

I Grupo de Investigación ACASO, Universidad del Valle, Cali, Colombia;
y Grupo de Investigación Social y Acción Participativa (GISAP)
Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, España
adolfo.garcia@correounivalle.edu.co
<https://orcid.org/0000-0003-1131-5705>

Francisco Adolfo García Jerez¹

ELECTROMOVILIDAD Y RETÓRICA POLÍTICA: RECURSOS NATURALES, NACIONALISMO TECNOLÓGICO Y MORAL VERDE EN BOLIVIA

En el 2015, el ministro de Hidrocarburos y Energías de Bolivia del gobierno del Movimiento al Socialismo (MAS) contemplaba la posibilidad de que el transporte público utilizara motores eléctricos, además de gas natural, para aprovechar las grandes reservas de litio que atesoraba el territorio nacional. Con ello se deseaba impulsar un cambio en la matriz energética que implicaba reducir la subvención a la importación de aditivos de la gasolina y diésel e invertir tanto en lo eléctrico como en etanol. De hecho, el ministro afirmaba que el gobierno iba a destinar 106 millones de dólares en tal menester (*La Razón*, 2019b). Sin embargo, y a pesar de esta promesa gubernamental, uno de los primeros emprendimientos bolivianos en este sentido se fraguó en el sector privado. Me refiero a la empresa Quantum Motors, dedicada a la fabricación y comercialización de vehículos eléctricos. En su web se describía como una empresa comprometida con el medio ambiente y la región, que pretendía consolidarse en el país “brindando soluciones eficientes, económicas y ecológicas mediante la provisión de transporte eléctrico en toda su gama”. En efecto, en septiembre de 2019 anunciaba la puesta en venta de sus primeros 50 vehículos eléctricos.

Estas aspiraciones y expectativas sobre la electromovilidad no eran exclusivas de Bolivia. La mayoría de los países de la región también habían mostrado una tendencia similar, tal y como se recogía en un informe del Banco Interamericano de Desarrollo (Isla et al., 2019). En el último lustro esta institución había publicado otros tres informes donde se evaluaban la capacidad le-

gislativa y logística en la fabricación y distribución de los vehículos eléctricos en América Latina (Gómez-Gélvez et al., 2016; Pérez & Gutiérrez, 2018; Pérez, Gutiérrez & Mix Vidal, 2019). Al igual que en González et al. (2019) y en Quirós-Tortós et al. (2019), en todos ellos se concebía al sector de la electromovilidad como una oportunidad económica viable y compatible con lo ambiental que debía ser aprovechada por los países de la región.

Sin embargo, y en relación con las políticas públicas de la electromovilidad, su conexión con la reconfiguración de la industria automotor y el surgimiento de un discurso verde, existen zonas grises frente a una imagen basada en lo que Sun (2019) denomina “alegaciones éticas externas”, es decir, aquellas estrategias comerciales basadas, entre otros aspectos, en campañas de marketing para el relanzamiento de supuestos productos éticos dentro de un “mercado moral” (Fourcade & Healy, 2007; Stehr, 2008).¹ Son varios autores (Anlauf, 2017; Bobeth & Matthies, 2018; Kotter, 2013; Lane et al., 2013) los que se han interrogado acerca de esas ambigüedades al plantear si realmente esas políticas públicas en pro de la electromovilidad están más enfocadas en atenuar los riesgos ambientales que en promocionar un nuevo nicho económico moralmente plausible.

Así pues, y teniendo en consideración estos trabajos y la conformación actual del mercado de los vehículos eléctricos en la región (Fligstein & Dauter, 2007),² el objetivo de este artículo estriba en analizar cuáles son los discursos sobre la electromovilidad que han puesto en circulación los diferentes actores sociales en Bolivia. Me interesa focalizar en este país no solo porque forma parte de las grandes reservas de litio, sino también porque nos permite indagar sobre dos cuestiones. Por un lado, cómo afectan las coyunturas internas a la configuración de este mercado a escala nacional y cómo la electromovilidad puede ser utilizada políticamente como un recurso discursivo en pleno proceso de transición política y de enfrentamiento social; y, por otro, cómo se solapa el mercado global con los intereses domésticos. Mi hipótesis apunta a la existencia de tres narrativas que dan cuenta de la conformación de ese mercado que podrían sintetizarse en la presencia recursiva de una idea de naturaleza *sui generis*, en el surgimiento de un nacionalismo tecnológico en los últimos lustros y en la exhortación estratégica de una “moral verde” como auto-adscripción política.

