

Data: Julio 11, 2017 | 8:04

[Apertura](#)

LA CIUDAD JARDÍN DE BOLIVIA ES LA MÁS CONTAMINADA DE LATINOAMÉRICA | LA INVASIÓN MASIVA DE “AUTOS CHUTOS” DURANTE EL ACTUAL RÉGIMEN AGRAVÓ DRÁSTICAMENTE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL, CONVIRTIÉNDOSE EN EL PRINCIPAL FACTOR DE POLUCIÓN URBANA CON ELEVADA CANTIDAD DE TÓXICOS EN EL AIRE...

Fomento del Gobierno al contrabando hizo de Cochabamba una ciudad basurero



Un 70% de la degradación del aire en Cochabamba es atribuída por la OMS a las emanaciones vehiculares y el 30% a la industria ladrillera. Es decir, el contrabando masivo y descontrolado de autos “chutos” es la causa directa del actual desastre ambiental sin precedentes. | *Foto Los Tiempos*

Teniendo como su principal mercadería el negocio de “autos chutos” en un gigantesco esquema de lavado, el contrabando ligado al narcotráfico no sólo se ha convertido en un poderoso factor empresarial que contribuye a una dudosa estabilidad económica en Bolivia, y a la contaminación ambiental, sino también ha adquirido un alto grado de legitimidad e incluso prestigio social de nueva élite participando directamente en decisiones políticas dentro el Gobierno que preside Evo Morales a través de personajes como Quintana, Arce, Ferreira, etcétera...



Arsenio Choque Gonzáles, un personaje vinculado al negocio de autos “chutos” que estuvo entre los nueve funcionarios bolivianos enjuiciados y sentenciados en Chile, mostraba en su cuenta del Facebook, en la navidad del 2016, la imagen de vehículos internados por él desde algún paso fronterizo ilegal. | *Fotos Sol de Pando*

La declaratoria de “mártires por la reivindicación marítima” incluyendo subvención económica para la fianza de nueve funcionarios bolivianos (uno de ellos con antecedentes penales) que fueron enjuiciados y condenados en Chile, acusados de haber cometido el “volteo” (robo encubierto como incautación) de mercadería de contrabando contra un camionero chileno en territorio chileno, sumada a la rotunda negativa del presidente Evo Morales para disponer una investigación oficial que permita establecer rigurosamente la verdad del hecho desde una perspectiva clara de la justicia boliviana (“*que investiguen a su abuela*” respondió Evo a un pedido opositor), además de haber causado estupor e indignación en una mayoría de ciudadanos incluyendo servidores públicos honestos dentro el propio Gobierno, es un claro indicio de que el régimen que preside Morales ha caído bajo control de sectores delincuenciales que se infiltraron en el partido gobernante desde la vieja derecha corrupta de Bolivia. Estas mafias que tienen acceso privilegiado al palacio Quemado desde la anterior gestión del Ministerio de la Presidencia a cargo de Juan Ramón Quintana, actual [Embajador en Cuba](#), durante la última década han intensificado sus actividades de contrabando como parte de un holding del narcotráfico que además de negocios vinculados al lavado de dinero ilícito, controlan también sofisticadas [redes de prostitución](#) y tráfico de personas con fines de explotación sexual [en el eje Cobija-La Paz-Arica](#). Parte orgánica e implícita de este holding informal son los “volteos” y extorsiones a través de los cuales algunos funcionarios estatales toman su parte de la torta en el festín populista.

Teniendo como su principal mercadería el negocio de “autos chutos” (vehículos usados que son técnicamente reacondicionados) en un gigantesco esquema de lavado, el [contrabando ligado al narcotráfico](#) no sólo se ha convertido en un poderoso factor empresarial que contribuye a la prosperidad de nuevas élites y a la dudosa estabilidad económica en Bolivia, sino también —y esto es lo grave— ha adquirido un alto grado de legitimidad e incluso prestigio social, participando directamente en decisiones políticas —a través de personajes como Juan Ramón Quintana, Héctor Arce, Reymi Ferreira, etcétera— dentro el Gobierno que preside Evo Morales.

Esta economía asentada en unas bases de [criminalidad política y asociación delictuosa](#), después de una década de haberse instaurado mediante una [impune violación sistemática](#) de normas constitucionales y derechos ciudadanos, está arrojando ya sus frutos perversos: enriquecimiento ilícito de unos pocos nuevos privilegiados, distorsiones en las estructuras fiscales con perjuicios económicos para el Estado, y devastación ambiental de las ciudades con daños en la salud pública a gran escala.

