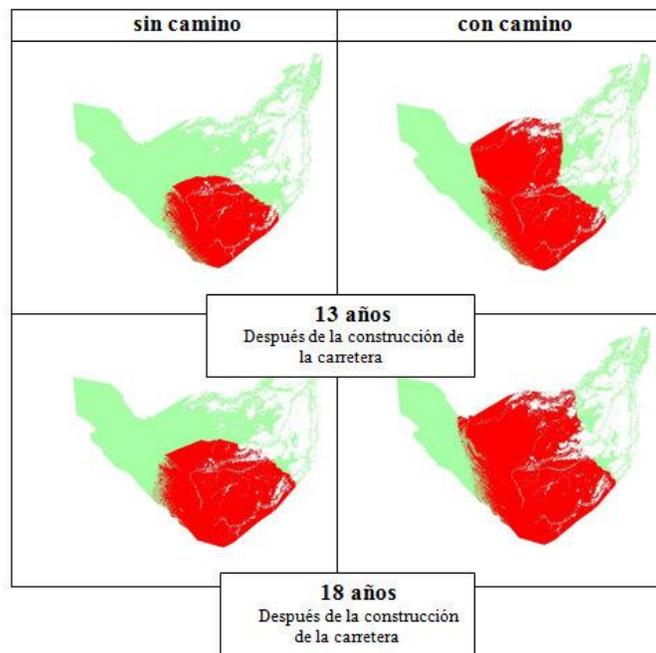


Albó, Xavier, "Bolivia: Deforestación del TIPNIS. Los mapas dicen más que mil palabras...", *Servicios en Comunicación Intercultural Servindi*, Lima, Perú, 12 de octubre de 2011.

Consultado en:

<http://servindi.org/actualidad/52847>

Fecha de consulta: 15/04/2013.



12 de octubre, 2011.- ...Por eso aquí contrasto primero dos mapas que prevén qué ocurrirá en el TIPNIS sin o con carretera en un plazo de 18 años, desde la apertura (o no) de la carretera, es decir, más o menos hacia el 2030; y después dos series que muestran ese proceso paso a paso.

Estos mapas provienen de la versión en prensa de la investigación “Viabilidad económica e institucional para el desarrollo de iniciativas que reduzcan la deforestación en el TIPNIS”, dentro del programa ambiental financiado por la Embajada de Dinamarca y coordinado por el PIEB, del que ya se hizo un reportaje detallado en *Página 7* (1-07-2007).

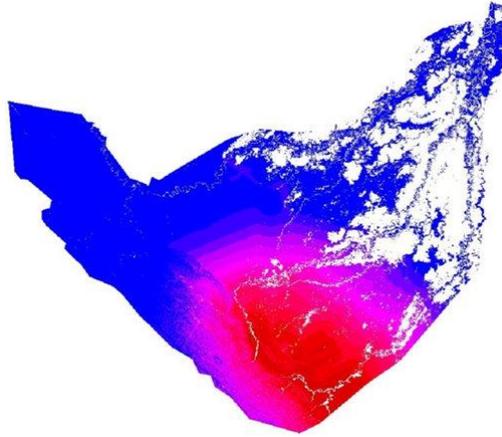


Figura 1

Los dos primeros mapas, más detallados, son una proyección matemática de la deforestación a partir de lo ocurrido entre 1986-2007, tomando en cuenta la incidencia de cuatro índices sobre ella. Estos son, desde el que más incide al que menos, el que más afecta es (1) el menor costo de transporte a Villa Tunari. Los otros tres, por orden decreciente, son (2) la pendiente del terreno, (3) la distancia a centros poblados y la (4) distancia a ríos. El primer mapa hace esa proyección asumiendo que no se construye la carretera y el segundo mapa asume que sí se construye, con lo que el abaratamiento del costo de transporte incide en la mayor ocupación y deforestación.

