

Paredes Tamayo, Iván, "Pueblos indígenas denuncian falta de consulta en proyecto de carretera que fragmentaría área protegida Ñembi Guasu en Bolivia", *Mongabay Latam*, California, Estados Unidos, 24 de junio de 2025.

Consultado en:

<https://es.mongabay.com/2025/06/pueblos-indigenas-denuncian-carretera-fragmentaria-nembi-guasu-bolivia/>

Fecha de consulta: 07/08/2025.

## **Pueblos indígenas denuncian falta de consulta en proyecto de carretera que fragmentaría área protegida Ñembi Guasu en Bolivia**

[Iván Paredes Tamayo](#)

24 Jun 2025



*La Gobernación de Santa Cruz, junto a la de Alto Paraguay, pretenden construir una vía de 112 kilómetros de largo que atravesará por una de las reservas más grandes del Chaco americano.*

- *El Ñembi Guasu es la segunda área de conservación más grande de la Ecorregión del Gran Chaco Americano y es la primera reserva indígena de Bolivia.*
- *La intención de la carretera es unir Bolivia con Paraguay a través de la reserva, lo que beneficiaría a estancias ganaderas que ya estaban instaladas antes de la creación del área protegida.*

- *Los pueblos indígenas de la zona sostienen que la Gobernación de Santa Cruz no realizó ningún proceso de consulta en la zona.*

Ñembi Guasu significa “gran refugio” en guaraní. Ñembi Guasu también es el área de conservación de las comunidades guaraníes en Bolivia y **la casa de pueblos indígenas aislados de manera voluntaria**. Es el hábitat de varias especies de fauna silvestre, como el jaguar. El Ñembi Guasu está por ser atravesado: lo quieren partir en dos para construir una carretera de 112 kilómetros de largo. Pueblos indígenas de la zona aseguran que **no existe un proceso de consulta previa, libre e informada sobre la obra**.

En Santa Cruz de la Sierra, este proyecto carretero avanza con el tratamiento de **una ley para hacer posible este camino**, que conectará con la frontera con Paraguay.

El Ñembi Guasu es un área de conservación creada por la [Autonomía Indígena de Charagua Iyambae](#). Se consolidó como **la primera área protegida indígena de Bolivia** en 2019. Ñembi Guasu es **la segunda área de conservación más grande de la Ecorregión del Gran Chaco Americano**. Esta reserva es parte del territorio ancestral del pueblo guaraní que se prolonga desde el este del Parque Nacional Kaa-Iya hasta el Parque Nacional Otuquis, ambas áreas protegidas nacionales de Bolivia.

Se ubica en una posición estratégica: **es ideal para unir Bolivia con Paraguay, pero tumbando el verde paisaje de esta reserva natural**. Es por eso que surgen muchas voces que se oponen a este proyecto carretero. También hay otras que piden el asfalto que atravesaría el corazón de este pulmón verde, que es el hábitat de más de 50 especies de mamíferos, más de 300 especies de aves y al menos 80 especies de reptiles y anfibios.



El cartel que anuncia el inicio de la reserva Ñembi Guasu. La vía actual es corta y de tierra.

Foto: cortesía Revista Nómadas

El 9 de abril de 2024, el gobernador interino de Santa Cruz, Mario Aguilera, junto con el gobernador de Alto Paraguay, Arturo Méndez, anunciaron la construcción de una carretera internacional. A inicios de este mes, los funcionarios de la Gobernación de Santa Cruz Fernando Terceros y Luis Fernando Menacho soltaron dos datos a las autoridades guaraníes, como quedó registrado en un acta de asamblea.

El primero es que la carretera está proyectada para **112 kilómetros de largo** y, el segundo, que la Gobernación de Santa Cruz y el Gobierno central carecen del financiamiento público para construir esta vía, pero están cerca de lograr **recursos privados** para hacer realidad el camino.

Leonardo Tamburini, director de ORE, una organización de apoyo legal y social en Bolivia, cuestionó la intención de consolidar el proyecto carretero por medio del Ñembi Guasu y dijo

que esa vía solo **beneficiará a estancias ganaderas** que están asentadas en el trazado del camino.

Además, el experto dijo que en la actualidad en esa zona chaqueña solo existe un camino de herradura que se usa para patrullaje en ciertos momentos del año y que no es apto para abrirlo para que sea una carretera internacional, como se pretende.

