referencia de lo mencionado revisar: “Los choferes dejan de pagar peaje en todo el departamento” (Opinión, 26/03/2002).

Otra relación entre elementos es la que toma al “mantenimiento” como categoría central acompañada por los temas recurrentes de mal estado de los caminos y los conflictos que suponen. El argumento incluye las temáticas: “derrumbe-destrucción / conflictos-derrumbe-destrucción / mantenimiento / conflictos-mantenimiento / denuncias de corrupción-malversación-sobrepresos”. Es interesante notar que todas las categorías están presentes en los periodos tomados, salvo la que tiene que ver con los conflictos por el mantenimiento, que desaparece el 2004. Eso retrata una realidad vinculada a la poca capacidad de los administradores de caminos de gestar soluciones permanentes frente a los derrumbes y destrucciones, lo que llevaría a situaciones conflictivas prácticamente todos los años. El mantenimiento como tal no es la temática que produce el conflicto, sino la ausencia del mismo y las dificultades de movilidad que genera. Así los argumentos giran en torno a que los derrumbes y la destrucción recurrentes son producto de la falta de mantenimiento y a la ineficiencia (corrupción) de las instancias técnicas responsables. Ejemplo de esa situación son las notas de prensa de los años 2002 y 2003, que atienden al tema del presupuesto que el gobierno destina para financiar el mantenimiento de vías¹⁰. Por su parte, el año 2007, es emblemático dado que se viven con particular intensidad fenómenos naturales que impactan en la infraestructura caminera nacional y sobre todo departamental¹¹, lo que pone a la luz la incapacidad de las instancias de prevención y mantenimiento de enfrentar tales crisis.

Gráfico 5. Porcentajes de las categorías vinculadas a la temática “mantenimiento” en las notas de prensa de Los Tiempos y Opinión sobre caminos (años 2002 a 2011)



Ahora bien, la lectura de las categorías temáticas y de sus relaciones, puede ser enriquecida si es puesta en diálogo con los actores que -de acuerdo a la prensa local- protagonizan las notas y son tomados como fuentes informativas. Así, lo que

¹⁰ Ver: “Los caminos ya tienen un fondo de mantenimiento” (Los Tiempos, 24/01/2002), “Mantenimiento vial sigue suspendido y el gobierno ofrece pagar con un crédito” (Opinión, 21/11/2002) y “EL gobierno se esfuerza por invertir en las carreteras” (Opinión, 18/07/2003)

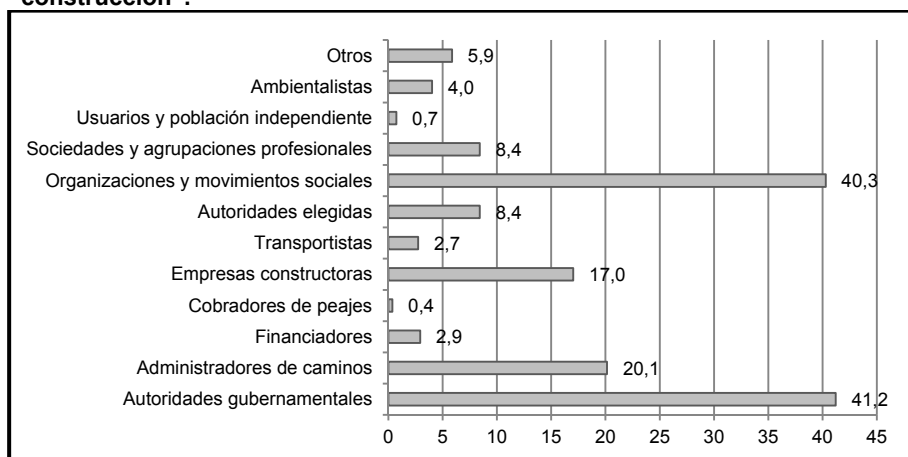
¹¹ Ver: “Mal tiempo dificulta el paso de los vehículos en la carretera Cochabamba - Santa Cruz”, (Opinión, 04/03/2007) y “El Sillar: ABC denuncia a transportistas” (Los Tiempos, 14/03/2007)

se dice gana un nuevo sentido en función qué actor es el que lo dice. Para abordar esa dinámica se toma como punto de anclaje a temáticas seleccionadas por su recurrencia y por su significación para los dos casos de estudio. Ellas son: “construcción”, “deforestación”, “mantenimiento” y “denuncias de corrupción-malversación-sobreprecios”.