De este modo, en el primer apartado del artículo expongo la circunstancia de que, siendo Bolivia una de las principales reservas de litio a nivel global, muchas de las expectativas estatales, de la industria automotriz y de ciertos sectores socio-empresariales gravitan en torno a la extracción de dicho mineral, su procesamiento y conversión en baterías destinadas fundamentalmente al sector de la movilidad eléctrica (Fornillo & Gamba, 2019; Hollender & Schultz, 2010; Ströbele-Gregor, 2013). En efecto, las expectativas depositadas en este sector hicieron que Bolivia fuera calificada a comienzos del siglo XXI como la

“Arabia Saudí del Litio” (Postero, 2017: 105). En el segundo apartado, y teniendo en consideración esos “recursos privilegiados”, me he centrado en la topografía andina (Mendoza, 2016; Stefanoni, 2010) y el mercado global del automotor (Attias & Mira-Bonnardel, 2017; Donada & Attias, 2015). Analizo cómo los discursos, un tanto apocados, de las condiciones orográficas bolivianas se insertan en y se articulan con las nuevas formas globales de organización empresarial de este sector. El tercer apartado lo he destinado a la aparición de una retórica institucional de corte nacionalista que, con base en la tecnología de la electromovilidad, alienta y legitima un tipo de desarrollo económico. Para ello tomo prestada la noción de “nacionalismo tecnológico” (Amir, 2007; Kennedy, 2013). Y, por último, en el cuarto apartado examino la apelación a una “moral verde” (Currie & Choma, 2018; Feimberg & Willer, 2012) por parte de un sector de la sociedad centrado en la demanda de políticas de electromovilidad, pero al mismo tiempo el empleo de esa moral como un recurso narrativo dentro de las pugnas políticas acaecidas en Bolivia en los últimos años.

En cuanto a lo metodológico, he de señalar que llevé a cabo un trabajo de campo un tanto atípico en territorio boliviano desde enero hasta marzo del 2020 y desde finales de ese mes a junio del mismo año de modo virtual. Durante esos meses entrevisté a dos miembros de una misma organización internacional en el ámbito del transporte y que opera en Bolivia, a un técnico de la Secretaría de Movilidad de la Alcaldía de La Paz, a dos gerentes y a varios vendedores de Quantum Motors y a un propietario de vehículo eléctrico. También mantuve múltiples entrevistas, conversaciones informales e intercambios de WhatsApp con transportistas de las organizaciones del transporte urbano de La Paz acerca del reemplazo de sus vehículos por otros más sostenibles. Junto con ello, realicé varias visitas al concesionario de Quantum Motors en la capital paceña, buceé en sus redes sociales (Facebook y web) y asistí a la Feria Internacional del Automóvil celebrada en el mes de marzo en la ciudad de La Paz. Por último, consulté dos periódicos bolivianos de tirada nacional.

EL LITIO COMO CLAVE

Bolivia posee una de las mayores reservas de litio del mundo: alrededor de 21 millones de toneladas métricas situadas en el salar de Uyuni. Con el objetivo de industrializarlas y comercializarlas, los gobiernos de Evo Morales invirtieron 600 millones de dólares en las dos primeras fases de un proceso que incluían la instalación de plantas pilotos y factorías industriales de carbonato de litio. Asimismo, para tales fines se suscribieron acuerdos con la empresa alemana ACI System, la cual produciría hidróxido de litio, materiales catódicos y baterías de ion litio para el mercado europeo, y con la china Xinjiang Tbea Group-Baocheng, que procesaría la materia prima para Asia (citado en Gestión, 2019). Asimismo, se esperaba una inversión conjunta de 3600 millones de dólares para la tercera fase, que debería culminar en 2023, cuyo objetivo era la produc-