El gobierno del presidente Morales justifica su política de fomento al contrabando y legalización de autos “chutos”, en el hecho de que genera fuentes de empleo en el sector del transporte público favoreciendo a capas empobrecidas de la población. Ciertamente es un negocio que ofrece paliativos ante el desesperante desempleo de miles de familias bolivianas; pero también generaliza la ilegalidad y el enriquecimiento ilícito de los comerciantes informales involucrados en este contrabando depredador del medio ambiente.

LOS “CHUTOS” EN COCHABAMBA: TRES ATERRADORES INFORMES DE LA OMS



En su informe del 2014, la OMS clasificó a Cochabamba como la quinta ciudad más contaminada de Latinoamérica, después de Lima (Perú), Rancagua y Chillán (Chile) y Santa Gertudes (Brasil). | *Foto Opinión*

La vía libre al contrabando y la legalización de vehículos internados al país irregularmente están causando estragos que implican un desastre ambiental sin precedentes, especialmente en Cochabamba, una de las ciudades bolivianas más afectadas por la invasión desmedida y continúa de los autos “chutos”.

Por tercer año consecutivo la Organización Mundial de la Salud (OMS), organismo de Naciones Unidas, ha clasificado a Cochabamba entre las ciudades más contaminadas de Latinoamérica mencionando como principal causa la combustión automotriz.

En su informe del 2014, la OMS clasificó a Cochabamba como la quinta ciudad más contaminada de la región, después de las ciudades de Lima (Perú), Rancagua y Chillán (Chile) y Santa Gertudes (Brasil). Nuestra ciudad presentaba una elevada concentración de partículas nocivas en su atmósfera, con 41 gramos de sustancia contaminante por cada metro cúbico de aire. Ya entonces la OMS había advertido que en elevado porcentaje la causa de esa contaminación eran las emanaciones tóxicas de plomo y azufre producidas por los vehículos, y en menor proporción los gases emitidos por las tradicionales fábricas de ladrillos en la zona sudoeste de la ciudad.

Según el informe del 2015, el nivel de contaminación atmosférica subió a los 68 gramos de detritus tóxicos contenidos en cada metro cúbico del aire que respiran los cochabambinos, causando una epidemia de enfermedades respiratorias en la población más vulnerable de niños y ancianos. Casi un 70% de esa degradación ambiental fue atribuida por la OMS a las emanaciones vehiculares y el 30% a la industria ladrillera.

Para el 2016 la OMS vuelve a incluir a Cochabamba esta vez en el puesto 11 dentro una lista 700 ciudades en 67 países de Latinoamérica —después de Lima, Monterrey y México DF, entre otras—, detectando 60 gramos de sustancia contaminante por cada metro cúbico de aire. La reducción de 8 gramos tóxicos, con relación al informe del 2015, se habría registrado como efecto de una reconversión de las ladrilleras artesanales de Jayhuaico que optaron por el uso de gas natural en sustitución de carbón y leña.

Ante la insistencia de Naciones Unidas para abordar el creciente deterioro ambiental en Cochabamba, y ante la perspectiva de obtener recursos financieros de la cooperación internacional, el pasado 12 de mayo el Ministerio de Medio Ambiente a través del Proyecto Nacional de Gestión de Calidad del Aire reconoció finalmente que el 70% de la contaminación ambiental en Cochabamba es causada por el creciente parque automotor generado por el contrabando de "chutos", siguiendo el informe de la OMS. Fue la primera vez que el Gobierno boliviano admitió con resonancia mediática que el exceso de vehículos "chutos" en Cochabamba es la causa principal del galopante "smog" que se apoderó de la otrora "Ciudad Jardín" de Bolivia. El año 2015 el misma oficina estatal de Gestión de Calidad de Aire, con apoyo técnico de la cooperación suiza, ya había elaborado un amplio informe identificando al parque automotriz como el principal factor contaminante en Cochabamba, pero ese informe fue engavetado y confinado al olvido sin mayor difusión ni repercusión, al punto en que al parecer ni fue puesto en conocimiento del presidente Morales.