En ese marco, el gráfico 6 muestra el porcentaje de participación de los actores identificados en el estudio en las notas relacionadas con la categoría temática construcción, entre el 2002 y el 2011. Como se puede ver, en ese marco los actores que participan más son los “movimientos sociales...” y las “autoridades gubernamentales” (40% y 41% respectivamente), lo que sin duda está fuertemente determinado por el peso que gana el año 2011 en el total de la muestra (ver gráficos 1 y 2) y el debate sobre el TSIM-VT. En ese marco, dado que se trata de una temática que convoca a una buena parte de la producción de las notas, es también relevante tomar en cuenta que casi todos los actores identificados participan en ella (menos los “cobradores de peajes”), pese a que los “usuarios y población independiente” lo hagan sólo con un 1% y los transportistas con un 3%. Probablemente eso se vincula al posicionamiento que han ganado ciertos espacios gremiales y corporativos (sindicatos y comunidades indígenas originario campesinas) como instancias de participación social y política particularmente a partir de la presidencia de Morales, que permiten justificar el protagonismo creciente de los movimientos y organizaciones sociales, en detrimento de los usuarios individuales de la red caminera.

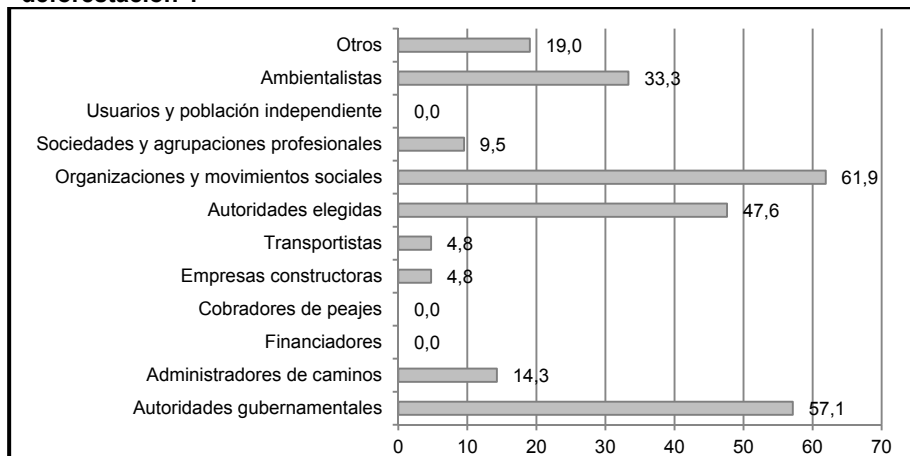
Asimismo, el gráfico 7 muestra la relación de los actores identificados con la categoría temática “deforestación” que -como se ha visto- es poco relevante numéricamente¹²; sin embargo, su significación tiene que ver con el entorno “amazónico” y boscoso del país -que de alguna manera- interviene en los dos tramos en estudio en su proyección. En ese marco, el 62% de las notas tienen como fuente a los “movimientos sociales...”, y al mismo tiempo existe una total inexistencia de los “usuarios y población independiente”.

Gráfico 6. Porcentaje de participación de los actores en las notas de prensa de Los Tiempos y Opinión sobre caminos (años 2002 a 2011) en la temática “construcción”.



¹² De hecho contempla un total de 21 notas como muestran las tablas 1, 2 y 3.

Gráfico 7. Porcentaje de participación de los actores en las notas de prensa de Los Tiempos y Opinión sobre caminos (años 2002 a 2011) en la temática “deforestación”.