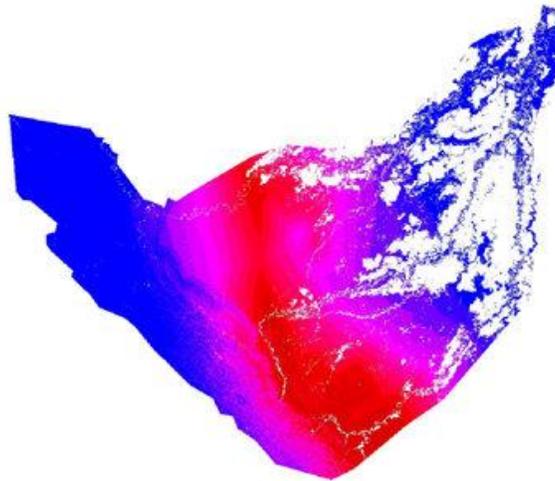


Figura 2.

Las figuras 1 y 2 muestran la probabilidad de la deforestación hasta aproximadamente el 2030 en dos escenarios, una sin y el otro con la carretera.

En ambos mapas las partes en blanco, al este hacia el río Mamoré, son áreas no boscosas de sabana inundadiza y otras desforestadas desde mucho antes. Las en azul son otras boscosas pero sin peligro de que sean afectadas por la deforestación. En cambio el tono más rojo señala los lugares con muy alta probabilidad de deforestación y los otros intermedios, medio morados son los de probabilidad intermedia.

La otra serie doble de 5 x 2 mapas muestra cómo va avanzando el desmonte probable sin o con carretera en otros tantos momentos del tiempo. En el primero de la serie “sin carretera”, la parte desmontada (en blanco) ya rebalsa, aunque todavía poco, la “línea roja” que menciono en el siguiente párrafo. Pero en la serie “con carretera” ya se empieza a ver, más al norte, su efecto a lo largo de ella.

El punto de partida es que ya ahora en la parte sur (Polígono 7) la deforestación ha sido muy intensa desde que en 1997 se demarcó allí la “línea roja”, como una frontera concertada entre los cocaleros, al sur, y el resto del parque, más al norte, coincidiendo con lo que desde 2009 ya ha sido titulado, además, como Territorio Indígena Originario Campesino (TIOC, antes TCO). En ninguno de los dos cálculos se ha incluido las mayores ganancias (y, por tanto, mayor atractivo) que aporta la actividad cocalera, la más común en la parte sur hoy ya muy desboscada.

Como se ve, en ambos casos – sin o con carretera – el desmonte avanza, rebalsando por todos lados la línea roja. Pero si se añade la carretera mencionada, ese rebalse prácticamente se dobla cubriendo totalmente la parte central norte del TIPNIS norte, dejando sólo a ambos lados una parte más boscosa y montañosa al oeste y otra naturalmente menos boscosa y más inundadiza al este.

La carretera facilita el desarrollo con mayor población externa, que sin duda apetece estas tierras pero mayormente con otra lógica de desarrollo. Pero es prácticamente el requiem

para el Parque, con su otra vocación agrosilvícola única. Seguramente hará perder la credibilidad de cualquier apoyo ulterior al Gobierno desde el exterior para recursos favorables al medioambiente, hoy todavía posibles. Es “sacrificar la Madre Tierra por el desarrollo”, como ha sugerido Isaac Ávalos. ¿Es lo que pregonamos y queremos?

Pero la pregunta más de fondo y conducente al diálogo franco es: ¿Cómo podemos llegar a concertar un desarrollo genuino y controlado que permita seguir conviviendo con la Madre Tierra en ambientes frágiles pero de gran riqueza por su biodiversidad única?

Pienso que, si hay voluntad política tanto en el Gobierno como entre los diversos actores involucrados, es posible llegar a tales niveles de acuerdo, quizás con nuevos trazos de ruta, que seguramente serían muy financiados por instancias internacionales que siguen esperando y deseando que Evo sea el héroe defensor de la Madre Tierra.

¿O quizás también sin alterar tanto el trazo actual? Se requeriría entonces una sólida decisión política y sanciones drásticas y reales en el caso de incumplimiento. Donde tales sanciones funcionaron mejor fue en las autopistas que unían Alemania occidental y Berlín, a través de la Alemania oriental, durante la guerra fría. Sería bueno tener buenos ejemplos de otras rutas que cruzan parques naturales, para ver si aquí será posible repetirlos, pese al encono histórico ya existente entre la concepción de desarrollo originario y el de los nuevos asentamientos, sobre todo de cocaleros...

Esta doble serie detalla paso a paso el proceso del desmonte del área hasta
aproximadamente el año 2035 sin y con carretera