Otras fuentes, como la Red de Monitoreo de calidad del Aire (Red MoniCa), menos conservadoras que la OMS, estiman que un 90% de las partículas contaminantes provienen de la combustión automotriz y el resto de ladrilleras, yeseras y caleras. En el 2015 la Fundación Suiza de Cooperación para el Desarrollo emitió otro estudio estableciendo que *"el 80% de la contaminación que se genera en Bolivia la provocan, primero, los vehículos que circulan a diario en las grandes ciudades del eje troncal y, segundo, el mal estado de muchos de ellos"*. Según el estudio suizo, Cochabamba es la ciudad más contaminada al concentrar el mayor parque automotor del país. En Cochabamba, por cada cuatro personas hay un vehículo.

Según datos del Registro Único para la Administración Tributaria Municipal, la cantidad de vehículos registrados en Cochabamba el año 2014 alcanzaba a 319.548 unidades, con un incremento de casi el 8% respecto al año 2013, cuando se registraron 296.538 vehículos. Se estima que actualmente el parque automotor en Cochabamba sobrepasa las 500.000 unidades vehiculares, en su mayoría autos "chutos" introducidos por el contrabando institucionalizado.

LAS RESPONSABILIDADES AMBIENTALES DE EVO MORALES



Según el informe de la OMS para el 2015, el nivel de contaminación atmosférica en Cochabamba subió a los 68 gramos de detritus tóxicos contenidos en cada metro cúbico del aire que respiran los cochabambinos, causando epidemias en la población más vulnerable de niños y ancianos. | Foto Archivo

Cuando se conoció el primer informe de la OMS en el 2014, un sector del Gobierno intentó soslayar y negar que la causa principal del desastre ambiental cochabambino radica en el incremento del parque automotor originado en el masivo contrabando de autos "chutos". Hay plena conciencia de ello en las altas esferas gubernamentales y por eso mismo intentan ocultarlo.

En una entrevista publicada por La Razón el 8 de mayo de ese año, el entonces viceministro de Medio Ambiente Rubén Salvatierra redujo como únicas causantes del deterioro atmosférico a las ladrilleras y a la situación geográfica de la urbe valluna: *"Cochabamba es una de las ciudades más contaminadas de Bolivia porque tiene empresas procesadoras de yeso, productoras de piedra caliza y fábricas de ladrillo, a esto se suma el hecho de que la ciudad es un valle, por lo tanto, la concentración de aire no se dispersa sino se concentra"*, declaró el Viceministro sin mencionar ni por asomo el incremento polucionante del parque automotor como efecto del intenso contrabando.

El problema de las ladrilleras es un asunto de vieja data en el conflicto ambiental de Cochabamba, casi tan antiguo como el de sus vecinas curtiembres que generaron a inicios del siglo XX la famosa y mal oliente "serpiente negra" sobre el trayecto del río Rocha hacia el actual aeropuerto Jorge Wilstermann, partiendo del matadero municipal. Pero nunca ambas actividades, ni juntas, habían generado tal grado de deterioro del aire como el causado en los últimos años, de manera tan intensa y acelerada, por el exceso letal de combustión automotriz proveniente de los autos "chutos".

Pese a que la OMS publicó sus estudios que ubican insistentemente a Cochabamba entre las diez ciudades más contaminadas de Latinoamérica por lo menos desde el año 2014, el presidente Evo Morales se declaró recientemente "sorprendido", a la vez que soslaya la causa directa del desastre ambiental. *"Nos ha sorprendido ese dato, muy grave, todavía no hemos debatido en el gabinete ni con el Vicepresidente... pero estoy pensando que habría que convocar a las autoridades de Cochabamba, Sacaba, Quillacollo, Tiraque y Colcapirhua"*, declaró en Cochabamba el pasado 27 de junio según un despacho de ANF. El Presidente lamentó que, debido a la contaminación, Cochabamba podría dejar de ser un centro de convenciones gubernamentales y cumbres sociales. *"Tenemos un problema porque en Cochabamba se realizan cumbres de presidentes y movimientos sociales (...) y si tenemos este problema de contaminación, seguramente afectará bastante la imagen de Cochabamba"*, dijo Evo tres años después del primer informe de la OMS sobre el tema.

Así como será imposible estrechar un diálogo fraterno con Chile en torno a la demanda marítima —ni aún con un fallo favorable de La Haya que obligue a Chile a dialogar—, mientras Bolivia fomenta y encubre desde altas esferas gubernamentales el accionar impune de organizaciones mafiosas de narcotráfico y contrabando en la frontera con el país vecino, el gobierno de Evo Morales tampoco podrá hacer nada respecto a la contaminación ambiental en Cochabamba mientras sus correligionarios "chuteros" continúen haciendo de esta ciudad su gran playón y su zona franca para lucrar a costa de la salud de los cochabambinos.