Ambos elementos subrayan la jerarquización los actores sindicales y comunitarios para participar en la discusión pública antes comentada. Otro elemento interesante es que los “ambientalistas” alcanzan un 33%, una participación menor a la de movimientos sociales (62%), autoridades gubernamentales (57%) y elegidas (48%) lo que es llamativo dado que usualmente la deforestación se considera un ítem del ambientalismo. Así, se verifica que la discusión sobre la afección de los proyectos en la masa boscosa es explícitamente política, dado que los actores mencionados responden principalmente a ese campo.

Para el caso de los gráficos anteriores, existe un elemento común en el que vale la pena detenerse. Se trata de la presencia del actor “otros” (5,9% en el caso de la “construcción” y 19% en “deforestación”), que corresponde a una serie de instituciones y organizaciones diferentes a los otros tipos y que no han mostrado una recurrencia importante. Sin embargo y como se profundizará más adelante, su aparición está directamente ligada al tema del TSIM-VT cuyo alcance mediático supuso que no sólo se recurriera a las fuentes noticiosas “clásicas”, sino además que se convocara a organizaciones multilaterales, intelectuales, partidos políticos, vecinos, etc.¹³.

El gráfico 8 permite observar cómo algunos actores (“ambientalistas” y “usuarios...” con 0%, “movimientos sociales...” y “otros” con 1,1%) prácticamente son inexistentes o irrelevantes como fuentes para la temática “mantenimiento”. Por su parte, el protagonismo de los “administradores de caminos”, como antes se mencionó para el SNC y luego la ABC, es evidente (78%). Es en esa categoría donde además aparecen con mayor participación los “transportistas” (23%). Al parecer son ellos, y - en menor medida- las “empresas constructoras” y las “sociedades y agrupaciones

¹³ Sobre el tema ver: “Trabajadores de OAS amenazan con bloqueos (Opinión, 15/12/2011), “Falange dice que en el Tipnis hay gran reserva petrolera” (Opinión, 09/10/2011), “Piden considerar el proyecto de 1990 del Gral. Román” (Opinión, 30/08/2011) y “Tipnis: fracasa diálogo y la ONU pide consenso” (Los Tiempos, 10/08/2011)

profesionales”, quienes van a protagonizar el conflicto en el escenario periodístico¹⁴ sobre la calidad de las carreteras y la prevención/solución de los desgastes e impactos que enfrentan por los fenómenos naturales, principalmente en temporada de lluvias, entre diciembre y febrero de todos los años.

Gráfico 8. Porcentaje de participación de los actores en las notas de prensa de Los Tiempos y Opinión sobre caminos (años 2002 a 2011) en la temática “mantenimiento”.

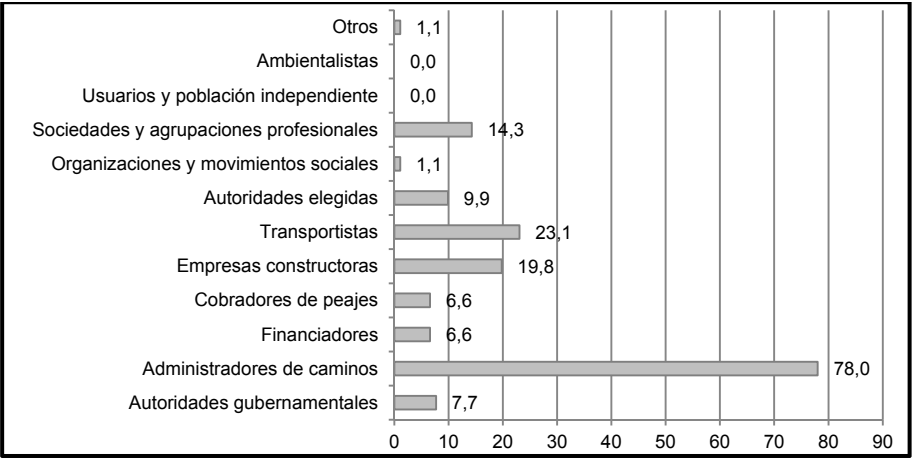
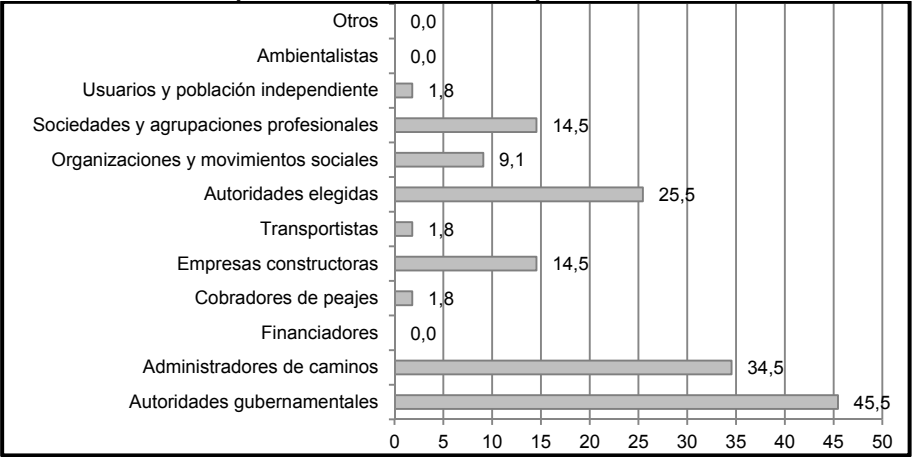