ción de dicho mineral a escala industrial. Sin embargo, ese contrato quedó en suspenso como consecuencia de las protestas y huelgas organizadas por el Comité Cívico de Potosí, encabezado por el líder Marco Pumari, quien a la postre, y tras la caída del gobierno del MAS en noviembre de 2019, presentaría su candidatura a vicepresidente por la alianza Creemos. El Comité Cívico de Potosí no solo solicitaba más del 3% de regalía por la explotación de los yacimientos de litio en Uyuni. Lo que perseguía desde hacía tiempo, como sugiere Ströbele-Gregor (2013: 80), era una participación en la política de la gestión del litio, ya que ese porcentaje del 3% estaba fijado en la Ley Nacional sobre Minería y Metalurgia. La polémica surgió cuando desde la empresa pública Yacimientos de Litio Bolivianos (YLB) se afirmó que la producción de hidróxido de litio estaba exenta de pagar las regalías por cuanto ese proceso estaría a cargo de una empresa mixta compuesta por una de carácter estatal y otra extranjera. Por tanto, solo se pagarían regalías por la venta de la salmuera.

Frente a esto, en una entrevista publicada en *Página Siete* el cuatro de noviembre de 2019, y en un momento de fuerte deslegitimación del gobierno masista, un experto economista criticaba el precio de venta de esa salmuera residual, por cuanto era un material muy valioso y no debería ser considerado “basura”. También alertaba de los pocos conocimientos técnicos existentes en Bolivia para la extracción e industrialización del litio e, incluso, cuestionaba las reservas de este mineral que habían sido anunciadas por el gobierno. Un llamado de atención que se formulaba frente a las altas expectativas de demandas globales de litio que anunciaba la empresa experta en energías Bloomberg New Energy Finance (2018). Según su estudio, en 2025 la demanda se duplicaría a unas 800 mil toneladas como consecuencia, entre otros factores, del aumento de las baterías de los autos eléctricos.

No obstante, este presumible aumento de la demanda no había sido ignorado por los gobiernos de Evo Morales. Éstos ya habían trazado las líneas de lo que debería ser una Estrategia Nacional de Industrialización basada en la explotación de carbonato de litio, en su industrialización y comercialización (Ströbele-Gregor, 2013). Todo ello “bajo la dirección y con financiamiento nacional hasta la producción de baterías” (Ströbele-Gregor, 2013: 78). Esta estrategia formaría parte de esa narrativa nacional popular y soberanista que caracterizó a los gobiernos masistas, la cual no llegó a culminarse completamente por varios factores: por la volatilidad del clima económico, la débil implementación de las reformas prometidas, la consolidación de una fuerte oposición política y por la baja tolerancia política existente (Kennemore & Weeks, 2011: 267).

En cualquier caso, lo interesante es que detrás de ese proceso extractivista y de comercialización industrializado se encontraba, según Ströbele-Gregor, el interés presidencial por fabricar vehículos eléctricos. Hollender y Schultz (2010) también se refieren a ese interés cuando señalan que en una entrevista concedida por Evo Morales a un periodista del *New Yorker* aseguraba que “Bo-

livia estaría produciendo baterías de litio al terminar el año 2010 y automóviles eléctricos en los próximos ‘cinco a seis años’” (Hollender & Schultz, 2010: 29). Una promesa que no fue del todo cumplida, ya que tuvo que esperarse hasta 2012, y tras tantear diversas opciones, para que el gobierno del MAS tratara de firmar un acuerdo con un consorcio surcoreano con el fin de construir una planta piloto de fabricación de cátodos de litio (Fornillo & Gamba, 2019: 18). Con ella se calculaba producir 30.000 toneladas anuales de carbonato de litio a partir de finales del 2014, cantidad que serviría, entre otras cuestiones, para “poner en pie una industria de baterías y automóviles eléctrico en el 2015” (Ströbele-Gregor, 2013: 79).

