

TRIBUNAL INTERNACIONAL DE DERECHOS DE LA NATURALEZA
AUDIENCIA BOLIVIA
CASO: TERRITORIO INDÍGENA PARQUE NACIONAL ISIBORO SÉCURE (TIPNIS)
FRENTE AL PROYECTO CARRETERO VILLA TUNARI – SAN IGNACIO DE
MOXOS

Síntesis

El conflicto es producto de las acciones del gobierno de Bolivia para construir la carretera que atravesará el Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Secure (TIPNIS) -selva de alta biodiversidad y sensible por el conglomerado de ecosistemas que alberga-, violando los derechos de la Madre Tierra y los derechos de los pueblos indígenas. Desde 2011 las comunidades indígenas comienzan una serie de movilizaciones en rechazo al proyecto carretero, logrando la promulgación de la Ley 180 de protección especial al TIPNIS, sin embargo, en 2017 el gobierno aprueba la Ley 969 que deroga la ley 180 y abre las puertas para la construcción de la vía por el corazón de este parque nacional y territorio indígena.

La carretera -segmentada en tres tramos- sigue en construcción: mientras el Tramo I (extremo sur) ya fue inaugurado en 2016, el Tramo III (extremo norte) está en plena construcción hace tres años. El segmento que queda pendiente es el Tramo II que atravesaría la Zona Núcleo -área de extrema preservación ambiental- del TIPNIS. El Tramo II no cuenta con un estudio de impacto ambiental de la carretera sin embargo actualmente se construyen tres puentes sobre los ríos Isiboro, Ibuelo y Sazama dentro del Parque Nacional en la zona llamada polígono 7, que se hacen bajo resguardo de los “colonos” (campesinos migrantes de origen andino) que avasallan el extremo sur hace décadas, vulnerando la doble condición de protección legal del TIPNIS como Parque Nacional y Territorio Indígena.

Una carretera por medio del TIPNIS permitirá el avance de la colonización campesina, y con ella la ampliación de la frontera agrícola de monocultivo de hoja de coca destinada al narcotráfico. Esta presión es la que está propiciando una masiva deforestación en la zona, que unida a la vía terminará con los bosques en menos de dos décadas. Con el daño permanente y estructural a los bosques húmedos generadores de oxígeno y lluvia, la vía provocará la ruptura de ciclos vitales para la reproducción, regeneración y sostenimiento de la biodiversidad, así como desplazará y reducirá la fauna por la fragmentación, destrucción y contaminación de su hábitat. A estas amenazas se suma la previsible prospección petrolera, que generará una doble presión sobre los recursos del bosque.

En términos étnicos, será inevitable la migración y el desplazamiento de los pueblos indígenas Tsimane, Mojeño Trinitario y Yuracaré por la destrucción de sus sistemas culturales, sus fuentes de vida y su territorio ancestral llamado “Loma Santa” o “Casa Grande”. De hecho, en el polígono 7 las comunidades indígenas han sido acorraladas o mimetizadas dentro los sindicatos colonos. Desde 2011 el gobierno ha atacado al movimiento en defensa del TIPNIS: ha dividido a las familias, a las comunidades y ha debilitado a las organizaciones indígenas (FIDH, 2013); ha reprimido de forma brutal a marchistas del TIPNIS en 2011; y ha lanzado constantes amenazas y represalias hacia activistas ecologistas, organizaciones, instituciones e investigadoras/es sociales que acompañan la defensa del TIPNIS.

Denunciamos ante el Tribunal Internacional de Derechos de la Naturaleza la vulneración en el caso del TIPNIS de la Declaración Universal de los Derechos de la Madre Tierra por parte del Estado Plurinacional de Bolivia, y solicitamos que el Tribunal exija al gobierno el cumplimiento de los Derechos de la Madre Tierra consignados en la Ley N°71; la aplicación de otras disposiciones vigentes para la defensa, protección y conservación de este territorio; el establecimiento de medidas de precaución y restricción en el caso de la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos; y la restauración de los daños ambientales provocados en el TIPNIS.

PARTE I

El TIPNIS: breve cronología del conflicto

El Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore (TIPNIS) es al mismo tiempo un área protegida nacional y un territorio indígena titulado. El nombre se debe a los ríos Isiboro y Sécore que atraviesan el territorio. Se ubica al sur del departamento de Beni y al norte del departamento de Cochabamba, en una zona de conflicto de límites entre ambos departamentos (SERNAP, 2011). Los municipios involucrados son: San Ignacio de Moxos y Loreto en el Beni, y Villa Tunari en Cochabamba.

Este territorio fue declarado Parque Nacional en 1965, mediante Decreto Ley 7401ⁱ, con una extensión original de 1.225,347 hectáreas. En 1990, después de la Primera Marcha por el territorio y la dignidad indígena, mediante Decreto Supremo 22610ⁱⁱ, asume doble categoría: Parque Nacional y Territorio Indígena. En 1997 los pueblos indígenas reciben el Título Ejecutorial del Instituto Nacional de Reforma Agraria (INRA)ⁱⁱⁱ para la Tierra Comunitaria de Origen (TCO) TIPNIS. El 13 de febrero de 2009, los pueblos Yuracaré, Tsimane y Moxeño Trinitario obtuvieron el Título Ejecutorial saneado para la TCO-NAL 000229^{iv} a nombre de la Subcentral TIPNIS, el que otorga a sus titulares la propiedad colectiva agraria por una extensión final de 1.091.656 hectáreas, cifra disminuida respecto de la demanda inicial debido a que para esa entonces varios asentamientos de migrantes andinos y de los valles (llamados colonos) habían avasallado al Parque Nacional con la actividad casi exclusiva de cultivos de hoja de coca, ocupando lo que se conoce ahora como polígono 7.

El TIPNIS: la selva más hermosa, sensible y biodiversa del planeta

Debido a su posición estratégica, el TIPNIS -ubicado entre Los Andes y la Amazonía- representa no solo un punto clave de biodiversidad en Bolivia, sino que la convierte en una de las regiones más biodiversas del planeta, albergando niveles excepcionales de endemismo y poblaciones de megafauna de importancia mundial (Current Biology, 2018). Comprende las subcuencas de los ríos Sécore, Ichoa e Isiboro, navegables todo el año y que conectan a todas las comunidades del TIPNIS.

El TIPNIS tiene una ubicación típicamente transicional a partir de una gradiente de varios pisos ecológicos, todos ellos caracterizados por su alta sensibilidad ambiental. Estos pisos ecológicos la hacen única dentro las áreas protegidas de Bolivia: yungas subandinos, piedemonte andino y sabanas inundables de Mojos. Estos últimos existen solo en Bolivia y son áreas de regulación hídrica y refugio de biodiversidad a nivel regional (FRAP, 2011). El Alto Sécore (zona norte del territorio) es una de las zonas mejor conservadas de piedemonte andino del continente (FRAP, 2011; Rumbol; SERNAP, 2011). La altitud del territorio pasa de 180 a 3.000 metros sobre el nivel del mar (m.s.n.m.), con un promedio de 350 m.s.n.m. Es la región donde hay más lluvia en Bolivia, con una precipitación que supera los 3.000 mm por año y es uno de los pulmones de oxígeno y una de las bombas de agua más importantes de Bolivia.