El problema es estructural, además de ético. Las soluciones exigen algo más que festivas "cumbres" dedicadas a la Pachamama en Tiquipaya o millonarias consultorías ambientales. Exigen también una verdadera lucha frontal contra el contrabando y el narcotráfico, y la decidida desarticulación política de las organizaciones criminales que aportan generosamente al partido durante las recurrentes campañas electorales.

EL PODER DE LOS “CHUTEROS” Y EL PLAN DE REELEGIR A EVO A TODA COSTA



La congestión y el caos vehicular en las calles más transitadas de Cochabamba forman el paisaje urbano cotidiano en una de las ciudades con la atmósfera más contaminada de Latinoamérica, como efecto directo de la política de fomento al contrabando del actual Gobierno boliviano. | Foto Los Tiempos

Los “chuteros”, es decir aquellos empresarios del holding informal especializados en el contrabando y comercialización de vehículos usados o robados que llegan de países como Chile, Paraguay y Brasil, tienen asegurados sus privilegios actuando como militantes y dirigentes activos del partido gobernante. Pero sobre todo aportan millonariamente en las campañas electorales y no por nada son uno de los sectores más radicalmente interesados en la reelección pura y simple de Evo Morales en el 2019. No hay viso alguno de que Evo aspire a una nueva reelección proponiéndose reconducir el proceso a partir de redefinir el contenido de su liderazgo; más bien todo apunta a eternizar el actual régimen partidocrático de corrupción, exclusión e injusticia imperantes.

Durante las elecciones generales del 2014, las subnacionales del 2015 y el referéndum constitucional del 2016, campañas que estuvieron dirigidas a nivel nacional por el entonces ministro de la Presidencia Juan Ramón Quintana, todos los sectores delincuenciales apadrinados por el mismo Quintana fueron incorporados “orgánica y militantemente” en actividades de proselitismo partidario aportando con fondos exorbitantes y sin control alguno, tanto así que enormes sumas de tales aportes provenientes del crimen organizado terminaron en las cuentas privadas de Quintana, dinero que le permitió al Ministro de la Presidencia, por ejemplo, concluir la construcción de su palacete en el Barrio Irlandés de Cochabamba.

Quintana comenzó a estrechar [nexos directos con la mafia](#) durante los [sucesos de Porvenir](#), en septiembre del 2008, cuando negoció una alianza “política” con narcotraficantes y [sicarios de Pando](#) en su afán de defenestrar al entonces prefecto Leopoldo Fernández, tras cuyo sangriento derrocamiento el Departamento acreano fue totalmente militarizado por órdenes directas de Quintana en un hecho sin precedentes dentro el régimen de Morales. De ahí que Quintana, además de incluir al crimen organizado en la gestión gubernamental, también incorporó a las jerarquías castrenses en funciones civiles del Gobierno, creando una nueva [élite de militares con privilegios y prebendas](#) tan sólo equiparables a los que se granjeaban durante las dictaduras de Banzer y García Meza. Sin duda alguna influenciado por la locuacidad pseudo revolucionaria y “anti-imperialista” de su Ministro de la Presidencia, Evo Morales incurrió en un grave error al considerar que los contrabandistas y “chuteros” forman parte del pueblo trabajador. Dentro esa errada concepción populista y pragmática, el presidente Morales no tuvo reparos en avalar la estrategia de Quintana declarando públicamente una simpatía personal y política por los contrabandistas que operan especialmente en la frontera con Chile.

Vale la pena al respecto recordar y analizar el discurso de Evo Morales emitido en Oruro el 14 de mayo del 2012, cuando el Presidente —instigado por Quintana estamos seguros— exigió públicamente a los “chuteros” entregar aportes y vehículos para su segunda reelección (tercer mandato) del 2014. Su primera reelección exitosa se dio en el 2009 al cumplirse su primer mandato iniciado el 2006.

