

Proyecto "Construcción de la carretera Villa Tunari - San Ignacio de Moxos ruta F-24" - (camino por el TIPNIS) Aspectos sociales y ambientales

Antonio Silvestre Treviño Paredes

1.- ANTECEDENTES DEL PROYECTO

El contrato suscrito en fecha 4 de agosto de 2008 entre la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) y la empresa constructora OAS Ltda. para el proyecto motivo de este artículo, está consignado como Contrato ABC N° 218/08 GCT-OBR-BNDES en la página web de la ABC

En cuanto a la parte social y ambiental, en ese contrato se tratan esos temas en la cláusula Trigésima Cuarta (Cláusula Ambiental) que se transcribe a continuación:

Contrato ABC N° 218/08 GCT-OBR-BNDES
- Clausula 34 (cláusula Ambiental)

1.-"El presente contrato de obras, estará sujeto en cuanto a la temática socio ambiental se refiere a la Ley del Medio Ambiente N° 1333 reglamentos del D.S. 24176, la Ley 3425, la Ley 1700, D.S. 25134, reglamentación sectorial ambiental sobre tierras, flora, fauna, D.S. 24781 Reglamento General de Áreas Protegidas, en el área de influencia del proyecto, evitando y previniendo perjuicios en bienes de dominio originario del Estado, de dominio publico o en perjuicio de las personas, durante la realización de las obras viales. Asimismo, forman parte de presente Contrato la Nota de Categorización Ambiental del Proyecto emitido por la Autoridad Ambiental. Para el inicio de las obras de infraestructura vial el Contratista deberá contar con la correspondiente Licencia Ambiental otorgada por la Autoridad Ambiental Competente También estará sujeto a lo establecido

expresamente en el Documento Base de Contrataciones - Sección II - Términos de Referencia, numeral 4.2.5. Asimismo, se asigna a la empresa CONTRATISTA, las tareas y actividades que sean necesarias para la liberación del Derecho de Vía y todos los ítems que sean necesarios ser financiados para tal fin, debiendo el CONTRATANTE con los recursos de contraparte proceder al pago de las expropiaciones o compensaciones que correspondan"

COMENTARIOS

1.-Del texto se infiere que la ABC, antes de la firma del contrato con OAS, habría presentado a la Autoridad Ambiental Competente (AAC) la respectiva Ficha Ambiental del proyecto, sin dividirlo en tramos. La AAC habría dispuesto la categorización ambiental del proyecto, que es lo que tendría que haber dado cumplimiento OAS en el contexto del Contrato y que, tratándose de un proyecto que afectaría a un Área Protegida, seguramente que requería la preparación de un Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental Analítico Integral (EEIAAI).

2.- Se establecía como condición en el Contrato que, para el inicio de obras, OAS debería contar con la Licencia Ambiental pero para todo el proyecto, y no por partes .

3.-Al señalarse en el Contrato que "estará sujeto en cuanto a la temática socio ambiental se refiere a la Ley del Medio Ambiente N° 1333, reglamentos del D.S. 24176" (y otras disposiciones ambientales) en el proceso de

preparación del EEIAAI obligatoriamente debía haberse efectuado la Consulta Pública a los indígenas habitantes del TIPNIS, así como a los demás pobladores de las comunidades en el área de influencia directa del proyecto vial.

Sin embargo, y antes de la elaboración del Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental de todo el proyecto, -y que tenía que estar a cargo de OAS Ltda.-, bajo el argumento de que el tramo carretero Villa Tunari - San Ignacio de Moxos comprende tramos de diferentes características, en una reunión que habría contado con la presencias de la Gerencia Socio Ambiental de la ABC, del Servicio Nacional de Áreas Protegidas (SERNAP), del Viceministerio de Transportes y técnicos de la empresa OAS Ltda., se habría determinado la división del tramo de 306 Km en tres subtramos pero denominados Tramos:

- Tramo 1: Villa Tunari - Isinuta de 47 Km, incluyendo el puente sobre el río Isinuta.
- Tramo 2: Isinuta - Monte Grande de 177 Km.
- Tramo 3: Monte Grande - San Ignacio de Moxos de 82 Km.