En cuanto a la flora del TIPNIS, cabe señalar que hasta ahora en dicha región se han reconocido 602 especies de plantas registradas distribuidas en 85 familias y 251 géneros. Se estima además la existencia de 2.500 a 3.000 especies de plantas vasculares, lo que representaría entre el 12,5% y el 15% de flora vascular en Bolivia. El Servicio Nacional de Áreas Protegidas (SERNAP) estima que en el TIPNIS existen 3.000 plantas superiores, así en un área de 0.1 hectáreas, se han encontrado 447 especies de plantas durante el año 2008 (Fernández; Altamirano, 2004).

En lo que se refiere a la fauna, es de resaltar que hasta el momento se han identificado 858 especies de vertebrados; 108 especies de mamíferos, pertenecientes a 33 familias, lo que representa el 30% de las especies de mamíferos de Bolivia; 470 especies de aves, correspondientes al 34% del total de aves de Bolivia; 39 especies de reptiles, pertenecientes a 15 familias, representando alrededor del 14% de reptiles conocidos en el

país, sin incluir las tortugas y caimanes; 53 especies de anfibios, representando entre el 26% y 28,5% de las especies de Bolivia, y pertenecientes a 8 de las 11 familias de anfibios en Bolivia; 188 especies de peces, distribuidas en 25 familias además de 127 especies de insectos, correspondientes a 55 coprófagos y 72 lepidópteros (Fernández; Altamirano 2004).

Los pueblos indígenas del TIPNIS

Los pueblos que habitan el TIPNIS son el Mojeño Trinitario, Yuracaré y Tsimane, todos ellos constituidos como sociedades que descienden de grupos precoloniales y que tienen una continuidad histórica, conexión territorial, instituciones sociales, económicas, culturales y políticas distintivas y específicas, que son propias, además de la autoidentificación colectiva de sus miembros (Rumbol; SERNAP, 2011). En la actualidad, hay alrededor de 64 comunidades a lo largo de los ríos Isiboro, Sécore e Ichoa principalmente.

Los sistemas de creencias mítico-religiosos de estos pueblos establecían que la tutela de los bosques y los animales la tienen los *jichis* (amos o dueños espirituales de los bienes del bosque), por lo que todo lo que se toma del bosque debe contar con un pedido a éstos y debe ser solo para el consumo familiar (Ipeno Imutu, 2014).

También se conoce al TIPNIS como un territorio de refugio (Paz, 2011) para los pueblos indígenas. Es por esto que su defensa tienen un alto componente religioso y mítico (Rumbol; SERNAP, 2011). El pueblo Mojeño Trinitario denomina al TIPNIS como “Loma Santa” o “Casa Grande”, pues es el espacio donde se refugiaron sobre todo durante la “fiebre del caucho” o siringa a fines del siglo XVIII y principios del XIX, ellos ocupan el centro del territorio. El TIPNIS también dio cobijo al pueblo Yuracaré, que -históricamente avasallados por la colonización- comenzaron a adentrarse por el sur del TIPNIS. Por su parte, los Tsimane han sido considerados un pueblo rebelde y huidizo, por lo que su refugio fue la periferia del Bosque Tsimane, unido al TIPNIS (Rumbol; SERNAP, 2011), en lo alto del río Sécore.

Cronología del conflicto: avasallamientos e imposición del proyecto

- 19/05/01: Asalto al Campamento 5 Sanandita del Servicio Nacional de Áreas Protegidas (SERNAP) en el río Isiboro por parte de colonos del sindicato 10 de Agosto (del Sur del TIPNIS), que portando armas de fuego y otros objetos cortantes, agredieron física y psicológicamente a dos guarda parques que los encontraron infraganti cortando madera ilegal.
- 17/04/03: Promulgación del Decreto Supremo 26996^v que incorpora a la red fundamental de carreteras el tramo comprendido entre las localidades de Villa Tunari y San Ignacio de Moxos.
- 22/09/06: Aprobación de la Ley 3477^{vi} que declara como prioridad nacional y departamental la elaboración del Estudio a diseño final y la construcción del tramo Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, correspondiente a la carretera Cochabamba – Beni.
- 4/08/08: Gobierno de Bolivia contrata a la empresa OAS de Brasil bajo la modalidad “llave en mano”, para la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos de aproximadamente 306 km.
- 22/08/09: Firma del Contrato de Colaboración Financiera entre el Ministerio de Planificación de Bolivia, el Banco de Desarrollo del Brasil (BNDES), la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) y la empresa brasileña OAS por la suma de 332 millones de dólares. Se anuncia que la contraparte boliviana será de \$US 83 millones, lo que da al proyecto un costo total de \$US 415 millones (1,25 millones de \$US por km).
- 26/09/09: En la comunidad San Miguelito (dentro del TIPNIS) indígenas sufren emboscada de colonos coccaleros, que les lanzan “granadas de mano” y disparan con “ametralladoras”. Según la denuncia de los indígenas ellos se defendieron con palos, flechas y machetes. En el enfrentamiento hubo varios heridos y un muerto. La Fuerza de Tarea Conjunta, policía y el Viceministerio de Tierras desalojan a los coccaleros que

habían avasallado tierras dentro el TIPNIS.

- 7/04/10: Asamblea Legislativa aprueba el contrato de construcción y el protocolo de financiamiento mediante la Ley 0005^{vii}. El contrato estaba dividido en tres subcréditos: \$US 66.400.000 para el inicio de obras; \$US 126.315.461 para los Tramos I y III; \$US 139.284.539 para el Tramo II.
- 18/05/10: XXIX Encuentro Extraordinario de Corregidores del TIPNIS decide “rechazar contundente e innegociablemente la construcción de la carretera Villa Tunari - San Ignacio de Moxos o todo trazo carretero que afecte nuestro territorio, nuestra casa grande” (punto 1 de la Resolución 0001/2010).
- 7/05/11: Promulgación de la Ley 112^{viii} para el contrato de colaboración financiera entre el Estado Plurinacional de Bolivia y el BNDES.
- 15/08/11: Como medida de protesta las comunidades indígenas del TIPNIS inician la VIII Marcha desde el TIPNIS hasta la sede de gobierno en La Paz. La marcha, de la cual participan pueblos y organizaciones de tierras bajas y tierras altas, tiene como principal consigna la defensa del territorio contra la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos.
- 25/09/11: En la localidad de Chaparina, la policía invade y reprime el campamento de los indígenas marchistas. El operativo policial comprende gasificación, golpes, persecución, amedrentamiento, detención y traslado de cientos de indígenas, entre los que se encuentran niños y mujeres. Esto provoca rechazo e indignación de la población boliviana y de la comunidad internacional. Un documento relevante al respecto es el Informe de la Defensoría del Pueblo^{ix}.
- 19/10/11: Después de mucho sacrificio, llega a La Paz la VIII Marcha e instala una vigilia en la plaza Murillo para exigir diálogo con el Presidente Evo Morales.
- 24/10/11: Promulgación de la Ley 180^x de Protección del TIPNIS, fruto de la VIII Marcha. El contenido más sobresaliente de esta ley que declara la intangibilidad del TIPNIS está en el siguiente artículo:
Artículo 3. (CARRETERAS POR EL TIPNIS). Se dispone que la carretera Villa Tunari - San Ignacio de Moxos, como cualquier otra, no atravesará el Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore - TIPNIS.
- 21/12/11: El Consejo Indígena del Sur (CONISUR), organización representante del extremo sur del territorio y cooptada por sindicatos de colonos andinos que avasallan el TIPNIS, organiza una contramarcha con apoyo del gobierno^{xi} para demandar la construcción de la vía, pues la obra facilita su avance dentro del TIPNIS.
- 10/02/12: Producto de la contramarcha, el gobierno promulga la Ley 222^{xii} de Consulta a los pueblos indígenas del TIPNIS, bajo el argumento que no había consenso entre los indígenas del sur (en realidad colonos) que pedían carretera y los indígenas del centro y norte que rechazaban la vía. Esta ley de supuesta consulta sólo se aplica al segundo tramo de la carretera que pasa por el TIPNIS.
- 11/04/12: Evo Morales anuncia la anulación del contrato con la constructora brasileña OAS por incumplimiento en los avances de obras. Posteriormente contrata a otras empresas.
- 27/04/12: En respuesta a la Ley 222, comunidades indígenas del TIPNIS que rechazaban el proyecto inician la IX Marcha Indígena en defensa de la Ley 180 de intangibilidad del TIPNIS.
- 29/07/12: El Gobierno implementa la Ley 222 de consulta a las comunidades del TIPNIS. La Federación Internacional de Derechos Humanos (FIDH) y la Asamblea Permanente de Derechos Humanos de Bolivia (APDHB)^{xiii} afirmaron, luego de hacer una auditoría directa en más del 50% de las comunidades supuestamente consultadas, que “el proceso de consulta no fue libre, ni informado, y no respetó el principio de buena fe”^{xiv}. Durante todo el proceso, varias comunidades rechazaron de distintas maneras la imposición de la consulta posterior, como se la llamó, incluso en septiembre de 2012 la comunidad San Ramoncito no permitió la llegada del entonces ministro de gobierno Juan Ramón Quintana, que venía con la intención de promover la consulta.
- 31/08/12: Como parte de su estrategia de tener dominio sobre el territorio, el gobierno crea –mediante Decreto 1338^{xv}– el Regimiento Militar y Escuela Ecológica para la