Según titulaba el despacho de la agencia Erbol, Evo Morales propuso que diputados “chuteros” dentro las filas del Movimiento al Socialismo debían “dar vehículos para su campaña”. Ante una concentración con motivo de la entrega de la Unidad Educativa “José Mérida Montañó” en la localidad orureña de Huayllamarca, el Presidente había expresado textualmente: “Algunos diputados ‘chuteros’ inclusive pondrían cuatro o cinco jeeps para la campaña”. Evo recordó que para su reelección del 2009 sólo tenía un Jeep que recibió de regalo. “Ese Jeep estaba en los seis departamentos día y noche”, recordó; pero ya que ahora existían empresarios “chuteros” dentro el régimen en calidad de diputados, les exigió que aporten con vehículos para que cada concejal del MAS encargado de la campaña se movilice eficazmente en todos los municipios del país. “Inundaríamos con autos para la campaña” sentenció. Efectivamente, la reelección del 2014 tuvo un éxito logístico notable con vehículos “chutos” movilizándose intensamente en todos los asientos electorales del país. Esta capacidad motorizada del partido gobernante creció y se intensificó durante los comicios posteriores del 2015 y 2016, siempre bajo la “dirección estratégica” de Juan Ramón Quintana.

LA “LEY DE LOS CHUTOS” Y UNA DISPUTA POR LA GASOLINA



Una “playa” de autos para la venta en la zona sur de Cochabamba. Aquí concurren los contrabandistas, intermediarios y ciudadanos compradores que aspiran a mejorar sus condiciones de vida con una herramienta vehicular a bajo precio.

| Foto Opinión

El 8 de junio del 2011, el presidente Evo Morales promulgó la Ley Nro 133 de Regulación y Saneamiento Vehicular que legalizó miles de autos “chutos” carentes de documentación al trasponer las fronteras. La misma medida favorecía a vehículos ingresados por contrabando de Chile o robados en Brasil y Paraguay.

El presidente justificó esa Ley afirmando que “todos tenemos derecho a tener un auto”. La insólita norma estipulaba un plazo de 15 días para que los vehículos internados ilegalmente regularicen su documentación ante la Aduana, lapso después del cual los que incumpliesen ese plazo serían confiscados. Sin embargo el plazo se fue modificando periódicamente hasta nuestros días, a medida que seguían ingresando más “chutos” al país.

La promulgación presidencial de la Ley 133 fue motivo de preocupación incluso internacional. El periódico español El País criticó a Evo Morales y a los congresistas de su partido por activar un mecanismo legal que implicaba *"un espaldarazo al contrabando de vehículos con la aprobación de una ley que amnistía su entrada ilegal en el país"*. Los periodistas españoles recordaban un discurso pronunciado por el presidente boliviano en Madrid, cuando Evo dijo que no permitiría que nuestro país *"se convierta en una chatarrería"*, que es en lo que exactamente su Ley convertiría al país y a Cochabamba en particular.

El sector legal del Transporte se declaró principal damnificado por la masiva "nacionalización" de motorizados ingresados por contrabando. La Confederación de Choferes de Bolivia denunció que aquella Ley generaría una competencia desleal contra el sector formal del autotransporte y una crisis en el consumo de combustible, ya que necesariamente aumentaría el costo de la subvención al diesel y la gasolina incidiendo en un paulatino desabastecimiento. *"El incremento del parque automotor afectará al abastecimiento normal de carburantes en todo el país"* advirtió el dirigente del sector Néstor Garnica, al día siguiente de que Evo Morales promulgase dicha Ley de Regulación.

El Gobierno admitió que la legalización de más de 100.000 autos "chutos" demandaría un incremento de por lo menos el 20% en el presupuesto estatal para subvencionar el costo de combustibles que el país importa, para abaratar el costo del transporte, con una partida de aproximadamente 500 millones de dólares para ese fin.

Sin embargo el economista Julio Alvarado había advertido que el incremento de la subvención podría ser mayor, ya que la cifra real de vehículos ilegales a ser "nacionalizados" llegaría a 400.000 unidades. Datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) daban cuenta que entre años 2005 y 2009 el parque automotor en general había aumentado de 536.578 a 905.870 vehículos; la diferencia estaba marcada por la invasión de "chutos" que actualmente representan un 80% del transporte público en las ciudades troncales del país (La Paz, Santa Cruz, Cochabamba) donde es habitual el uso masivo de buses, minubuses, trufis y taxis.

Según el economista Carlos Schlink, *"en la gestión 2012 se legalizaron aproximadamente 130.000 nuevos 'chutos' y todavía dentro del mercado interno hay otros 40.000 automóviles que no son legalizados y que consumen combustible"*.

En una reciente entrevista con Radio Fides, Schlink explicó que el incremento de la subvención fue paulatino desde el año 2006 cuando se importaban carburantes por 33 millones de dólares. La cifra subió el 2007 a \$us 130 millones y el 2008 a \$us 368 millones, hasta llegar a los mil millones de dólares el año 2012.