Consecuentemente para el proceso de Evaluación Ambiental del proyecto de acuerdo a lo dispuesto en la legislación ambiental vigente en el país, - pero bajo esa nueva situación de tres tramos-, se tuvo que haber dispuesto la elaboración de tres Fichas Ambientales (una para cada subtramo) como si fuesen tres proyectos independientes. La Autoridad Ambiental Competente, una vez que se hubiesen aprobado los EEIAAI para los tramos 1 y 3, (Que habrían sido preparados por una empresa consultora contratada por OAS Ltda.) habría otorgado las licencias ambientales para los mismos, lo cual habría permitido que se inauguraran las obras. Supuestamente se habrían realizado las Consultas Públicas en lo que

corresponde a los Tramos 1 y 3.

Sin embargo, no se conoce si, en lo que compete a la parte técnica del proyecto, también se hubiese previsto una división en tramos, ya que el contrato original no tiene ninguna consideración para esa situación ni en la ejecución ni en una posible suspensión de obras.

Los trabajos de construcción se inauguraron el 5 de junio 2011. Empero surgieron reclamos sobre los daños que la obra pudiese causar en el Área Protegida, es decir en lo que corresponde al Tramo 2.

La protesta más relevante fue de los indígenas del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore (TIPNIS) por no haberse llevado a cabo la Consulta Pública de rigor (tal cual está establecida en la Constitución Política del Estado Plurinacional, la Ley del Medio Ambiente, y el Convenio 169 de la OIT) para el Tramo 2, y su obvia oposición al proyecto vial. Esos pobladores decidieron una marcha de protesta a la ciudad de La Paz, la cual se inició el 15 de agosto 2011 *"en defensa de su territorio, de la vida, de la dignidad y de los derechos de los pueblos indígenas"*.

Los sucesos del 25 de septiembre 2011, con una intervención violenta a esa marcha de los indígenas, obligaron al Gobierno a decidir la suspensión temporal de las obras del Tramo 2, así como a ofrecer efectuar un referéndum como consulta respecto de ese Tramo.

2.- EL TERRITORIO INDÍGENA Y PARQUE NACIONAL ISIBORO SÉCORE (TIPNIS) (Fuente: el Servicio Nacional de Áreas Protegidas - SERNAP)

2.1.- Antecedentes sobre su creación y ubicación

Fue creado como Parque Nacional mediante

Decreto Supremo 7401 del 22 de noviembre de 1965 y declarado Territorio Indígena a través del Decreto Supremo 22610 del 24 de Septiembre de 1990. Tiene una superficie aproximada de 1, 236,296 hectáreas (12,363 km²)

Está ubicado entre los Departamentos del Beni (Provincia Moxos) y de Cochabamba (Provincia Chapare). Los municipios involucrados son San Ignacio de Moxos y Loreto en el Beni, y Villa Tunari y Morochata en Cochabamba.



Publicación N°1: Localización del trazo de la ruta del proyecto Villa Tunari - San Ignacio de Moxos.

Fuente: Publicación de Página Siete del 3 de septiembre de 2011.

2.2.- Clima, Rango altitudinal y fisiografía

El clima varía según el gradiente altitudinal desde templado a frío en las partes altas hasta cálido en las tierras bajas. La temperatura media anual van desde los 15°C en la serranía hasta lo 32°C en el pie de monte y la llanura boscosa (parte central), y 25°C en la llanura de pampas de Moxos (sector Norte). Los valores de precipitación anual también fluctúan según las zonas, variando desde los 1.900 mm en la parte Norte (confluencia de

los ríos Isiboro y Sécore) hasta los 3500 en las inmediaciones de Puerto Patiño (Límite Sureste), con un 80 % del Área en un rango de 2,000 a 3,000 mm de precipitación media anual.

Su rango altitudinal oscila entre los 180 y 3,000 msnm, con una altura promedio de 300 a 400 msnm entre las Serranías Subandinas y los Llanos de Moxos. La parte Sur y Oeste del Area es esencialmente montañosa y de abruptas pendientes e incluye las Serranías de Mosevenes y Sejeruma como cotrafuertes del Subandino. Las regiones central y Norte están definidas por el relieve casi plano de la llanura aluvial de Moxos.

2.3.- Hidrografía

El área pertenece a la subcuenca amazónica del río Mamoré, representada por uno de sus afluentes principales que es el río Sécore. A este último desemboca principalmente el río Isiboro, el cual tiene varios afluentes de regular importancia. Los ríos Sécore e Isiboro están ubicados respectivamente al Norte y al Sur del TIPNIS y son navegables. El río Ichoa, afluente del Isiboro, surca el TIPNIS por su parte central y recibe varios afluentes menores.