Protección de Parques "Cacique Juan Maraza", ubicado en la localidad de Ichoa, en el Polígono 7 del TIPNIS^{xvi}. No se sabe si las funciones de este centro son similares o distintas a las realizadas por el Servicio Nacional de Áreas Protegidas (SERNAP).

- 6/08/17: Cinco años después de la cuestionada consulta del 2012, el gobierno apelando a sus resultados^{xvii} deroga la Ley 180 de Protección del TIPNIS mediante la Ley 969^{xviii} de Protección, Desarrollo Integral y Sustentable del TIPNIS, argumentando de manera mal intencionada que la protección especial ("intangibilidad") impedía el desarrollo del Beni y del territorio^{xix}, por lo que allana el camino para la construcción de la carretera por la zona núcleo del parque:
- 27/08/17: Durante el transcurso del XXXII Encuentro Extraordinario de Comunarios y Corregidores del TIPNIS, que tenía como fin denunciar la anulación de la Ley 180, la Fuerza Militar Naval intentó prohibir la provisión de alimentos al evento, produciéndose amagues de enfrentamientos entre indígenas y militares sobre el río Isiboro. El hecho se produjo frente a periodistas y observadores de derechos humanos. Los militares además controlaron documentación, canoas y vehículos, e incluso detuvieron arbitrariamente a comunarios indígenas de la comunidad Gundonovia.
- 8/11/17: Dirigentes de las subcentral del TIPNIS denuncia ante el Tribunal Internacional de Derechos de la Madre Tierra la violación de los derechos de la naturaleza y de los pueblos indígenas y entre otros solicitan que una comisión del Tribunal visite Bolivia y el TIPNIS para verificar en el lugar los citados atropellos.

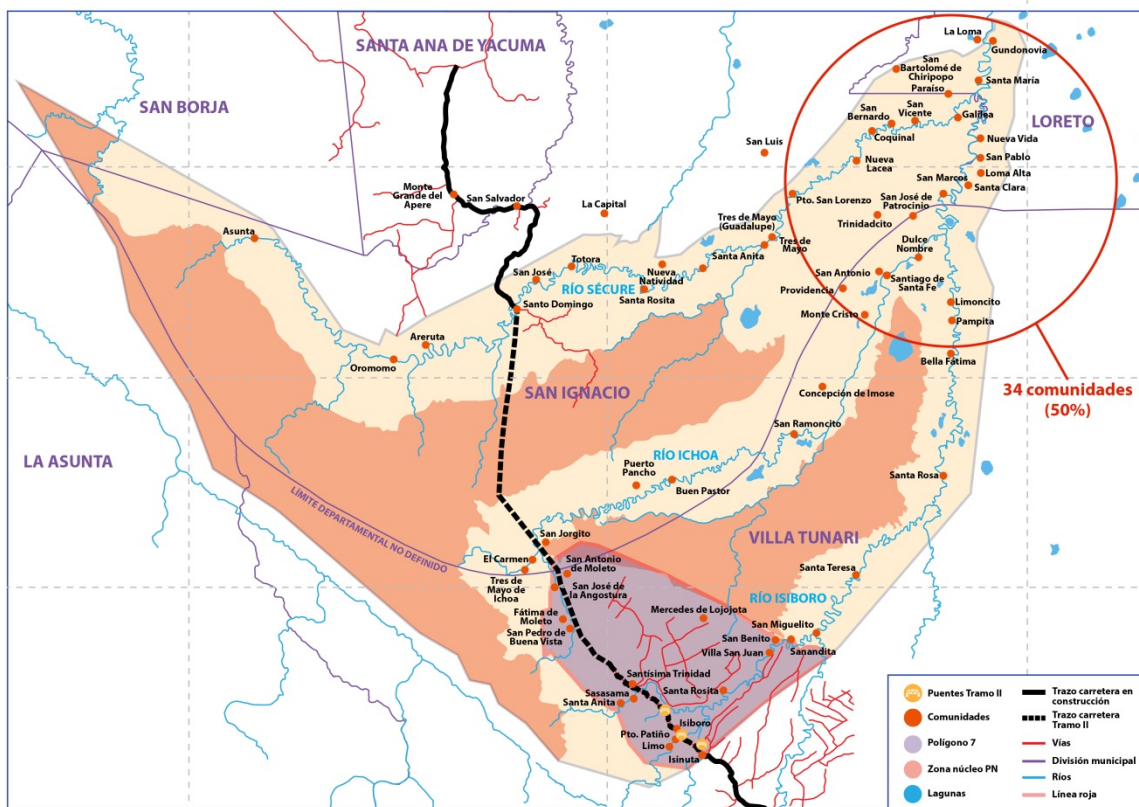
PARTE II

SITUACIÓN DE LA CONSTRUCCION DE LA CARRETERA VILLA TUNARI-SAN IGNACIO DE MOXOS

El avance de la carretera por tramos

El Documento Base de Contratación (DBC) para la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos, publicado en marzo de 2008 -que acompañaba la Licitación Pública Internacional 001/2008- elaborado por la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), establecía que: “la carretera Villa Tunari San Ignacio de Moxos tiene una longitud aproximada de 306 Km. y que pasaría por las siguientes poblaciones: Eterazama, Isinuta, Puerto Patiño [TIPNIS], Santísima Trinidad [TIPNIS], Puerto Santo Domingo [TIPNIS], Puerto Esperanza [TIPNIS], Monte Grande, El Retiro y San Ignacio de Moxos”. Este DBC no fragmentaba la carretera en tramos, hoy denominados I, II y III. Dos de ellos (I y III) tienen Licencia Ambiental emitida en 2010 y el Tramo II no tendría Licencia Ambiental (SERNAP, 2011).