Promulgación de la Ley 133, 8 de junio del 2011 | VIDEO



<https://youtu.be/zhAGDRu2yag>

LA HERENCIA “CHUTA” DE QUINTANA Y SUS 33 CAMIONES



El incidente de los 33 camiones que se produjo en julio del 2008 en el departamento de Pando, fue un antecedente inmediato de los sucesos de Porvenir acaecidos en septiembre de ese año. | *Infografía de Ramiro Moncada Averanga*

La acción política de los contrabandistas dentro el actual Gobierno boliviano tuvo su punto de inflexión pocos meses antes de la masacre de Porvenir, cuando se produjo el famoso incidente de 33 camiones cargados con mercadería de contrabando, provenientes de los puertos de Chile, que habían intentado atravesar el departamento de Pando con rumbo a la frontera con Brasil.

Aquel incidente fue sin duda una de las motivaciones de fondo que desató la [masacre de Porvenir](#) promovida por Quintana el 11 de septiembre del 2008, poniendo [sicarios del narcotráfico](#) a su servicio en el afán personal de tomar control estratégico de ese territorio amazónico apetecido por avezados contrabandistas y traficantes de cocaína, de armas y de sexo.



“JR” Quintana celebrando su éxito militar en Pando, durante un ágape junto a sus fieles compinches castrenses después del escándalo no esclarecido de los “33 camiones” y la impune masacre de Porvenir. | *Foto Archivo Sol de Pando*

El 26 de julio de ese año, un convoy de 33 camiones que obtuvo un irregular permiso en la Zona Franca de Cobija (con liberación de impuestos) intentó llegar a la localidad de “Puerto Evo” (nombre impuesto por Quintana al antes llamado “Puerto Montevideo”), frontera con Brasil, venciendo el Control Operativo Aduanero (COA) con aval del Ministro de la Presidencia y el entonces jefe del Comando Conjunto Rafael

Bandeira (militar que meses después asumiría la Prefectura de Pando sustituyendo al derrocado Leopoldo Fernández; actualmente es [Embajador de Bolivia en Panamá](#)). Sin embargo el Director Nacional de Aduanas de Bolivia, el general César López, otro militar, desautorizó a Quintana ordenando retener los 33 camiones que ya estaban en Santa Rosa del Abuná, a pocos kilómetros de "Puerto Evo" que queda al frente del municipio brasileño Plácido de Castro.



El abogado Walter Zuleta, otro de los amantes de Gabriela Zapata, asumió defensa de aquellos 33 camiones que en julio del 2008 transportaban mercadería de Chile hacia la frontera con Brasil, atravesando el territorio de Pando con el aval de Juan Ramón Quintana. | Foto Archivo Sol de Pando

La decisión de López desató una acción política de los dueños de los 33 camiones representados por un abogado estrechamente vinculado al mismo Quintana, Walter Zuleta (de quien se supo años después era otro de los amantes de la famosa [Gabriela Zapata](#)). Quintana y Zuleta movieron hilos del Palacio Quemado para desactivar el embargo de los 33 camiones retenidos durante un mes en Santa Rosa del Abuná, hasta lograr en agosto la destitución de López (paradójicamente compadre de Quintana), mientras los camioneros tomaron por la fuerza el cuartel aduanero para recuperar los 33 trailers y seguir su ruta al Brasil. Tras la masacre de Porvenir en septiembre, el problema fue al fin resuelto en favor de contrabandistas y traficantes de toda laya que terminaron operando libremente sobre esta lucrativa ruta intermedia entre Chile y Brasil, al menos mientras Quintana pisaba fuerte ahí. Desde entonces el Estado boliviano se ha inclinado por otorgar beneficios políticos y legales en favor de este sector informal que genera un importante flujo de capitales en el país, genera incluso fuentes de empleo; pero también es causa de crisis energética y destrucción del medio ambiente, además de una incesante corrupción e inmoralidad rampante en el ejercicio del poder.

Nada de esto se parece a una Revolución Socialista, Indígena y Cultural.

LINKS RELACIONADOS

- [Llevar cocaína a Chile, traen autos "chutos" y mercadería ilegal llegando hasta Pando](#)
- [Vehículos robados en Brasil ingresan a Bolivia como un negocio anexo al narcotráfico](#)
- [Socio de sicario que huyó de El Abra fue atrapado cuando traía a Pando un auto robado en Brasil](#)
- [Siendo Fiscal, Lazcano robaba mercadería de Zofra-Cobija para seducir mujeres](#)