2.4.- Vegetación, Flora y fauna

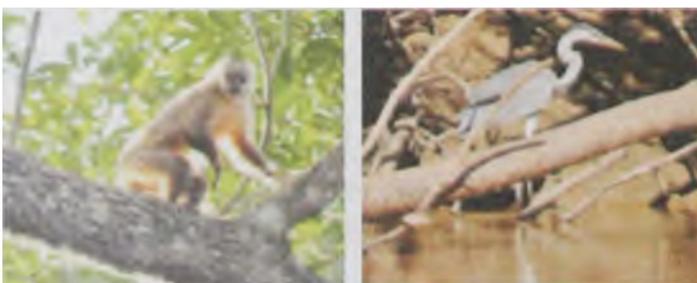
La vegetación es muy variada, destacando el Bosque Nublado de Ceja, el Bosque Húmedo a muy Húmedo de Yungas (Yungas del Chapare), el Bosque Pluvial Subandino, el Bosque Muy Húmedo Pedemontano, el Bosque Húmedo Estacional basal, los palmares pantanosos, las sabanas de inundación, los pantanos de Cyperaceae y una gran diversidad de lagunas. Se registraron 602 especies de flora y se estima la existencia de 300 especies de plantas superiores. La extraordinaria diversidad de flora incluye especies como el aliso, el pino de monte, el nogal, los cedros, la mara, el palo maría, y el

tajibo. Se destacan las palmas como las jatatas, la palma, y la palma real que forma extensos palmares en zonas inundadas de bosque.



Fotografías N° 1: Vistas que muestran la exuberancia del bosque del TIPNIS.

La fauna es también muy diversificada registrándose a la fecha 858 especies de vertebrados, 470 especies de aves, 39 especies de reptiles, 53 especies de anfibios, 188 especies de peces y 127 especies de insectos. En la fauna del TIPNIS destacan el jukumari, el pejichi, el marimono, el manechi, la londra, el jaguar, el ciervo de los pantanos, la harpía, el pato negro, la peta de río, y el caimán negro.



Fotografías N°2: Animales del TIPNIS.

2.5.- Población en el área y su zona de amortiguación externa

La población humana en el AP está distribuida a lo largo de los ríos importantes (Isiboro y Sécore), y en la región pedemontana Sur (parte de la zona de colonización del Chapare). La región central o interior de la llanura aluvial es poco poblada, principalmente por la difícil accesibilidad y las fuertes inundaciones! estacionales. La región montañosa Sur (Serranía Mosestenes) también tiene una escasa ocupación humana debido a la topografía abrupta y a la alta pluviosidad.

El TIPNIS se caracteriza por una importante población de los grupos étnicos Moxeño, Yuracaré y Chimán. Al interior del Área existen más de 50 comunidades indígenas y pequeños asentamientos familiares dispersos (familias extensas) que comprenden 4,563 habitantes según el censo indígena del TIPNIS de 1994. La etnia Moxeña constituye la población más numerosa (el 72%) seguida de los Yuracarés y de las familias chimanes en el extremo Suroeste del Area.

Por otro lado, muchos sindicatos de colonizadores están repartidos dentro de la línea roja sobre una extensión de más de 92,000 hectáreas, mientras que las comunidades indígenas están distribuidas

en el resto de la superficie del TIPNIS. Se estima una importante presencia de familias de colonos de las tierras altas en la región Sureste del Área.

En la zona de amortiguación externa al Sur del TIPNIS (centro y Sur de la Provincia Chapare) existe una densa población de más de 15,000 campesinos colonos organizados en varias centrales que agrupan a su vez a numerosas colonias y comunidades.

2.6.- Modalidad de Administración

La gestión del TIPNIS se realiza bajo la modalidad de administración compartida, mediante convenio firmado el 24 de julio de 1997 entre el SERNAP y la subcentral indígena del TIPNIS.

3.- ASPECTOS RELEVANTES SOBRE LOS EFECTOS QUE PROVOCARÁ EL PROYECTO VIAL VILLA TUNARI-SAN IGNACIO DE MOXOS EN EL TIPNIS

3.1.- Potencialidades del TIPNIS

El TIPNIS se caracteriza por su extraordinaria diversidad de ecosistemas en función a su amplio rango altitudinal. Alberga una gran diversidad biológica en flora y fauna. Esta Área Protegida presenta una excepcional belleza escénica tanto en la inexplorada región de serranías como en la llanura. Entre los atractivos turísticos se puede mencionar la exuberante vegetación, los ríos y lagunas, y la particular riqueza de fauna silvestre de varias zonas. El equilibrio de los ecosistemas es muy delicado pues su alteración produce pérdidas irreversibles en el medioambiente con consecuencias catastróficas.