Gráfico 9. Porcentaje de participación de los actores en las notas de prensa de Los Tiempos y Opinión sobre caminos (años 2002 a 2011) en la temática denuncias de “corrupción-malversación-sobrepresios”.



En lo referido a las “denuncias por corrupción-malversación-sobrepresios” (gráfico 9), las notas de prensa toman como principales referentes a las “autoridades gubernamentales” (45%), así como a los “administradores de caminos” (34%) y a las “autoridades elegidas” (25,5%). Eso nos demuestra una vez más que se trata de un

¹⁴ Sobre la participación de los actores mencionados ver: “Ruta a Santa Cruz se queda sin mantenimiento” (Los Tiempos, 21/05/2006) y “La red interprovincial de caminos está expedita” (Opinión, 28/02/2002).

escenario politizado y de debate electoral. Así, los funcionarios públicos estatales (tanto de la SNC, la ABC, los ministerios y prefectura) y los líderes elegidos en ejercicio de gobierno son quienes se enfrentan en las denuncias. Con ellos otros actores aparecen menos, pero sin desarticularse de esa lógica electoralista: las “empresas constructoras” y las “sociedades y agrupaciones profesionales” (ambas con el 14,5%)¹⁵.

Ahora bien, si iniciamos la revisión de las notas de prensa que de alguna manera u otro se refieren a los tramos camineros en estudio, una primera clasificación interesante es la que diferencia los textos que toman a sus proyectos como argumento central o secundario. Esa distribución -mostrada en la tabla 4- es relevante para el estudio en la medida que nos indica cuándo los medios citados han concentrado su atención en el tema de la construcción en sí misma, en los recorridos propuestos, en sus alternativas y dificultades, o cuándo elementos relativamente laterales ligados a ellos han ganado el protagonismo central de la discusión.

Tabla 5. Participación central o secundaria de los tramos en estudio en las notas prensa de Los Tiempos y Opinión (2002-2011)

NOTAS RELACIONADAS A LOS CASOS DE ESTUDIO	TOTAL	TSIM-VT		TVS	
		Central	Secundario	Central	Secundario
Cantidad	479	340	75	31	36
Porcentaje respecto al universo total (717=100%)	67	47	10	4	5

En esa línea, la tabla expresa varios aspectos, por un lado que el porcentaje de notas que toman al TVS como central y secundario son casi similares lo que, como se verá más adelante, se vincula a la electoralización y judicialización que ha ocupado la escena vinculada al proyecto carretero. En contraste, casi la mitad de todas las notas hablan del TSIM-VT de manera central (47%) frente a un 10% que lo hace de manera lateral. Las cifras dan cuenta de la importancia mediática que tiene el tema de definir si la carretera atravesaría o no por el TIPNIS, en el marco de la prensa Cochabambina. Otro aspecto que vale la pena mencionar, es que existen algunas notas en las que ambos tramos -de manera secundaria- son nominados, principalmente aquéllas donde se retoma la situación caminera global del departamento de Cochabamba y la necesidad de nuevas rutas y proyectos de articulación de la capital a las provincias y a otros departamentos¹⁶.