MAPA DE ZONIFICACIÓN DEL TIPNIS Y TRAZO DE CARRETERA



- **Construcción Tramo I carretera Villa Tunari – Isinuta**

La construcción del Tramo I de la carretera nunca se detuvo. El 11 de septiembre de 2016 el presidente Evo Morales inauguró la carretera Villa Tunari – Isinuta^{xx} con una extensión de 47,30 km. Este tramo termina en la frontera del TIPNIS e inicio del llamado polígono 7, límite sur dentro el Parque Nacional, avasallado por sindicatos de colonos principalmente productores de coca. La vía fue construida por la Empresa Boliviana de Construcción (EBC^{xxi}) y la Asociación de Mantenimiento Vial (AMVI) con una inversión de 37.149.733 dólares.



Obras durante la construcción del tramo. Fuente: Empresa Estratégica Boliviana de Construcción y Conservación de Infraestructura Civil.



Obras durante la construcción del tramo. Fuente: Empresa Estratégica Boliviana de Construcción y Conservación de Infraestructura Civil.



Caravana de autos y motos durante la inauguración del tramo. Fuente: Gobernación de Cochabamba, 2016.



Acto oficial de inauguración encabezado por el presidente Evo Morales. Fuente: Gobernación de Cochabamba, 2016.

- **Construcción Tramo II carretera Isinuta – Monte Grande del Apere**

Mientras estaba vigente Ley 180 de intangibilidad, en 2016, la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) y las empresas AMVI y Sergut firmaron los contratos para la construcción de tres puentes^{xxii} dentro del área llamada Tramo II, que avasalla el Parque Nacional: Puente Isiboro (o Isiboru) de 250 metros de largo a un costo de 4,9 millones de dólares, puente Ibuelo (o Ibuelito) de 120 metros por un costo de 2,3 millones de dólares y puente Sazama (o Zajsajsama o Sasasama) de 150 metros con un costo de 2,7 millones de dólares. El gobierno había proyectado entregar las tres obras en 2018.

Según la Autoridad Boliviana de Caminos (ABC) el Tramo II empieza en el pueblo colono de Isinuta en Cochabamba, límite sur del TIPNIS, hasta Monte Grande del Apere en Beni. Es el tramo de mayor conflictividad porque se encuentra dentro del Área Protegida y atravesaría el área mejor conservada del TIPNIS, correspondiente a la Zona Núcleo del Parque Nacional. La Evaluación Ambiental Estratégica (Rumbol; SERNAP, 2011) afirmó que existe un vacío legal para este tipo de construcciones y que se requería de un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) y consulta pública. Pese a todo esto, entre julio^{xxiii} y agosto^{xxiv} de 2017 y marzo de 2018^{xxv} comunarios y medios de comunicación denunciaron el avance de la construcción de las obras.

El Ministerio de Obras Públicas se escuda en el Decreto 1146^{xxvi} del 24 de febrero de 2012 y en una resolución del Ministerio de Medio Ambiente y Agua (MMAA) de 4 de febrero de 2014, que establece la “norma técnica que habilita la construcción y rehabilitación de puentes”: “Una licencia ambiental que tiene afectación al medio ambiente tiene categorización 2; este proyecto ha tenido una categorización 3 que prácticamente no tiene afectación, entonces no está clasificada en ese grupo de megaobras, por lo tanto, no hemos infringido la ley de intangibilidad” (Respuesta del ministro de Obras Públicas, Milton Claros, en 2017).

Los puentes y otras obras que se estén desarrollando en el Tramo II se hacen de forma velada y bajo control de los colonizadores que se apoderaron de la organización indígena y actúan detrás del Consejo Indígena del Sur (CONISUR). El 4 de agosto de 2017 el equipo de prensa del periódico El Deber fue amedrentado y se bloqueó su ingreso al Parque Nacional por el extremo sur por parte de la empresa constructora y por parte de colonos del polígono 7: “A nosotros nos contrató ABC, y no podemos dar mayor información. Eso nos han dicho expresamente desde La Paz”, señaló, esquivo, un empleado de la empresa AMVI. ‘Por favor no pueden avanzar’, insistió luego un trabajador de Cajuata, que rápidamente ordenó el despliegue de un enorme tráiler para impedir el paso del equipo de prensa. Luego el mismo hombre dio aviso a vecinos del Polígono 7, que forman parte de Consejo Indígena de Sur (CONISUR)”. El 9 de agosto de 2017, el CONISUR impidió el ingreso de asambleístas, cívicos y medios de comunicación de Cochabamba al TIPNIS. El argumento fue que esta comitiva “no coordinó” con los dirigentes y advirtieron que si ingresaban su seguridad no estaba garantizada en la “zona colonizada”.



Tala propiciada por obras de puentes dentro del Parque Nacional. Fuente: Página Siete, 2017.



Sendas propiciadas por obras de puentes dentro del Parque Nacional. Fuente: Página Siete, 2017.



Avance de más del 60% de uno de los puentes. Fuente: El Deber. Foto: Fernando Vargas, expresidente Subcentral TIPNIS, 2018.



Plataforma del puente sobre el río Isiboro. Fuente: El Deber. Foto: Fernando Vargas, expresidente Subcentral TIPNIS, 2018.

- **Construcción Tramo III carretera Santo Domingo - Monte Grande del Apere – San Ignacio de Moxos**

Actualmente este tramo está en construcción y se ubica al extremo norte del territorio. De San Ignacio de Moxos a Monte Grande del Apere -ubicados fuera del TIPNIS- hay una carretera consolidada. De Monte Grande del Apere a Santo Domingo existe un camino precario abierto para la explotación forestal (*com. pers.* Subcentral TIPNIS, 2017), este tramo se encuentra dentro del Parque Nacional y la TCO.

El Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental Analítico Integral -realizado en 2010 por la Consultora Connal SRL para la empresa OAS de Brasil- establecía que el tramo sólo se extendería fuera del Parque Nacional: Monte Grande – San Ignacio de Moxos. Sin embargo, el 27 de junio de 2015, el vicepresidente Álvaro García Linera inspeccionó las

obras de construcción y afirmó que la carretera a iniciarse tendría el siguiente diseño: San Ignacio de Moxos - Monte Grande (81.42 km), Monte Grande – Río Sécure – Santo Domingo (48.3 km), con una extensión total de 128 km^{xxvii}.

La Agencia para el Desarrollo de las Macroregiones y zonas Fronterizas (ADEMAF), dependiente del gobierno central, es la encargada actual del avance de las obras. En 2015 se anunció que la vía sería ejecutada por la Fuerza Binacional de Ingeniería Social Bolivia-Venezuela con una inversión de 144 millones de bolivianos.



Inicio carretera Tramo III. Fuente: Codapma, noviembre 2017.



Areas de explotación de áridos para Tramo III. Fuente: Codapma, noviembre 2017.



Campamento empresa "Turiro", tramo III. Fuente: Codapma, noviembre 2017.



Campamento empresa "Turiro", tramo III. Fuente: Codapma, noviembre 2017.