Al interior del Área Protegida existen sitios arqueológicos de gran interés histórico. Por otra parte, el TIPNIS se caracteriza por su importante población indígena que mantiene formas tradicionales de manejo de los recursos naturales.

Por su doble categoría de Área Protegida y Tierra Comunitaria de Origen (TCO), el TIPNIS tiene una interesante potencialidad para desarrollar programas de manejo de vida silvestre que beneficien en primera instancia a la población local y que además tengan repercusión y aplicabilidad regional. La región constituye un reservorio natural de una extraordinaria diversidad de recurso genéticos, tanto silvestres como modificados por el hombre (por las culturas indígenas locales).

Actualmente se está promoviendo el uso sostenible de los recursos naturales a través de planes de manejo en los diferentes campos de aprovechamiento, tanto de la fauna como de la flora. Ya se realizó un estudio para el lagarto o caimán yacaré y la ictiofauna, y se implementó un proyecto de reforestación de madera valiosa. Por las características naturales y socioculturales del Área, el TIPNIS presenta importantes potencialidades para desarrollar operaciones de ecoturismo con participación de la población local. Todas esas potencialidades se verían seriamente afectadas si se materializa en proyecto vial afectando al TIPNIS.

3.2.- Problemática Socioambiental

Mucho antes de la iniciación de las obras del proyecto vial, desde hace años se presentaron los principales impactos negativos sobre los recursos naturales del TIPNIS debido al avance incontenible de colonizadores, lo que ocasionó el crecimiento de la frontera agrícola en la zona de colonización al Sureste del área, así como la prospección y exploración petrolera, la explotación maderera por empresas y motosierristas, la caza furtiva comercial o deportiva, la pesca descontrolada, y la construcción de caminos y sendas.

El SERNAP, pese a los grandes y sacrificados esfuerzos de su personal, no ha podido contener

esa penetración de los colonizadores que inclusive ya ha dado lugar a la plantación de coca al interior del TIPNIS, y a una irrefrenable deforestación y contaminación por vertido de precursores en los cuerpos de agua. Del mismo modo, los esfuerzos de los indígenas para contener los avasallamientos han sido vanos pues sus condiciones y limitaciones no les permiten expulsar a ese cada vez mayor número de colonizadores en el Parque Nacional.



Publicación N°2: El Diario del 29 de septiembre 2011.

La preocupación de los indígenas respecto de esos avasallamientos al TIPNIS, y la inacción de las autoridades para revertir esos problemas, es totalmente justificada en virtud a lo que está aconteciendo en situaciones similares en otras áreas protegidas (Parque Nacional Amboró, Reserva Forestal "EL Choré", la Estación Biológica del Beni, el Parque "Mallasa" en La Paz) en las que a pesar de muchas denuncias públicas, las autoridades respectivas no han hecho absolutamente nada respecto de avasallamientos y destrucción o aprovechamiento irracional de los recursos naturales, y la situación en cada caso tiende a agravarse en detrimento de las potencialidades de cada área protegida.

De todo lo que está aconteciendo con este proyecto vial entre Villa Tunari y San Ignacio de Moxos se puede inferir que el componente social y ambiental no ha tenido un adecuado tratamiento en el contexto del mismo pues es sabido que todo proyecto puede ser aceptable si se toman en cuenta de manera oportuna y adecuada los efectos tanto directos como

inducidos sobre la biodiversidad, los hábitats naturales y las funciones del ecosistema, consiguiendo de esa manera que las inversiones en infraestructura sean amigables al medio ambiente y a la biodiversidad. De otro modo es de esperar que se provoque la degradación de los hábitats naturales y la pérdida de biodiversidad. En ese sentido, es importante evitar los hábitats múltiples y de alta biodiversidad, así como la perturbación de las funciones de los ecosistemas aspectos que no se han considerado en el proyecto.

Por eso cabe insistir que las obras de infraestructura, como una carretera, suelen incluir una variedad de obras civiles de gran envergadura y actividades importantes que pueden ejercer impactos trascendentales sobre los hábitats naturales ya sea en forma directa a través de la construcción, o indirecta a través del desarrollo inducido durante la operación.