Si revisamos cómo se han distribuido las notas por año, tanto en términos globales (tabla 6) como diferenciando las temáticas centrales y secundarias (gráfica 10), su distribución permite asumir que ambos tramos fueron tomados en cuenta -de alguna manera u otra- a lo largo de todos los periodos mencionados. Solamente durante el 2005 no existe ninguna mención para el TVS, pero los demás años existen alusiones -aunque sean pocas- sobre él, ya sea para mencionar el mal estado del camino actual o para mencionar el avance en obras complementarias, tal es el caso del puente Sacambaya. Sin embargo, para ese proyecto queda en claro que los momentos más significativos de su consideración como hecho noticioso se dan durante los años 2006 y 2009. En el primero de esos periodos su atención se debe

¹⁵ Al respecto revisar: “Ingenieros aclaran que sólo quieren un presupuesto razonable para camino al Beni” (Opinión, 01/11/2008) y “115 denuncias de corrupción en Prefectura” (Los Tiempos, 23/12/2008).

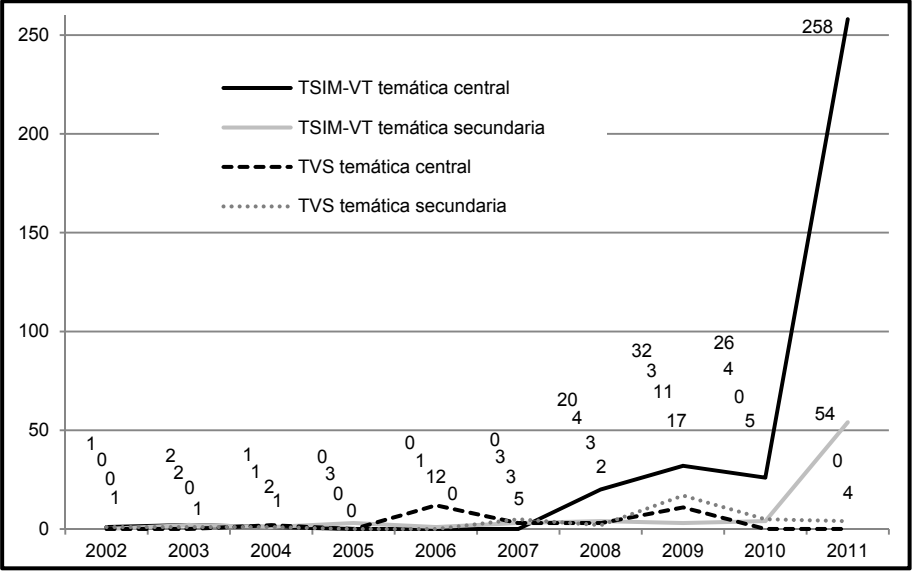
¹⁶ En esa línea ver: “Manfred presenta plan que enfatiza en vías” (Los Tiempos, 06/06/2007) y “La inversión en mantenimiento vial será de \$us 11.7 millones” (Opinión, 01/10/2003)

al inicio de las obras a partir de la propuesta del primer prefecto elegido de Cochabamba (Manfred Reyes Villa) quien asume el proyecto como una de sus obras principales de gestión¹⁷. El año 2009 el mismo personaje es revocado de su cargo a partir de un “referéndum revocatorio”, por lo que su puesto es asignado a personeros del Gobierno Central (primero Rafael Puente, luego Jorge Ledezma) y luego elegido (Edmundo Novillo), de ahí que la carretera -su mala adjudicación y ejecución- sea uno tema lateral a otro central: el juicio de responsabilidades contra el exprefecto Reyes Villa¹⁸.