PARTE III

IDENTIFICACION DE DERECHOS DE LA MADRE TIERRA VULNERADOS Y DETERMINACIÓN DE DAÑOS (IMPACTOS)

La imposición del proyecto carretero por parte del Estado boliviano vulnera las siguientes disposiciones de la Declaración Universal de Derechos de la Madre Tierra que es el documento del Tribunal Internacional de Derechos de la Naturaleza:

Artículo 2: Derechos Inherentes de la Madre Tierra:

1a. Derecho a la vida y a existir

1b. Derecho a ser respetada

1c. Derecho a la regeneración de su biocapacidad y continuación de sus ciclos y procesos vitales libres de alteraciones humanas.

1j. Derecho a una restauración plena y pronta por las violaciones a los derechos reconocidos en esta Declaración causados por las actividades humanas.

1. Impactos integrales y globales de la carretera en la Amazonía

Con el diseño vigente, la carretera atraviesa la Zona Núcleo del Parque Nacional - área de extrema preservación ambiental- y no vincula a las comunidades indígenas porque la mayoría se encuentran a más de 50 km del trazo de la vía (Fundación Tierra, 2017), por lo que hablamos sobre todo de una carretera de penetración colona cocalera y un corredor de mercancías útil a mercados de la hoja de coca, explotación maderera, prospección petrolera (Jiménez, 2012), e incluso al Plan IIRSA (Iniciativa para la Integración Regional Sudamericana), referida a la habilitación de corredores comerciales que vincularán océanos para extracción de materias primas (Molina, 2017; Rumbol; SERNAP, 2011).

La carretera tiene una función extractivista que seguirá presionando sobre los ya escasos recursos naturales que se tiene en la zona de colonos al sur del TIPNIS, iniciará un proceso de explotación intensiva en el centro y norte del territorio y con ello acelerará la pérdida de biodiversidad, además de provocar mayores perturbaciones en las funciones ecológicas que cumple el bosque de piedemonte. Los estudios de capacidad de uso de la tierra muestran que en la zona de piedemonte y subandino (sector por donde está previsto que cruce la carretera), se encuentran los bosques de mayor tamaño y diversidad biológica, debido a factores climáticos sobre todo de volumen de precipitación y de tipo de suelos (PIEB, 2011). La amplificación de los fenómenos de deforestación y degradación de bosques aportará sin lugar a dudas a otros fenómenos globales como es el cambio climático. De hecho, comunidades del sur del territorio, afectado por una alta deforestación, se refieren a cambios evidentes en el clima como: "incrementos de temperaturas y desorden del régimen pluvial, así como los efectos del mismo: problemas en la producción de los cultivos perennes (cítricos, plátanos) e inundaciones que afectan los cultivos anuales" (Rumbol; SERNAP, 2011).

Por otra parte, existe evidencia científica respecto a que la pérdida de bosques se amplifica alrededor de caminos recién construidos y/o pavimentados. Las carreteras secundarias o sendas de penetración aumentan la extensión espacial de la alteración del hábitat. Por ejemplo, en la Amazonía brasileña, por cada kilómetro de carretera legal hay casi tres kilómetros de caminos ilegales. Debido a esto, se ha argumentado que la única forma viable de evitar la pérdida de hábitat en áreas de alto valor de conservación es mantenerlos libres de la carreteras (Current Biology, 2018).

Al respecto, en el caso del Tramo III de la vía, tan solo las obras de la etapa de construcción implican: desbroce y tala de 558.58 hectáreas de árboles a lo largo de 81.92 km de una parte del tramo, explotación de bancos de préstamo aluviales, excavación y movimiento de tierras, disposición de material sobrante y de desecho, plantas de hormigón y asfaltado (2.741.800 litros de asfalto para este tramo) y construcción de puentes. El campamento albergaría en promedio 700 personas, en una instalación que conlleva:

disposición de los residuos sólidos, perforación de pozos para agua, movilización de medio centenar de maquinaria de alto tonelaje (Connal SRL, 2010).

2. Impactos específicos de la carretera por el TIPNIS

2.1 Tramo II: Deforestación en el polígono 7

El TIPNIS perdió 46.000 hectáreas de bosque entre 2000 y 2014, lo que representa el 3.6% del total del Parque Nacional^{xxviii} (Current Biology, 2018). El 58% de esta pérdida de bosques se ha producido en un radio de 5 kilómetros alrededor de la carretera preexistente en el llamado polígono 7, ubicado al sureste del territorio donde termina el Tramo I e inicia el Tramo II dentro del PN.

En el polígono 7 es manifiesta la relación entre carreteras, colonización y deforestación. Datos de 2018 demuestran que la tasa de pérdida de bosque en este polígono es ocho veces más alta que en el resto del TIPNIS y el doble que en toda la Amazonía boliviana (Current Biology, 2018). A este ritmo, se predijo la deforestación del 64% (610.848 ha) del parque en 18 años si se construye la carretera y una pérdida forestal del 43% si no se controla la expansión colonizadora del polígono 7, aunque no se construya la carretera^{xxix} (PIEB, 2011). La mancha de deforestación de esta zona amenaza dirigirse a la Zona Núcleo del TIPNIS, donde se concentran los mayores valores de biodiversidad.

2.2 Tramo II: Expansión de la producción ilícita de hoja de coca en el polígono 7

El polígono 7 tiene aproximadamente 100 mil hectáreas, es decir, cubre el 12% del Parque y actualmente está ocupado por casi 50 sindicatos de productores de hoja de coca (*com. pers.* Subcentral TIPNIS, 2017), cuyo origen “colono” fue la paulatina migración de campesinos andinos iniciada en los años 60 y profundizada en los años 80. Su penetración fue facilitada por la construcción del puente de Eterasama en 1971 y la apertura de un camino de penetración por Puerto Patiño promovido para la prospección petrolera (Rumbol; SERNAP, 2011). En 1994 la federación de colonizadores del Chapare pactó con las organizaciones indígenas el establecimiento de la llamada “línea roja”, que sería el límite del avasallamiento. Posteriormente fue transgredida con al menos dos momentos de violencia.

LÍNEA ROJA Y PROGRESIÓN DE DEFORESTACIÓN POLÍGONO 7 DENTRO DEL PARQUE NACIONAL

Histórico de deforestación TIPNIS

1976 - 1986



Histórico de deforestación TIPNIS

1986 - 1991



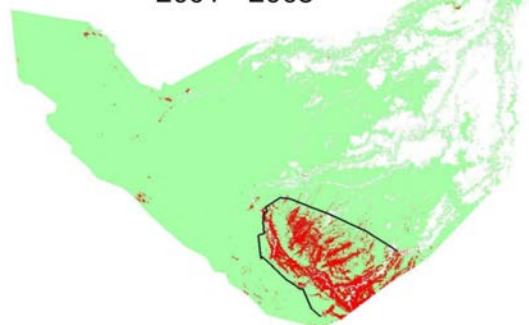
Histórico de deforestación TIPNIS

1991 - 2001



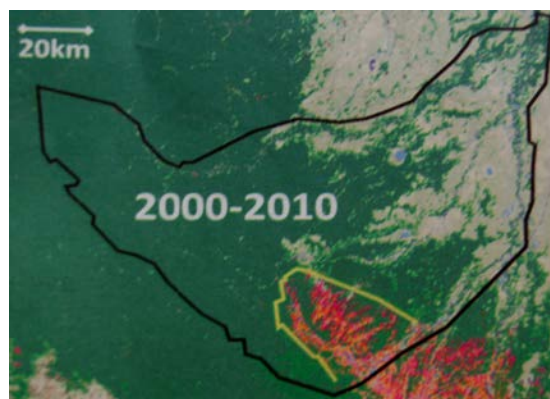
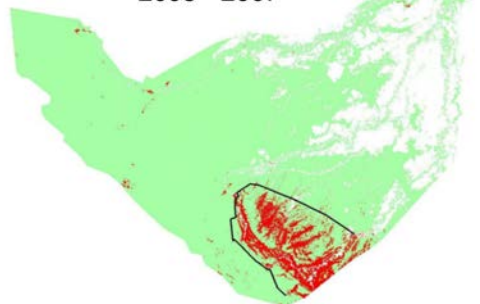
Histórico de deforestación TIPNIS

2001 - 2005



Histórico de deforestación TIPNIS

2005 - 2007



Fuente: PIEB, 2012; GeoBolivia, 2017.