En ese sentido, no debe pasarse por alto que la evaluación ambiental exhaustiva en un proyecto es la piedra angular sobre la cual se construyen los resultados ambientales exitosos, lo cual parecería que no ha sido el objetivo de OAS Ltda. en el caso del proyecto Villa Tunari-San Ignacio de Moxos.

Por otra parte, tampoco se ha tomado en cuenta que la participación temprana de las partes interesadas mejora el diseño, la operación y la gestión de un proyecto, en especial de los indígenas que viven en armonía con su entorno.

No debe olvidarse que los ecosistemas saludables realizan una gran variedad de procesos, que proveen a la humanidad no sólo bienes tales como alimentos, materiales de construcción, plantas medicinales y oportunidades para la recreación y el turismo, sino también servicios como el mantenimiento de los ciclos hidrológicos, la regulación del clima, la formación y el

mantenimiento de suelos, el almacenamiento y el reciclaje de nutrientes, y la purificación del aire y del agua, aspectos tan importantes para todos los seres vivos en una región en particular, y para el planeta en general.

4.- PROPUESTAS RECOMENDADAS

4.1.- Deficiencias en los Estudios Ambientales realizados por OAS Ltda.

La posición de la mayor parte de lo bolivianos es que es evidente que nuestro país necesita de proyectos viales para su integración. Sin embargo, hay coincidencia generalizada de que esas obras deben estar adecuadamente justificadas, con estudios que demuestren que se han realizado consideraciones apropiadas de las posibles alternativas de localización de los trazos, y de que se han cumplido con todos los requerimientos sociales y ambientales establecidos en la legislación vigente.

En el proyecto vial Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, de la manera que está previsto el proyecto que se ha contratado con OAS Ltda, es innegable que con la materialización de sus tres tramos se acrecentará la presencia humana y la proliferación de comunidades a lo largo de los mismos,. En los EEIAAI ya preparados para los Tramos 1 y 3 no se consideran esos problemas es decir el impacto inducido que es imprescindible tomar en cuenta por las consecuencias que se tendrán (y ya se tienen) debido a la ocupación de tierras y la generación de actividades contrarias a la protección del Área Protegida.

En ese sentido, en los estudios ambientales realizados por OAS Ltda. se han descuidado las previsiones respecto de la expansión urbana descontrolada que ya se presenta y que aumentará en el futuro, lo cual viene a ser uno de los problemas más difíciles de manejar en los entornos poblados. La expansión no regulada hacia las zonas adyacentes que por lo general

carecen de infraestructura y servicios básicos, supone una amenaza grave a los hábitats naturales. En las zonas rurales, el cambio en el uso del suelo es a su vez una amenaza a los hábitats circundantes, situación que igualmente se tiene en el proyecto de referencia que lamentablemente ya se aprecia en gran medida en la zona de amortiguación del Parque Nacional.

4.2.- La suspensión de obras en el Tramo 2 y las consecuencias para el TIPNIS por la construcción de los Tramos 1 y 3

El Gobierno, mediante la promulgación de una Ley Corta, y atendiendo la demanda de los indígenas del TIPNIS que llegaron a La Paz después de una travesía heroica y superando un sinfín de inconvenientes, ha dispuesto la suspensión definitiva de todo proyecto vial que afecte el área protegida. Sin embargo, no se ha indicado nada respecto de los Tramos 1 y 3, que se supondría podrían proseguir en su implementación el el marco del contrato entre la ABC y la empresa OAS Ltda. Tampoco se dijo nada de los avances de ejecución de obras en el Tramo 2 que ya habría empezado OAS Ltda (así lo reportó la prensa); para esas tareas ya realizadas dentro del área protegida (sin licencia ambiental) lo mínimo que tendría que exigirse a la empresa brasilera es la restitución total al estado natural previo a la deforestación y movimientos de tierras y otras actividades que ya hubiese efectuado. Debe recordarse que, de acuerdo al Reglamento de Gestión Ambiental de la Ley del Medio Ambiente, corresponde una sanción al Representante Legal del Proyecto (ABC) si la obra se comienza sin que el proyecto (en este caso el que se refiere al Tramo 2) cuente con la respectiva licencia ambiental.

Si el proyecto inicial prosigue con relación a los Tramos 1 y 3 tal cual ha sido definido en el contrato ABC-OAS Ltda., -y puesto que los EEIAAI de cada uno de esos tramos (1 y •3),

tienen como tema central deficiente al tratamiento del "futuro inducido", es decir los efectos que el proyecto vial provocará una vez que se ponga en funcionamiento-, pues, aunque no se realice el Tramo 2 en el interior del TIPNIS, ya desde la construcción de los Tramos 1 y 3 se tendrán consecuencias para el Área Protegida, lo cual se acrecentará en la etapa de operación o puesta en servicio de esos subtramos viales.