“Todas las instancias de mando de la Autonomía Indígena de Charagua rechazaron el año pasado y los anteriores años esta carretera. Las notas que [ahora] circulan apoyando a esta carretera reflejan que los impulsores están corrompiendo a ciertos líderes pretendiendo dar vuelta la decisión ya tomada. Esto es igual a lo que pasó en el Tipnis (Territorio Indígena Parque Nacional Isiboro Sécur), solo que ahora lo hacen privados, no el Gobierno”, reclamó Tamburini.

### **Pérdida de bosques**

Según el análisis de pérdida de cobertura arbórea de la plataforma de monitoreo satelital Global Forest Watch (GFW), la zona en la que se ubicará la carretera, que inicia en Roboré, ya ha tenido un gran avance de deforestación. En 2019, **esta área perdió 39 200 hectáreas**, el 94 % de la pérdida total entre 2001 y 2024. Esto corrobora las denuncias de líderes indígenas guaraníes.

De acuerdo con GFW, **esta pérdida se debería a incendios**. El siguiente pico de pérdida sucedió en 2021, con 1100 hectáreas deforestadas. En 2023 y 2024, se perdieron 85 y 84 hectáreas. La pérdida habría continuado este año, ya que **se han detectado 1096 alertas de deforestación entre el 1º de enero y el 20 de junio de este año**. Cada alerta de deforestación detectada por esta plataforma significa una ausencia de bosque de 30×30 metros, equivalente a una cancha de baloncesto.

Según imágenes satelitales más recientes de Google Earth, **ya existe una línea de camino abierto en la ruta que se quiere abrir**. Además, se observan parches de deforestación a lo largo del proyecto mencionado.



La rotonda de tierra en plena frontera entre Bolivia y Paraguay. Foto: cortesía Revista Nómadas

Dos de las organizaciones indígenas más representativas del oriente boliviano -la Central Ayoreo Nativa del Oriente Boliviano (Canob) y el Gobierno de la Autonomía Guaraní Charagua Iyambae- emitieron pronunciamientos, por separado, de **rechazo al proyecto de ley** que busca incorporar el tramo carretero “Roboré-Hito VII” a la red vial departamental.

Estas entidades advierten que esta iniciativa no solo viola derechos constitucionales, sino que **amenaza la vida de los pueblos indígenas en aislamiento voluntario** que habitan el corazón del Área de Conservación e Importancia Ecológica Ñembi Guasu.

Esta denuncia se produce tras conocerse que la Asamblea Legislativa Departamental de Santa Cruz convocó el 18 de junio de este año a una sesión para debatir este proyecto, **sin cumplir el derecho a la consulta previa, libre e informada**, ni considerar el altísimo valor ecológico y espiritual de los territorios involucrados. “Este proyecto **atraviesa de norte a sur el Ñembi Guasu**, un territorio ancestral protegido por ley y habitado por nuestros hermanos ayoreos en aislamiento voluntario. Es una amenaza directa a la vida”, señala el pronunciamiento de Charagua Iyambae.

Según Tamburini, en la zona donde pretenden construir la vía solo existen haciendas ganaderas, las que serían beneficiadas por la construcción de la carretera. Estas estancias ya estaban en este espacio antes de que se creara el área protegida. El experto añadió que por donde pasaría el tramo no existen comunidades indígenas guaraníes.



El negocio del ganado se instaló antes de la creación del Ñembi Guasu. Foto: cortesía Revista Nómadas

**Uno de los propietarios de esas estancias es el alcalde del municipio de Roboré, José Díaz Ruiz.** La autoridad local, que también es empresario ganadero, está a favor de la construcción de la carretera y califica de “mezquinos” a quienes se oponen al tramo, ya que considera que Roboré, una ciudad en la Chiquitania boliviana y donde empezaría el tramo, merece estar conectada con Paraguay. El alcalde pidió a la Gobernación que se respeten las normas ambientales y exige que la carretera sea ecológica.

“Sí, yo estoy de acuerdo con la construcción de la carretera cumpliendo todo lo que se tenga que cumplir, que se tenga que cumplir las exigencias que va a dar Ñembi Guasu, que no nos olvidemos que si hay un incendio no hay por dónde ingresar. Toda la problemática que se tiene en esa zona es porque no hay caminos, entonces, si se hace una ley, una reglamentación de no asentamientos, si se hace una carretera ecológica, nosotros como Roboré vamos a respetar”, afirmó Díaz a medios locales.