Existe una relación directa en el hecho de que los migrantes que llegan a los bosques tropicales en América Latina generalmente causan mayores tasas de deforestación *per cápita* que las comunidades indígenas locales. La tendencia en los años 90 era que en el TIPNIS cada colonizador tumbaba entre 0.5 y 1 hectárea (llegando al récord de 1.59 ha en 1994). Anualmente se tenía una tendencia de desmonte de 1.000 hectáreas de bosque virgen. Conducente con esto, en 2011 cada unidad familiar de campesinos colonos llegaba a manejar entre 1.5 y 2 hectáreas de cultivo de hoja de coca (Rumbol; SERNAP; 2011). El cultivo de hoja de coca genera un triple fenómeno: ampliación de la frontera agrícola, monocultivo intensivo con agroquímicos (Rumbol; SERNAP, 2011) y “narco-deforestación” (Current Biology, 2018).

Según el informe de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) entre 2015 y 2016 se registró un aumento del 43% en las plantaciones de coca en el polígono 7. El 94% de esta coca -además de la cultivada en el Chapare- no pasa por el mercado legal de venta de hoja de coca en Sacaba, Cochabamba; mientras el 95% del ingreso de las familias del polígono 7 proviene de la hoja de coca: “Estamos entonces ante una región monoprodutora de hoja de coca y que tempranamente fue identificada como Zona Roja por sus vínculos con el narcotráfico” (Paz, 2011). En ese sentido, la carretera potenciaría estas rentables dinámicas mercantiles no sólo permitiendo el pleno avasallamiento de los bosques, sino consolidando la ocupación de distintos pisos ecológicos por parte de los colonos andinos cocaleseros.

2.3 Tramo II – Tramo III: Explotación forestal en el Sécure Alto

El problema de esta zona –parte final del Tramo II e inicio del Tramo III que están ubicados dentro del Parque Nacional- fueron las concesiones forestales en el límite de la frontera de amortiguación, donde los caminos de tierra fueron abiertos por las mismas

empresas forestales. Se encontraban hasta 2011 seis empresas que ejercían una fuerte presión sobre los recursos maderables del TIPNIS (Rumbol; SERNAP, 2011). La explotación forestal se ha enfocado sobre todo en las maderas preciosas como la mara^{xxx} (*Swietenia macrophylla King*), una especie amenazada por la sobreexplotación, de hecho hace años el mercado interno denunciaba desabastecimiento de esta especie^{xxxi}. Este extremo del territorio también padece las presiones de la colonización que viene avanzando desde la franja Yucumo – Madidi y que podría consolidarse si llega a unirse mediante la carretera al polígono 7 (Rumbol; SERNAP, 2011).

Esta zona fue explotada por empresas legales con grandes concesiones y con planes de manejo forestal, así como por empresas ilegales^{xxxii}, que se vienen disputando los recursos del bosque con las comunidades indígenas y con el Servicio Nacional de Áreas Protegidas (SERNAP). Según denuncias de prensa, a fines de los años 90 e inicios de 2000 dentro del TIPNIS explotaban las empresas San Ambrosio Herber, Cimagro y Fátima^{xxxiii}. Hasta 2011 eran las empresas Suri, Huanca Rodríguez e Isigo SRL que se habrían adjudicado 100.569 hectáreas^{xxxiv}, según denunció la Agencia para el Desarrollo de las Macrorregiones y Zonas Fronterizas (ADEMAF). El negocio de la madera implicó en el TIPNIS “una herramienta de disociación social y debilitamiento de las reglas comunitarias e intercomunitarias para aprovechar el bosque” (Rumbol; SERNAP, 2011). Actualmente no se sabe si la explotación forestal continúa en esa zona y en el centro del TIPNIS.

2.4. En riesgo generación hídrica de la zona

Según el Plan de Manejo (SERNAP, 2004), atendiendo a las condiciones de precipitación y humedad casi permanentes, las serranías subandinas constituyen las nacientes de la mayor parte de los ríos de la red hidrográfica del TIPNIS y de la llanura beniana. La elevada pluviosidad y la humedad son factores que influyen en la alta biodiversidad en las serranías, pero al mismo tiempo las convierten en zonas de muy alta fragilidad y de necesaria protección estricta. La plataforma de una carretera convencional afectaría la relación entre la zona de recarga de acuíferos y el ecosistema de la región centro que se basa en las fuentes de agua. La deforestación tiene un efecto directo en la cantidad de agua almacenada y reciclada naturalmente por la vegetación.

La afectación de los ríos del TIPNIS se encuentra fuertemente relacionada con el daño que la carretera pueda ocasionar a los bosques amazónicos del glacis preandino y de las serranías del subandino inferior oriental de la cordillera. Según el SERNAP (2011), los bosques del glacis preandino del suroeste de la Amazonía tienen “un valor crítico o decisivo en el ciclo hidrológico, control de inundaciones y colmatación sedimentaria aguas abajo [así como un] elevado valor científico, étnicocultural (territorio tradicional Yuracaré y Chimane), maderero y de recolección de productos secundarios del bosque”. Además, sin humedad, la sabana puede convertirse en un lugar calcinado y en ese contexto, la vida silvestre de la zona tiene pocas probabilidades de sobrevivir, además de precarizar la vida y la salud de las comunidades por efecto de la contaminación de aguas superficiales. El impacto no será solo en el territorio de TIPNIS, sino también en las áreas vecinas, incluidas las grandes ciudades como Cochabamba que ya padecen sequías y mala calidad de agua. Menos árboles representa menos humedad en el aire y menos lluvia. También se debe tomar en cuenta que hasta la actualidad, la navegación fluvial es la forma tradicional de movilización, tanto para las comunidades indígenas como para comerciantes de la zona (Rumbol; SERNAP, 2011), por lo que afectar la recarga de los ríos elevaría la vulnerabilidad de movilidad de las comunidades y su relación de convivencia con los ríos.

2.5. Desestabilización de ecosistemas

Según el SERNAP (2011), los ecosistemas del preandino y subandino amazónico y yungueño son “altamente susceptibles de perder su equilibrio y responder desestabilizándose con degradación o destrucción frente a los impactos previsibles en el área”. Estos ecosistemas son las áreas mejor conservadas de la zona núcleo del TIPNIS

amenazadas por la carretera: “En el contexto regional y nacional el TIPNIS tiene una enorme importancia ambiental porque es el área que regula el espacio biogeográfico de piedemonte y la Amazonía; tiene funciones claves para la regulación, distribución y almacenamiento de los flujos hídricos naturales y del sistema en general. Asimismo, contiene áreas fundamentales de conservación: piedemonte y pampas, con un altísimo valor de conservación (por ejemplo, los humedales críticos de la pampa beniana). Sus recursos naturales derivados de biodiversidad están en buen estado y preserva varias especies endémicas (por ejemplo, el ciervo del pantano)” (SERNAP-Rumbol, 2011).