Tabla 6. Notas sobre los tramos en estudio en Los Tiempos y Opinión por año (2002-2011)

Año	TSIM-VT		TVS	
	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje	Cantidad
2002	0,2	1	1,5	1
2003	1,0	4	1,5	1
2004	0,5	2	4,5	3
2005	0,7	3	0,0	0
2006	0,2	1	17,9	12
2007	0,7	3	11,9	8
2008	5,8	24	7,5	5
2009	8,4	35	41,8	28
2010	7,2	30	7,5	5
2011	75,2	312	5,5	4
Total	100	415	100	67

Gráfico 10. Cantidad de notas referidas de forma central o secundaria de los tramos en estudio en Los Tiempos y Opinión por año (2002-2011)



¹⁷ Sobre el tema revisar: “Manfred anuncia construir nueva carretera a La Paz” (Los Tiempos, 07/07/2006) y “Prefectura construirá carretera alternaiva a La Paz desde agosto” (Opinión, 07/07/2006).

¹⁸ Ver: “Reyes Villa empeoró su situación jurídica al no acatar disposiciones judiciales para responder a cargos de corrupción” (Los Tiempos, 17/12/2009) y “Dos prefecturas masistas frenan nueva ruta a La Paz” (Los Tiempos, 06/04/2009).

En cambio, la mención al caso de TSIM-VT está presente todos los años, aunque sea como un tema secundario. Inicia su despegue como una temática central en 2008, ascendiendo en importancia el 2009, cuando el financiamiento y el proyecto en sí mismo se inicia formalmente¹⁹. Pese a que el 2010 se registra un leve descenso, posteriormente muestra una gran escalada el 2011. Del total de las notas que hablan sobre ese tramo, un 75% corresponden a esa gestión. Una importante cantidad toma a la carretera y a la discusión de su trazado como eje principal (258), pero también aquéllas que posicionan al proyecto carretero como un elemento secundario son un número relevante (54). Así, por un lado la propuesta de carretera, como proyecto impulsado por el gobierno nacional, implica y convoca a un debate sin precedentes en los años tomados para el estudio; por otro lado, también el fenómeno noticioso se profundiza a partir de la denominada “VIII marcha indígena”²⁰ que llevan adelante algunas organizaciones indígenas del TIPNIS en contra del proyecto. En cierta medida es la misma marcha -y la represión que sufre- que ocupa principalmente a las notas que toman a TSIM-VT como tema secundario, ya que la discusión deja de girar sobre su trazado y se concentra en la violencia, las responsabilidades y las denuncias sobre las acciones gubernamentales²¹ contra la marcha.

En ese contexto, es evidente que la temática que más ha condensado la atención de las notas que corresponden a ambos proyectos es la “construcción”, como lo muestran las tablas 7 y 8. Más allá de eso, es interesante notar que para el TSIM-VT otra temática relevante es el “conflicto” generado por la construcción, lo que ratifica lo ya explicado para el desarrollo del año 2011 del gráfico 10. En cambio, para el TV-S la participación de las “denuncias de corrupción, malversación, sobreprecios” es similar a la de “conflictos por construcción”, lo que también corrobora el análisis que nos muestra la forma política-electoral en que se abordó el proyecto de esa carretera.

Para cerrar el análisis, si se toma en cuenta a los actores para el TV-S, de los 12 que se identificaron en el debate total de los caminos en la prensa local, solo 7 participan en la discusión. En ese marco, la fuerte presencia de las “autoridades elegidas” y “autoridades gubernamentales” muestran que el debate se concentró en la lucha de poderes entre gobierno central y departamental, entre oficialismo y oposición, restando importancia a los elementos técnicos que podrían sugerir las “empresas constructoras”, “administradores de caminos” y las “sociedades y agrupaciones”, además de restar la importancia de la participación de “organizaciones y movimientos sociales”. Mientras que en el caso del TSIM-VT todos los actores convocados participan en la discusión, marcando como principales fuentes precisamente a “organizaciones y movimientos sociales” y a las “autoridades gubernamentales”. De los demás actores vinculados a la discusión de este último tramo, vale la pena llamar la atención sobre la categoría “otros” ya que se compone de 32 participaciones, del total de 35 en todas las notas estudiadas (ver tablas 1, 2 y 3), lo que permite afirmar que se trata de la veta noticiosa que ha convocado una

