

## **Carretera Apolo -Tumupasa: los caminos de la madera**

Apenas 100 kilómetros lineales separan a Apolo de Ixiamas, mientras que la distancia por carretera es de 526 km. Aparentemente esta es la razón por la cuál el actual prefecto Mateo Laura, empujado por algunos residentes apoleños presiona por la construcción de esta carretera, a pesar del escaso número de posibles beneficiarios y los grandes impactos en una zona en que los habitantes locales, la región y el país tienen la oportunidad de buscar un desarrollo diferente en base al uso sustentable de su riqueza natural.

La carretera que pretenden consolidar dividirá el Parque Nacional y Área Natural de Manejo Integrado Madidi abriendo áreas muy remotas y bien conservadas, atravesará por lo menos dieciséis ríos en los afluentes del Machiarapo y del Tuichi y luego pasará por la serranía Cuñaca/Mamoque.

La vertiente oriental húmeda de la cordillera de los Andes, que se extiende desde Colombia hasta Bolivia es una de las regiones de más alta diversidad y presencia de especies únicas del planeta. La parte andina de la cuenca del río Beni cubre una superficie muy próxima a los 68000 km<sup>2</sup>, con un rango de altitud que va desde los 6500 msnm de los nevados andinos hasta los 200 msnm en el angosto del Bala. Esta gran variación altitudinal, junto con otros efectos debido a la presencia de la cordillera, implican una gran variedad de climas y ecoregiones y por tanto una elevada diversidad de habitats y especies.

Al oeste del río Beni se encuentra el valle del río Tuichi y toda la extensa región que forma parte del Parque Nacional Madidi. El Parque Madidi ocupa una superficie de 1.9 millones de hectáreas, principalmente a lo largo del valle del río Tuichi, aunque su extremo norte llega hasta las sabanas del río Heath y el extremo suroeste hasta la cordillera de Apolobamba con el piso altoandino y el bosque nublado de ceja. El Parque Madidi es reconocido actualmente como un área protegida de importancia mundial, con la mayor parte de sus ecosistemas intactos o poco alterados, lo que se debe fundamentalmente a su ubicación remota y de difícil acceso. El Parque limita en su lado oeste con otras áreas protegidas del Perú, también reconocidas internacionalmente. Para varios expertos, la región oriental de Los Andes entre Perú y Bolivia es la de mayor biodiversidad biológica de todo el planeta. (Molina, 2000)

Entre los criterios técnicos para planificar carreteras en el país, se debería incorporar que estas al menos cumplan una función económico social, lo que significa que la gente que habita a lo largo de la carretera obtenga algún beneficio con ella. Pero se trata de una ruta donde existen muy pocos habitantes (beneficiarios) que no viven del comercio en la ruta y más bien mantienen otros sistemas de vida y formas de uso de la naturaleza.

Peor aún si se toma en cuenta el alto costo de construcción, del mantenimiento de las laderas inclinadas y los suelos inestables que predominan a lo largo de la ruta propuesta, la cantidad de puentes que se requieren para cruzar los ríos importantes y el bajo número de beneficiarios se suman los factores que se contraponen a la

carretera. (Reid, 2000). En realidad los principales beneficiarios serían los madereros, quienes disfrutarían de un acceso subsidiado para recursos actualmente remotos y junto a ellos los especuladores de tierra.

La historia de la extracción de madera a gran escala se remonta a 1981, cuando Fátima Ltda. obtuvo una concesión. La extracción de madera se intensificó a principios de los noventa, alcanzando su climax entre 1995 y 1997, con 47 campamentos madereros en las cuencas del Tuichi y del Madidi. A finales de 1997, la consolidación del Parque Madidi y la existencia cada vez más reducida de mara motivaron la caída de la actividad extractiva local, pero durante los dos años últimos, las denuncias y decomisos por explotación ilegal de madera volvieron a acrecentarse, lo que coincide con la apertura ilegal de la senda que ahora defiende la Prefectura de La Paz.

Con las consideraciones anteriores, será muy difícil, sino imposible justificar el proyecto frente a cualquier financiador, no solo por la falta de un tráfico promedio, sino por los graves impactos ambientales.

La Ley del Medio Ambiente ha establecido que este tipo de obras debe cumplir con los procedimientos de evaluación de impacto ambiental, los cuales deben realizarse con un proceso de participación y consulta. De esta manera, todo ciudadano tiene derecho a reclamar y participar informadamente cuando se realice el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, porque se trata de un área protegida nacional, que, de acuerdo a la ley es de "interés público y social". Por lo tanto se trata de un patrimonio que pertenece a todos los bolivianos.

En contraposición a estos proyectos de "desarrollo a la antigua", la región ha visto un rápido aumento del turismo en el área, estimulado en principio por la publicación de un libro de aventura en el valle del Tuichi. De esta manera, en la actualidad, Rurrenabaque se ha convertido en uno de los principales centros turísticos de la región. Proyectos de ecoturismo comunitario indígena como el de Mapajos, en el área protegida y territorio indígena Pilón Lajas, contribuyen a la sostenibilidad del área y constituyen un ejemplo de utilización y manejo de la biodiversidad por las comunidades que habitan estas regiones.

Si el objetivo oficial de la carretera Apolo Ixiamas es facilitar el transporte entre el altiplano y la tierras bajas de La Paz, Apolo y Tumupasa, esta no es la única ruta ni la mejor. Una inversión más apropiada y razonable debería contemplar el mejoramiento de la ruta existente y la priorización a nivel departamental de caminos que verdaderamente sean demandados por los pobladores y contribuyan al desarrollo y uso sustentable de los recursos naturales. El ejemplo más patético de que las nuevas rutas pueden traer mayores problemas y mayores costos es la carretera Cotapata Santa Bárbara, cuya inauguración, al momento, no ha resuelto ningún problema, a pesar de toda la destrucción de bosques y ecosistemas que ha llevado hacerla.

Por lo mencionado, se trata en realidad de una carretera para extraer recursos, con graves impactos para los pueblos, algunos de ellos muy poco conocidos, que habitan el área. Una evaluación de registros propietarios seguramente permitiría hacer conocer quién está detrás del proyecto de camino.