El estudio de Rumbol (2011) explica que la susceptibilidad ecológica del ecosistema, frente a los riesgos o perturbaciones actuales o previsibles más significativas puede afectar de forma crítica a tres sistemas ecológicos del Parque y a doce tipos de bosques.

SISTEMAS ECOLÓGICOS DEL BENI	Bosque inundable de la llanura aluvial de ríos de aguas blancas del suroeste de la Amazonía. Bosque inundado por aguas blancas estancadas del suroeste de la Amazonía. Bosques higrófilos benianos de la llanura aluvial de ríos de agua blanca.
SISTEMAS ECOLÓGICOS DE LA AMAZONÍA	Bosque siempreverde subandino del suroeste de la Amazonia. Bosque siempreverde estacional subandino del suroeste de la Amazonia. Bosque del glacis preandino del Suroeste de la Amazonia.
SISTEMAS ECOLÓGICOS DE LOS YUNGAS	Bosque y palmar basimontano pluvial de Yungas. Bosque siempre verde estacional yungueño basimontano. Bosque sucesional yungueño basimontano de laderas erosivas. Bosques bajos de crestas yungueñas pluviales Bosques yungueños montanos pluviales Vegetación ribereña basimontana de los Yungas

Con base en Rumbol; SERNAP, 2011.

2.6. Desaparición de la flora y la fauna

En el polígono 7 la actividad de caza y recolección casi ha desaparecido, así como casi se habrían perdido las prácticas indígenas del sistema agroforestal (parcelas agrícolas con cultivos perennes) (Rumbol; SERNAP, 2011). Este punto también compromete la presión de la colonización y “urbanización” de la zona para con la fauna silvestre. A inicios de la década de 2000 (Silva, 2002), estudios evidenciaron la disminución considerable de animales y peces, junto con frutos que ofrecía el bosque en un pasado: “En otras palabras, los bienes del bosque han iniciado un ciclo que avanza hacia su carencia” (Rumbol; SERNAP, 2011).

En la región de confluencia entre los ríos Isiboro y Sécore el impacto ambiental de la carretera implicaría la contaminación y afectación del afluente del río lo que en consecuencia significaría la ruptura de ciclos vitales, vulnerando con ello la vida silvestre, el desove de peces que arriban hasta las cachuelas (río con piedra), esto sumado a que la plataforma de carretera rompería circuitos para la reproducción y sostenimiento de la diversidad genética de las manadas de chanchos, monos y otros animales que se desarrollan en ciclos de itinerancia entre los bosques de galería inundables, que caracterizan la confluencia de los ríos Isiboro y Sécore, con los bosques que están en el piedemonte y el subandino. Por otra parte, los trabajos de construcción de la vía perturbarían a la fauna por las vibraciones, emisión de niveles sonoros elevados y atropellamientos por el alto tráfico de maquinaria pesada (Connal SRL, 2010).

2.7. Amenaza petrolera

El proyecto de vinculación de la carretera va unida a la política de ampliación de las actividades hidrocarburíferas en el TIPNIS, lo que representa efectos negativos sinérgicos y acumulativos sobre el medioambiente (Rumbol; SERNAP, 2011). Como antecedente, el bloque de exploración petrolera denominado Sécore, dentro el Área Núcleo del Parque Nacional, estaba a cargo de Repsol en 1997. La firma realizó trabajos de sísmica pero se vio

obligada a retirarse debido a la resistencia de las comunidades indígenas. Actualmente, los bloques petroleros dentro del TIPNIS son: Río Hondo, Sécore y Chispani que en conjunto representan el 35% del PN (CEDIB, 2017; Jubileo 2013). Aunque ahora no hay actividad de exploración ni explotación, los bloques petroleros Chispani y Sécore fueron adjudicados a la empresa Petroandina SAM en 2008 y el bloque Río Hondo fue adjudicado a Petrobras y Total en 2007, sin consulta previa a los pueblos (CEDIB, 2017) y al amparo de normativa como los DS 0676 de 2010 y DS 2366 de 2015. Más allá, las adjudicaciones petroleras cercanas al territorio se han acrecentado, de modo que el TIPNIS ha quedado totalmente rodeado –fuera de sus límites- de concesiones de este tipo (CEDIB, 2017).

3. Otros impactos

3.1. Mayor colonización y desaparición de las culturas indígenas

Según Rumbol (2011), en el polígono 7 existe una situación extremadamente crítica de sobrevivencia cultural que pasa por la mimetización del indígena en la dinámica de producción y comercio local de hoja de coca y su filiación obligada al sindicato. Los colonos de la zona (polígono 7) contratan a mujeres y adolescentes indígenas para cosechar la coca con un pago de Bs 2 por libra; los hombres indígenas son contratados para *chaquear* (limpiar el terreno de cobertura forestal y vegetal^{xxxv}). De hecho, el actual presidente del Consejo Indígena del Sur (CONISUR) -organización que pese a denominarse indígena actualmente representa a los sindicatos cocaleros y sus intereses- es un indígena yuracaré (*com. pers.* Subcentral TIPNIS, 2017). Por otra parte, la presencia de colonos ha provocado la desaparición de las normas y reglas culturales que permitían un acceso colectivo y cultural a los bienes del bosque (Rumbol; SERNAP, 2011), como la tierra, que en el radio de los centros poblados se encuentran loteados/parcelados y bajo la asignación individual que da el sindicato de colonizadores; esto contrasta con la titulación colectiva comunitaria de la TCO.

3.2 Ataque a defensoras y defensores de la naturaleza

En varios momentos del conflicto, el Presidente Evo Morales se ha referido a los grupos de ciudadanos que defienden la causa del TIPNIS como “tipnistas” o “tipnólogos”, ligándolos a intereses de la derecha neoliberal para estigmatizar y deslegitimar la lucha ecológica e indígena contra el extractivismo capitalista. Evo Morales, octubre 2011: “Los ‘tipnólogos’ opinan que el problema de la carretera entre Villa Tunari y San Ignacio de Moxos es para una discusión entre el desarrollismo y el ecologismo”. Evo Morales, septiembre 2011: “Yo recién me estoy dando cuenta, la derecha y los opositores crean conflictos. Todos son tipnistas, tipnólogos y sin saber comentan cualquier cosa”. Evo Morales, octubre 2014: “Pienso que el pueblo sabe y es consciente de lo que se hace y lamentablemente será o felizmente será, pero los tipnistas han sido eliminados del mapa de los partidos políticos sin sigla y derrotados”.

3.3 Crisis institucional del Servicio Nacional de Áreas Protegidas (SERNAP)

El SERNAP -dependiente del Ministerio de Medio Ambiente y Agua- formalmente debe compartir la coadministración del TIPNIS en tanto Área Protegida con las comunidades indígenas propietarias de la TCO (Rumbol; SERNAP, 2011); sin embargo desde el inicio del proyecto carretero, debido a su inicial posición de rechazo a la vía, el SERNAP se vio envuelto en disputas de cuotas político partidarias^{xxxvi}, al mismo tiempo se ha visto reducido en sus capacidades de financiamiento y personal, y de hecho el Estudio de Evaluación Ambiental Estratégica del SERNAP que reconoce y advierte las amenazas de la carretera no ha sido validado por el gobierno^{xxxvii}. Este proceso, a la par de otros casos similares en varias de las 22 áreas protegidas del país, está llevando a una cada vez más creciente crisis del Sistema Nacional de Áreas Protegidas.