¹⁹ Ver por ejemplo: “Brasil aprueba crédito para carretera al Beni” (Opinión, 28/03/2009) y “OAS inició obras de diseño en la ruta Villa Tunari-Beni” (Los Tiempos, 28/06/2009)

²⁰ Revisar: “Indígenas deciden defender el Tipnis con gran marcha” (Los Tiempos, 26/06/2011) y “Indígenas se dividen y afines al MAS se inclinan por vía que cruza Tipnis” (Opinión, 07/07/2011)

²¹ En ese tema ver: “Violenta intervención de marcha indígena” (Los Tiempos, 26/09/2011) y “Represión deja bebé muerto y 37 desaparecidos” (Opinión, 26/09/2011)

gran diversidad de fuentes y opiniones, superando la escala nacional y convocando a entidades multilaterales, como se ya mencionó.

Tabla 7. Participación de los temas en las notas de prensa sobre los tramos en estudio en Los Tiempos y Opinión por año (2002-2011)

ESTUDIOS DE CASO		Construcción	Derrumbe/destrucción	Deforestación	Avasallamiento	Mantenimiento	Peajes	Denuncias de corr. malversación, sobrepagos	Conflicto/deforestación	Conflictos/mantenimiento	Conflictos/derrumbe/destrucción	Conflictos/construcción	Conflictos/peajes
TSIM-VT	N°	409	0	8	7	4	1	18	6	1	0	344	5
	%	98,6	0,0	1,9	1,7	1,0	0,2	4,3	1,4	0,2	0,0	82,9	1,2
TV-S	N°	65	1	0	0	2	0	27	0	0	0	25	0
	%	97,0	1,5	0,0	0,0	3,0	0,0	40,3	0,0	0,0	0,0	37,3	0,0

Tabla 8. Participación de los actores en las notas de prensa sobre los tramos en estudio en Los Tiempos y Opinión por año (2002-2011)

ESTUDIOS DE CASO		Autoridades gubernamentales	Administradores de caminos	Financiadores	Cobradores de peajes	Empresas constructoras	Transportistas	Autoridades elegidas	Organizaciones y movimientos sociales	Sociedades y agrupaciones profesionales	Usuarios y población independiente	Ambientalistas	Otros
TSIM-VT	N°	170	73	7	2	61	2	80	220	52	4	11	32
	%	41,0	17,6	1,7	0,5	14,7	0,5	19,3	53,0	12,5	1,0	2,7	7,7
TV-S	N°	27	4	0	0	5	2	43	3	3	0	0	0
	%	40,3	16,0	0,0	0,0	7,5	3,0	64,2	60,0	4,5	0,0	0,0	0,0

Conclusión

La revisión de prensa, ha permitido cotejar información y generar sistemas de relaciones entre temáticas y actores. Pero sin duda, su sentido cobra relevancia cuando se vincula con las características sociopolíticas e históricas de las notas de prensa desde sus contextos y contenidos específicos.

Los elementos constantes, tal es el caso de la permanencia de las autoridades de gobierno, de la administradora de caminos y de la temática construcción a lo largo de los 10 años estudiados, ponen en evidencia un escenario donde el Estado es concebido como el responsable -prácticamente exclusivo- de la Red Vial Fundamental. Pero también llaman la atención las transformaciones, tal es el caso de la fluctuación que supone la participación de las autoridades elegidas (vinculadas al caso TV-S) y las organizaciones sociales (relacionadas al tramo TSIM-VT), poniendo a la luz cómo las transformaciones del mismo Estado, a través de los procesos de autonomía de las prefecturas o de las territorios (nacionalidades) indígenas/originario/campesino, implican subrayar la connotación de la palabra

“responsable” hacia el sentido de “culpable” al momento de proponer proyectos carreteros.