Tamburini ve un trasfondo político en la intención de construir esta vía. El director de ORE detalló que los gobiernos departamentales de Santa Cruz y de Alto Paraguay y los sectores ganaderos plantean atravesar por la mitad del Ñembi Guasu, lo que **aumentará –dijo- la deforestación en el Chaco transfronterizo**, sumará presión sobre las tierras ya afectadas por los incendios en el Ñembi Guasu y establecerá un factor más de incentivo a la deforestación y la destrucción de los bosques de los cuales dependen también los ayoreos en aislamiento voluntario.

### **Función especial**

El Ñembi Guasu cumple diferentes funciones, tanto ambientales y sociales como culturales y espirituales. Sobre la primera, **este territorio articula los ríos, quebradas y diferentes cursos de agua** que descienden desde la Chiquitania a los bañados del parque nacional Otuquis y el río Paraguay. La principal y más interesante formación boscosa del Ñembi es el Abayoy, aunque también hay presencia del **bosque cerrado, chaqueño y sabanas inundables**. Además, el Ñembi Guasu es hogar del jaguar, el felino más grande de América.

Lucía Sánchez es asambleísta indígena y vicepresidenta de la Asamblea Autonómica de Charagua Iyambae. La autoridad destacó en diálogo con **Mongabay Latam** que el Ñembi Guasu es una meta de la lucha indígena de la zona y afirmó que ahora **existe una pausa ambiental que tiene como fin evitar los asentamientos y proteger los bosques.**

Sánchez también está en contra de la carretera y dice que la Gobernación de Santa Cruz debe consultar a los pueblos indígenas de la zona para autorizar o no el proyecto.

“**Para nosotros esa carretera es una amenaza**, porque se pueden destruir nuestros bosques. Hasta ahora no tenemos el diseño de la carretera para ver si es factible o no, pero como le digo, hasta ahora no tenemos nada. Nosotros nos reunimos con el gobernador (de Santa Cruz) en dos oportunidades y le expresamos nuestro rechazo. Si se construye esa carretera habrá una gran afectación ambiental y nosotros vamos a oponernos a esa carretera”, remarcó Sánchez.

**Mongabay Latam** se comunicó con la secretaría de Obras Públicas de Santa Cruz para conocer la posición oficial ante las críticas al proyecto pero al cierre de esta nota no hubo respuesta.



La frontera entre Bolivia y Paraguay, con caminos de tierra. Hasta este punto quieren asfaltar una carretera que nacerá en Roboré. Foto: cortesía Revista Nómadas