PARTE IV

PETITORIO:

En ejercicio de las obligaciones de los seres humanos establecidas en el Artículo 3, inciso 2 de la Declaración Universal de Derechos de la Madre Tierra, se solicita al Tribunal Internacional de Derechos de la Naturaleza:

En lo que respecta al Artículo 3 inciso 2e. *establecer y aplicar efectivamente normas y leyes para la defensa, protección y conservación de los Derechos de la Madre Tierra:*

- Declare que el Estado boliviano ha violado los Derechos de la Madre Tierra en el TIPNIS al imponer la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos.
- Exija la aplicación de las leyes nacionales: Ley 071 de Derechos de la Madre Tierra y Ley Marco de la Madre Tierra - Ley 300.
- Solicite la anulación de leyes y decretos que violan derechos sobre la Madre Tierra en el caso TIPNIS:
 - Ley 222 de consulta al TIPNIS.
 - Ley 969 de desarrollo integral en el TIPNIS
 - Ley 767 de exploración y explotación de hidrocarburos en tanto afecta Áreas Protegidas y Tierras Comunitarias de Origen (TCO).
- Remita a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, al Foro Permanente para las Cuestiones Indígenas de las Naciones Unidas, al Consejo de Derechos Humanos de la ONU, a las Relatoría sobre los derechos de los Pueblos Indígenas de la ONU y la CIDH los hallazgos de su visita, estableciendo con claridad los elementos ambientales, sociales, económicos y cultural/espirituales que se están vulnerando.

En lo que respecta al Artículo 3 inciso 2i. *establecer medidas de precaución y restricción para prevenir que las actividades humanas conduzcan a la extinción de especies, la destrucción de ecosistemas o alteración de los ciclos ecológicos;* emita una resolución de medidas, entre otras que determine el Tribunal, para exigir al Estado boliviano:

- Paralización total de la construcción de obras viales así como puentes sobre el Tramo II y Tramo III dentro del Parque Nacional y Territorio Indígena, por atentar contra todo tipo de vida en el área protegida, además de vulnerar legislación nacional.
- Paralización de cualquier iniciativa respecto a la exploración y explotación hidrocarburífera en el TIPNIS.

En lo que respecta al Artículo 3 inciso f. *respetar, proteger, conservar, y donde sea necesario restaurar la integridad de los ciclos, procesos y equilibrios vitales de la Madre Tierra;* inciso g. *garantizar que los daños causados por violaciones humanas de los derechos inherentes reconocidos en la presente Declaración se rectifiquen y que los responsables rindan cuentas para restaurar la integridad y salud de la Madre Tierra;*

- Restauración de daños a la Madre Tierra en el polígono 7, promoviendo un proceso de reversión de la colonización en dicha área.
- Desarrollo de estudios ambientales científicos interinstitucionales para la inmediata regeneración de bosques en todo el TIPNIS, acompañado de procesos de recuperación de uso del bosque no extractivo por parte de las comunidades indígenas.

- Garantizar la independencia técnica, científica y financiera del Servicio Nacional de Áreas Protegidas (SERNAP) y en específico respetar el mandato de preservación y protección que el SERNAP debe brindar al TIPNIS.
- Detener la política de hostigamiento hacia indígenas defensoras/es de la Madre Tierra, activistas ecologistas, organizaciones, instituciones e investigadoras/es sociales que acompañan la defensa del TIPNIS.

i	Ver anexo: Decreto Ley 7401
ii	Ver anexo: Decreto Supremo 22610
iii	Ver anexo: Título Ejecutorial INRA
iv	Ver anexo: Título Ejecutorial TCO- NAL-000229
v	Ver anexo: Decreto Supremo 26996
vi	Ver anexo: Ley 3477
vii	Ver anexo: Ley 0005
viii	Ver lista anexo: Ley 112
ix	Ver anexo: Informe defensorial
x	Ver anexo: Ley 180
xi	https://www.eldia.com.bo/index.php?cat=1&pla=3&id_articulo=81931
xii	Ver anexo: Ley 222
xiii	Ver anexo: Informe FIDH-APDHB
xiv	http://eju.tv/2012/08/tipnis-la-ampliacion-de-la-consulta-tendr-plazo-indefinido/
xv	Ver anexo: DS 1338
xvi	http://www.la-razon.com/nacional/seguridad_nacional/Presidente-regimiento-Juan-Marzana-TIPNIS_0_1678032256.html
xvii	https://www.eldiario.es/canariasahora/canariasopina/Mala-Evo-Morales-megaproyecto-TIPNIS_6_690890912.html
xviii	Ver anexo: Ley 969
xix	http://www.lostiempos.com/actualidad/economia/20180205/tipnis-programas-desarrollo-indigenas-quedan-estancados
xx	http://www.abc.gob.bo/gobierno-inaugura-la-carretera-villa-tunari-isinuta
xxi	http://www.ebc.gob.bo/index.php/galeriafotos/mostrar/2
xxii	https://www.eldeber.com.bo/bolivia/Construyen-puente-sobre-el-Isiboro-dentro-del-Tipnis-20170804-0001.html
xxiii	http://www.paginasiete.bo/nacional/2017/8/21/imagenes-construccion-puentes-tipnis-149128.html
xxiv	http://www.lostiempos.com/actualidad/economia/20170922/claros-puentes-del-tipnis-tienen-aval-decreto
xxv	http://www.la-razon.com/sociedad/TIPNIS-Fernando-Vargas-denuncia-construccion-puentes-avanza_0_2887511255.html
xxvi	Ver anexo: Decreto 1146
xxvii	http://www.la-razon.com/nacional/Vicepresidente-San-Ignacio-Monte-Grande-Santo-Domingo_0_2297170323.html
xxviii	New law puts Bolivian biodiversity hotspot on road to deforestation. Ed. Courrent Biology. Varixs autorxs
xxix	Compensación por servicios ambientales. Alternativa para reducir la deforestación en el TIPNIS. Varixs autores. Ed. PIEB
xxx	http://especiesbolivianas.info/especie_ver.aspx?esp=356
xxxi	http://la-razon.com/index.php?url=/sociedad/desaparece-debido-explotacion-ilegal-irracional_0_1420058001.html
xxxii	https://www.noticiasfides.com/nacional/sociedad/comision-ingresara-a-isiboro-secure-para-evitar-explotacion-madera-182357
xxxiii	https://cedib.org/post_type_titulares/trece-dirigentes-del-tipnis-y-del-CONISUR-vendieron-madera-la-razon-10-05-12/
xxxiv	http://www.la-razon.com/nacional/Empresa-TIPNIS-prestamista-Banco-Bidesa_0_1637836276.html
xxxv	http://www.paginasiete.bo/nacional/2017/8/20/indigenas-tipnis-peones-propia-tierra-148990.html
xxxvi	http://www.la-razon.com/index.php?url=/nacional/Indigenas-TIPNIS-oficina-SERNAP-Trinidad_0_1501049902.html
xxxvii	https://www.eldeber.com.bo/bolivia/El-SERNAP-alerto-que-el-modelo-colono-se-impondra-en-el-Tipnis-20170902-0048.html