No debe olvidarse que en el Tramo 1, -que es la parte más poblada de las zonas involucradas en la parte Sur del proyecto-, mediante ayuda económica de USAID y la cooperación europea, se han efectuado importantes inversiones en infraestructura, en especial en caminos. Por ello, el mejoramiento de la vía existente con tratamiento superficial en su calzada solamente traerá mayores beneficios para la gente que ya vive en esa zona. Más aún, y como parte del Tramo 1, se ha previsto la construcción de un puente en el río Isinuta, corriente de agua que actualmente se constituye en una barrera para una mayor penetración de colonizadores al interior del TIPNIS. Por lo tanto, es imperativo que se excluya también definitivamente la construcción del puente sobre el río Isinuta.

Asimismo, como los actuales caminos existentes en el Tramo 3 son solamente de tierra, en la actual situación es igualmente recomendable que se suspenda la construcción de este Tramo en el marco del contrato con OAS Ltda. De otro modo, el permitir que se lleven adelante las obras en este Tramo 3 solamente servirá para que la solución que se decida para el nuevo trazo del Tramo 2 eludiendo el área protegida, seguramente que permitirá a OAS y a la ABC a buscar opciones únicamente bordeando el área protegida, con una cercanía de localización de la ruta totalmente peligrosa para el TIPNIS pues así se viabilizará la ocupación de tierras en el contorno, posibilitando avasallamientos irreversibles al Parque Nacional.

Finalmente en el contexto de reformular el contrato entre la ABACy OAS Ltda, bajo la nueva situación concerniente al Tramo 2, *lo recomendable es que se busque formalizar otro contrato pero previa definición de los nuevos Tramos 2 y 3, e inclusive un nuevo Tramo 1.*

Sobre la posibilidad de buscar otro sitio para la localización del trazo de la vía, se han realizado propuestas que deberían considerarse y verificarse mediante estudios técnicos apropiados así como sus respectivas consecuencias sociales y ambientales, haciendo énfasis en el futuro inducido de cada alternativa



Publicaciones N°3: Propuestas de alternativas para el proyecto sin afectar al TIPNIS.

El estudio para otras alternativas debería hacerse cuanto antes, en especial en la región al Este del TIPNIS, fuera de la zona de amortiguación del área protegida en esa parte. Es posible, como lo ha señalado gente que conoce la zona, que se pueden conseguir opciones de solución a la vinculación de Trinidad con Cochabamba desde las cercanías de Loreto (Beni) saliendo a un sitio cercano a Chimoré (Cochabamba).

De todos modos, para la alternativa que se elija fuera del TIPNIS y de su zona de amortiguación, se deberá realizar necesariamente la evaluación

ambiental considerando los impactos directos e inducidos, y la determinación de las medidas de mitigación más adecuadas que eliminen o al menos minimicen los impactos.

Finalmente es preciso subrayar que el gran respaldo que la población boliviana ha manifestado a los indígenas que marchan en defensa del TIPNIS es una clara muestra de la preocupación que la colectividad boliviana tiene hacia el futuro, en el marco del Desarrollo Sostenible. Por eso debe definitivamente anularse cualquier posibilidad de afectar el TIPNIS con una carretera, o mediante vías que puedan facilitar eso (como sería en el caso de tener los Tramos 1 y 3) precautelando así la conservación para el presente y el futuro de uno de los hábitats más importantes de flora y fauna, reconocido

particularmente por su enorme cantidad y diversidad de aves, animales acuáticos, mamíferos y reptiles, así como por ser el sitio de vida de Moxeños, Yuracarés y Chimanes.

Todos debemos asumir que la prosperidad de las comunidades humanas no está reñida con el bienestar de las demás especies biológicas que existen en nuestras áreas protegidas del altiplano, valles y selvas, sino más bien, dicha prosperidad es complementaria con el bienestar. Es así como, el adecuado cuidado de nuestra rica biodiversidad en las áreas protegidas, está identificado con el mejoramiento de la calidad de vida de los bolivianos de hoy y del futuro para lo cual es necesario priorizar un desarrollo planificado, consultado y respetuoso de la integridad de todos nuestros Parques Nacionales.