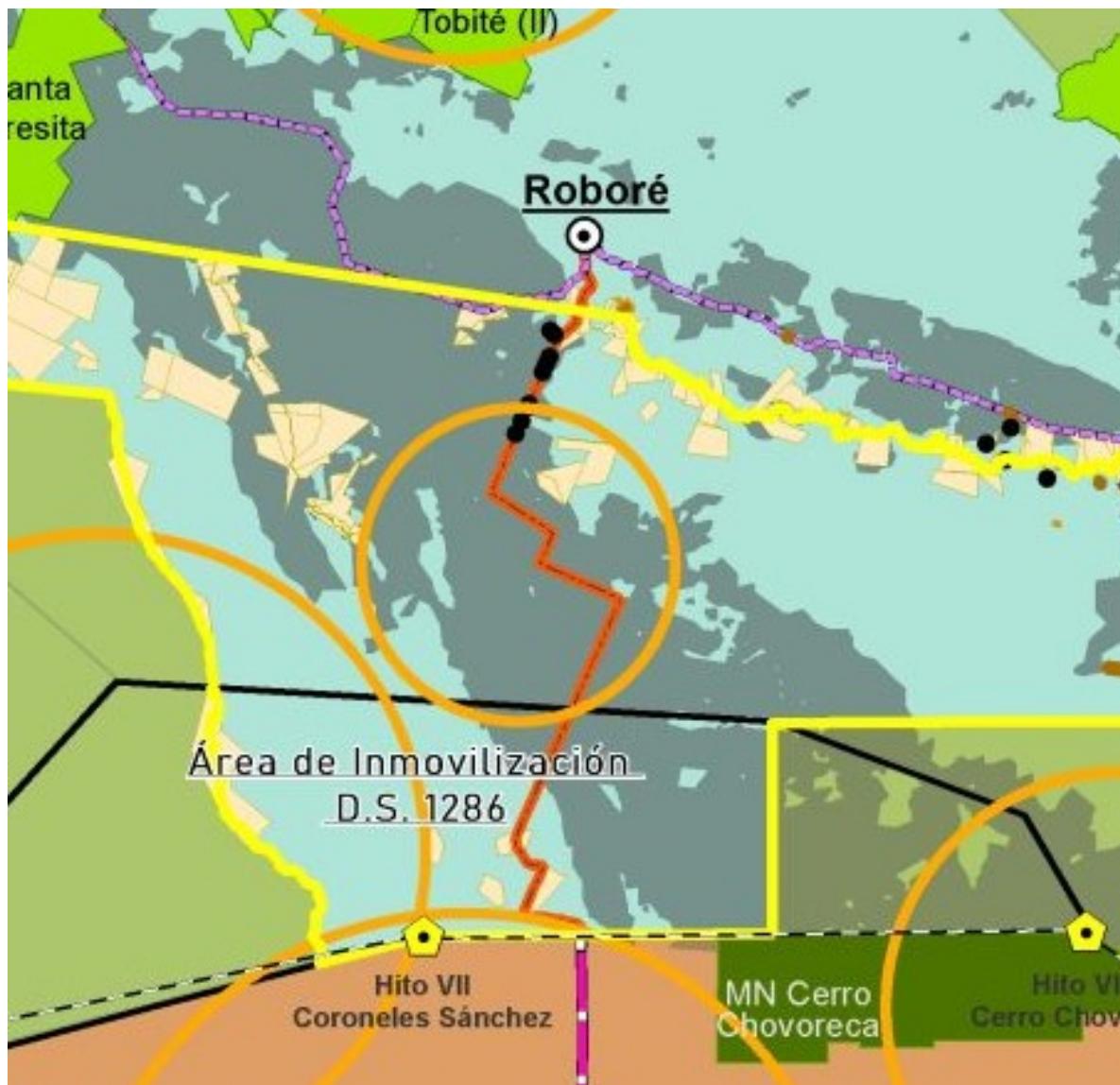
“Soñamos en que Roboré tenga acceso al Hito VII, a Agua Dulce, donde tendremos la oportunidad de brindarles la salida que tanto añora el comercio boliviano a través de puertos que pueden instalarse en Bahía Negra”, decía el 15 de abril de este año el **gobernador paraguayo de Alto Paraguay, Arturo Méndez**, cuando se anunció la construcción de la carretera.

En esa ocasión, el **gobernador cruceño, Mario Aguilera**, dijo que “la construcción del proyecto carretero generará 45 000 empleos directos e indirectos, lo que significará un ingreso de 130 millones de bolivianos al año (18,7 millones de dólares), permitirá generar un ahorro para los transportistas de hasta 17 horas para llegar a los puertos paraguayos”.

Por su parte, Agustín Martínez, asambleísta por Ñembi Guasu del Gobierno Autónomo de Charagua Iyambae, también rechazó la construcción de la carretera y dijo que la Gobernación

de Santa Cruz no llegó a la zona a presentar el diseño del proyecto y tampoco realizó consultas a los pueblos indígenas para aprobar o no este tramo.

“Esta carretera nos va a afectar porque perdemos bosque, perdemos a nuestros animales, **habrá personas traficantes, habrá más incendios, más quemas, habrá más enfermedades**”, remarcó el dirigente indígena.



La línea naranja muestra el trazo de la carretera que llegará a Paraguay. Fuente: Cejis

Mientras, Miguel Vargas, director del Centro de Estudios Jurídicos e Investigación Social (Cejis), afirmó que la carretera no solo parte en dos el Ñembi Guasu, sino también **el área de intangibilidad de esta reserva indígena**.

El experto lamentó que la Gobernación de Santa Cruz no haya realizado un proceso de consulta con las comunidades guaraníes y ayoreas. También reclamó que detrás de esta carretera **puede haber capitales bolivianos, paraguayos y brasileños**.

“Acá priman intereses sectoriales. Este es el claro ejemplo de cómo a partir del modelo de desarrollo extractivo, estos actores antagónicos, empresarios y campesinos interculturales se articulan en función de garantizar este modelo de desarrollo extractivo», afirma Vargas. El experto agregó que la carretera beneficiará tanto a empresarios como interculturales. «Esto nos debe llamar a todos los que nos sensibilizamos durante los incendios, durante los avasallamientos. Este proyecto carretero está incentivando esto”, consideró Vargas.

*Imagen principal: el camino que quieren asfaltar y alargarlo hasta la frontera con Paraguay. Foto: cortesía La Región*