

## **POLITICA GUBERNAMENTAL EQUIVOCADA AGRAVA PROBLEMA TIPNIS**

**Antonio Bazoberry Q.**

La política gubernamental equivocada, agrava la situación TIPNIS, porque se inició como problema social en la octava marcha y ahora con la novena marcha, pasó a ser un problema nacional, debido a que el Presidente Morales insiste se construya la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos cruzando el TIPNIS. Esta posición provocó una reacción internacional con el apoyo de Naciones indígenas de la Cuenca Amazónica.

A esta política gubernamental equivocada, se debe informar al gobierno, a sus asesores y a los miembros de la Asamblea Constituyente del Estado Plurinacional, que la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos no es rentable ni recomendable, como se demuestra al revisar los antecedentes técnicos, económicos y políticos.

Es un error del gobierno, adoptar una posición intransigente para que se construya la Carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, sin antes analizar la rentabilidad del proyecto, considerando el transporte en el tramo vial proyectado, tomando en cuenta todas las alternativas para el transporte por carretera o por vía fluvial de bienes producidos y productos demandados, incluyendo los efectos de flujo de carga de retorno.

Para que el Gobierno, decida la construcción de una carretera o la rechace, es necesario analizar los requisitos exigidos internacionalmente relacionados al transporte por carreteras, antes de proceder a ejecutar un proyecto caminero. Además, debe estar sustentado por un estudio de factibilidad técnica, económica y financiera y un análisis de rentabilidad económica basado en la tasa interna de retorno y el beneficio costo.

Con el fin de demostrar que la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos no es rentable ni cumple con las especificaciones internacionales, adoptaremos como referencia las disposiciones técnicas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México, donde se determina que una carretera para que sea económicamente rentable, el tráfico vehicular diario debe ser de 50 a 500 vehículos como promedio anual.

Estos datos servirán de referencia para que el gobierno se de cuenta que la carretera Villa Tunari San Ignacio de Moxos, no es rentable ni viable para promover un desarrollo económico y social en el Oriente boliviano.

El gobierno, para verificar esta información, sus asesores técnicos deberían apoyarse en las estadística actualizada al año 2011 del Instituto Boliviano de Comercio Exterior y del Instituto Nacional de Estadísticas de Bolivia, donde encontrarán referencias que la carga representativa es el Fuel-oil cuyo peso se estima en 12,800 toneladas, de las cuales, solo se envían de Cochabamba al Beni, 896 toneladas anuales que se podrían transportar en 112 camiones de 8 toneladas de capacidad o sea, 9 cisternas por mes que significa menos de una cisterna por día. Además se conoce que el Fuel-oil se manda al Beni por vía fluvial y no se precisa de la carretera Villa Tunari-san Ignacio de Moxos.

Para analizar el transporte de carga del Beni a Cochabamba que pueda justificar la construcción de la Carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, se debe revisar el informe de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), que propone comercializar 300,000 cabezas de ganado de las cuales, se destinarían 25.000 para Cochabamba ([www.fmbolivia.com.bo](http://www.fmbolivia.com.bo)).

Estimando un peso de 400 Kilos por res, se precisarían 3.5 camiones día de 8 toneladas de capacidad, lo cual esta por debajo de 50 vehículos por día especificados para calificar la rentabilidad de la carretera Villa Tunari San Ignacio de Moxos.

Otro ejemplo de la política gubernamental equivocada, se refiere a la estrategia de dividir a los dirigentes marchistas. Luego, con la posibilidad de conseguir adeptos para que apoyen al gobierno en la construcción de la carretera que pase por el Tipnis, instituye la “Consulta Previa”

(Ley 222), donde el gobierno actuaría como arbitro entre los indígenas respaldados por una gran mayoría de los bolivianos y aquellos que le exigen al gobierno para que se construya la Carretera Cochabamba-Beni utilizando como paso el territorio indígena Isiboro Sécore. Este grupo que apoya al gobierno, por publicaciones de prensa, estaría conformado por campesinos aymaras trasladados a Pando para cuidar la frontera territorial de Bolivia, juntamente con algunos indígenas convencidos de que con la carretera dispondrían de agua potable, energía eléctrica, hospitales y otros que promuevan el desarrollo de la región, incluyendo gente que se auto denominan “pluriculturales” que en Yucumo figuran como Consejo Indígena del Sur (CONISUR).

Antonio Bazoberry Quiroga

Ing. Civil C.N.I. No.1928 (Universidad Mayor de San Andrés)

Diploma de Ingeniero Militar 1955 (Primera promoción de la EMI)

Ing. Ambientalista Certificado No.11104 (MDSYP)

Ex miembro del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

C.I. No. 00957 La Paz

Teléfono 279 5638

[anbazqui@entelnet.bo](mailto:anbazqui@entelnet.bo)

[www.antonibaz.orgfree.com](http://www.antonibaz.orgfree.com)