En ese marco, la sistematización de las notas referidas a cada tramo admiten establecer comparaciones y mostrar cómo propuestas de intervención territorial similares toman dimensiones distintas y producen tensiones y demandas diferentes, involucrando actores de “escalas” diferentes. Queda en claro que el TSIM-VT es el proyecto carretero más noticioso en Cochabamba en los últimos 10 años. A partir de la revisión se puede afirmar que pese a la existencia permanente de una preocupación por la temática carretera, ella llega a su máxima expresión con ese caso, por la complejidad y la diversidad de actores que acopla.

Con la lectura propuesta se visibilizan tendencias globales, una mirada generalizadora pero probablemente miope, que logra establecer emplazamientos de enunciación desde la tarima –no siempre abierta ni democrática- de ciertos medios de información masiva considerados “tradicionales” de Cochabamba. Las tablas y gráficos esquematizan un esqueleto global cuyo contenido requiere de un contrapunto de lecturas detalladas sobre la diversidad y la complejidad que encierra cada una de las categorías sugeridas como ordenadoras de la información.

ANEXO 7:

LISTA DE ENTREVISTADOS CLAVE

Una parte importante del análisis de la tesis se sostiene en el desarrollo y la interpretación de entrevistas a diferentes actores vinculados a los estudios de caso (F-24 y F-25). El siguiente anexo detalla su participación y explicita los ejes temáticos sobre los que se llevan a adelante.

Cabe aclarar que la mayoría de las entrevistas se desarrollan bajo una dinámica semi-dirigida, ya que se cuenta con un guion base para obtener cierta información específica, pero se prioriza el establecimiento de un ambiente conversacional, admitiendo otras referencias a los proyectos carreteros y a su trama. Así por ejemplo, en el caso de los informantes técnicos se prioriza su colaboración para comprender las características ingenieriles y viales de las propuestas de ruta, pero también se logra obtener testimonios referidos a la representaciones territoriales. Algo similar sucede con los usuarios y transportistas, con quiénes se prioriza el recuperar su posición subjetiva sobre la ruta, pero que también exponen elementos vinculados a la características técnicas ambientales y de los proyectos viales.

Tabla de Entrevistados Clave

Actor	Nº	Fecha	Temática prioritaria						
			Características Proyecto F-24	Características Proyecto F-25	Características Recorrido F-24	Características Recorrido F-25	Representaciones F-24	Representaciones F-25	Consulta previa
Técnicos Administradora Boliviana de Carreteras (Distrital Cochabamba)	3	22/06/2012	X	X					
		10/05/2013		X				X	
		10/05/2013	X				X		
Técnicos Administradora Boliviana de Carreteras Central	2	15/05/2013		X					
		15/05/2013	X						
Investigador / Técnico Académico	5	22/03/2012	X	X					
		23/03/2012	X	X					
		11/03/2013					X		X
		16/04/2013					X		X
		16/05/2013	X	X					
Representante colegio de ingenieros	2	22/03/2012	X	X					
Usuario / Habitante de las rutas	8	15/09/2012				X		X	
		12/11/2012				X		X	
		12/11/2012				X		X	
		11/11/2012				X		X	
		18/10/2012			X		X		
		19/10/2012			X		X		
		19/10/2012			X		X		
		19/10/2012			X		X		
Transportistas	2	19/10/2012			X		X		
		12/11/2012				X		X	
Dirigente Ichoa	1	19/10/2013			X		X		
Asambleísta departamental Yuracaré	1	22/07/2013	X				X		
Asambleísta departamental Ayopaya	1	11/06/2013		X				X	
Asambleísta departamental Cochabamba	1	10/05/2013	X	X			X	X	
Técnico Gobernación Cochabamba	1	26/06/2012							
Asesor Gobernación de Cochabamba	1	22/03/2012	X	X					X
Técnico Minitesrio de Agua y Medio Medio ambiente y Agua	1	16/05/2013	X	X					X
Técnico Minitesrio de Obras Públicas	1	15/05/2013	X	X					X
Técnico SERNAP	2	08/05/2013	X				X		
		10/05/2013		X				X	
Responsable Servicio Intercultural de Fortalecimiento Democrático	1	15/05/2013							X

Fuente: Elaboración propia

