

El TIPNIS es parte fundamental de una carretera biocénica internacional



En efecto, todas las acciones desarrolladas por el gobierno, de imponer la construcción de la súper carretera en el TIPNIS (Villa Tunari-San Ignacio de Moxos), son esencialmente, para conectarla a la súper carretera internacional en la frontera con el Estado de Rondonia(Brasil).

Evo Morales y altas autoridades del gobierno del MAS, han negociado con Lula (varios años atrás), conectarse con la carretera proveniente de Brasil, significando en los hechos, construir el quinto corredor bioceánico que favorecerá en un 100% a los agroindustriales de Rondonia.

El tramo se concretaría así: Villa Tunari-San Ignacio de Moxos- Trinidad- Puerto Ustarex (frontera con Rondonia-Brasil). Nos separa el río Iténes o Guaporé. En la otra

orilla, se encuentra el Municipio Costa de Márquez (Estado de Rondonia).

Hasta este Municipio, llega la Súper carretera denominada BR 429, que ha sido construida en los últimos 3 años bajo recomendaciones estrictas de concluirla lo más pronto posible, y con una inversión de 1.100 millones de dólares aprobada el 2009. Para su construcción han desalojado de sus territorios a miles de indígenas brasileños y los ha despojado de sus tierras, contaminando por supuesto el medio ambiente y deforestado miles de hectáreas.

La Octava Marcha indígena de finales de 2011 ha sido contundente para evitar la construcción de la carretera del Tipnis. Esta marcha conquistó una ley para su prohibición, la Ley 180; sin embargo, el gobierno la desconoció con la Ley 222. ¿Cuál la razón? La razón, es el compromiso del gobierno establecido con el gobierno del Brasil y los

agroindustriales del Estado de Rondonia. Estos constituyen un gran poder económico y político que presiona al gobierno boliviano para la construcción, porque sin duda alguna, es el único tramo que faltaría; el resto ya está conectado, sólo faltan pavimentarlos.

La carretera del TIPNIS no integrará a los pueblos indígenas ni les llevará progreso, salud y educación. Esta carretera, será parte fundamental de la gran carretera internacional, que ligará el Estado de Rondonia con Chile. Ellos serán los únicos integrados y beneficiados.

Consecuencias de esta carretera:

1. Transitarán por esta carretera 12.000 camiones por mes, con una capacidad de carga de 45 a 60 toneladas, transportando 6.480.000 toneladas al año. Cada día pasarán por cada punto del trayecto de la carretera 400 camiones, transportando 18.000 toneladas¹. A ello debemos sumar el flujo de camiones hacia los puertos del Pacífico que vendrán de Puerto Suárez (Bolivia) y la de San Matías, y el actual flujo vehicular que viene de Santa Cruz, Cochabamba, La Paz y Oruro.

Con la actual política caminera del gobierno, nos convertiremos en un país de tránsito y en 10 años el Eje troncal de Bolivia será una moderna Patacamaya. Los tres corredores que atraviesan el país le beneficiarán en su totalidad al Brasil, a las transnacionales y a los intereses norteamericanos.

2. Este transporte terrestre alterará el sistema ambiental físico, químico, biológico, cultural y socio económico en todo el trayecto de la carretera. Todo proyecto de transporte conlleva un impacto ambiental, que por efecto del desarrollo de la infraestructura, provocaría una segregación espacial, un impacto visual o modificar el uso del suelo. El desarrollo de las actividades técnicas y de trabajo, provocarán efectos funestos sobre la calidad de vida de la población, a través de la emisión de ruidos, vibraciones, accidentes y polución del aire y del agua. El sistema vehicular que emplea motores a combustión será el directo causante de la polución atmosférica local y nacional. Se constató por investigaciones realizadas, que el transporte terrestre, es el causante de la mayor emisión de CO₂, en relación a otros sistemas de transporte ■

¹ Color ABC, 18 de diciembre de 2007, Paraguay.