

Globalización con equidad

Una carretera, muchos conflictos



Eduardo Gudynas

En Bolivia se está agudizando el enfrentamiento entre grupos ciudadanos, especialmente indígenas, y el gobierno de Evo Morales, por su intención de construir una carretera en un parque nacional y territorio propio de grupos indígenas.

Muchos dicen que sólo es un conflicto ambiental: la promesa de desarrollo con una gran carretera, frente a la apertura de vastas zonas a la explotación de gas y petróleo, la deforestación, y la llegada de colonos. Pero hay aquí muchos otros problemas, que muestran la llegada de nuevos tipos de conflictos.

A la disputa ambiental se suman las tensiones entre distintos actores sociales locales: los pueblos originarios por un lado, y los llamados “colonos” por el otro, muchos de los cuales son campesinos andinos que invaden la zona (aumentando problemas como la tala de la selva o la expansión cocalera). Esto se expande en una controversia política, ya que muchos de esos grupos campesinos son también la base política de Evo Morales.

Se genera así una creciente división, donde organizaciones sociales del altiplano, incluyendo indígenas, apoyan la carretera, mientras los pueblos de las tierras bajas tropicales y ambientalistas, la rechazan. Unos analistas la reducen a una disputa entre el gobierno y una nueva oposición; otros advierten sobre el enfrentamiento de indios contra indios.

Además, los indígenas del trópico amazónico comienzan a sentir la presión de aimaras en sus tierras. El gobierno empuja en ese sentido con sus alertas sobre las enormes extensiones disponibles para esos indígenas (80 hectáreas por persona), frente a la escasez que se vive en el altiplano y la sierra. Da unos pasos más con la idea de redistribuir la tierra recortando áreas protegidas y zonas indígenas, pero no muestra ese ímpetu con los agro-exportadores.

El gobierno defiende esa carretera como indispensable para sus planes de desarrollo, los que se vuelven cada vez más extractivistas, aunque dice que eso es indispensable para financiar los bonos sociales. Interviene los teléfonos de los líderes indígenas pero hace un llamado a la participación.

Por si fuera poco, la carretera también involucra una disputa geopolítica. El emprendimiento es financiado por Brasil, construido por empresas Brasileñas, y es funcional a sus intereses de intercomunicación.

Casos como este muestra que ya no es posible tratar a los conflictos bajo las viejas etiquetas; los reduccionismos caducaron. Los conflictos ahora son multidimensionales, sociales como ambientales, locales como regionales, políticos como culturales.