Lo cierto es que esta estrategia nacional fue objeto de debates por algunos actores públicos de Bolivia. Por ejemplo, un editorial del periódico *La Razón*, publicada el 27 de enero de 2018, que si bien se reconocía la importancia del enfoque “soberanista del gobierno” apuntaba a la necesidad de establecer “alianzas pragmáticas” con empresas multinacionales a escala global si se deseaba obtener mejores beneficios. Con ello se sugería quebrar en parte esa idea de lo “100% estatal” en la gestión de los recursos naturales de la que tanto presumía el gobierno de Evo Morales (Hollender & Schultz, 2010: 36). Según ese editorial, con el establecimiento o no de estas alianzas estaba en juego la apertura de nuevos mercados, la incorporación de nuevas tecnologías y la ampliación de mejores oportunidades laborales y educativas para el país. El editorial finalizaba exhortando a los actores nacionales a reflexionar serenamente acerca de esta posibilidad, puesto que “solo de esa manera se podrá demostrar que la ‘maldición’ de los recursos naturales ocurre únicamente en sociedades que dejan de tener confianza en sí mismas y que se solazan en sus conflictos y divisiones” (*La Razón*, 27 ene. 2018). Esta exhortación reviste de gran significación histórica, ya que es recurrente en Bolivia la alusión a la “maldición” de poseer recursos naturales. Por ejemplo, Boccara (2014), en la línea de Zavaleta (2018), defiende que con la explotación colonial de las minas de Cerro Rico en Potosí se consolidó una noción alóctona de acumulación y pérdida de riqueza que generó – y sigue generando – traumas colectivos y tensiones sociales cuasi irresolubles. Sentimientos que habría que enmarcarlos en lo que Stefanoni (2010: 69) denomina “la emoción de la plata y del estaño” que arribó a Bolivia con la conquista española.

Lo cierto es que en países cercanos también estaban replanteándose la mejor estrategia a seguir considerando las expectativas generadas por el auge global de la electromovilidad. En estos debates se evidenciaba una suerte de tensión entre la explotación internacional del litio, por un lado, y la defensa de la soberanía nacional de los recursos naturales, por el otro. Según Anlauf (2017), el entusiasmo global por la electromovilidad y su narrativa “verde” estaba generando la implementación de modelos extractivistas que implicaban fuertes jerarquías asimétricas y negativos impactos socio-ecológicos en la re-

gión. Es por ello que desde el 2011 Argentina comenzó a llevar a cabo una política nacional para el fomento de la extracción y aplicación del litio en las distintas fases de la acumulación electroquímica. Para eso se fundó la compañía YPF-Conicet, con capital estatal, cuyo objetivo era la financiación de proyectos de investigación y la creación de un centro científico y tecnológico. Mientras tanto en Chile, en 2015, se creó la Comisión Técnica y se aprobó un informe que ratificaba “el carácter *estratégico* y *no concesible* de las reservas nacionales” (Nacif, 2018: 61). Gracias a estas medidas se estaba consolidando una red nacional de expertos en litio (Nacif, 2018: 61). Con ello, además, se pretendía rebajar la fortaleza oligopólica extranjera que se había fraguado desde la mitad del siglo XX en torno a la extracción, procesamiento y comercialización de este mineral.

En efecto, este interés por controlar las reservas de litio, con su consecuente amenaza oligopólica, de injerencia internacional y efectos sócio-políticos, no era solo fruto de un recelo excesivo sino que pudo corroborarse en la respuesta del magnate Elon Musk, fundador de Tesla (uno de los principales fabricantes mundiales de coches eléctricos), a un twitter que insinuaba su apoyo al golpe de Estado de noviembre de 2019 contra el gobierno del MAS. A esto el magnate sudafricano respondió: “¡Derrocaremos a quien queramos! ¡Aguántense!” (*La Razón*, 2020). Este mensaje fue retuiteado poco después por Evo Morales, dando lugar a una agria discusión en las redes sociales acerca de la pervivencia del fenómeno neocolonial en Bolivia.

TOPOGRAFÍAS ANDINAS Y MERCADO GLOBAL

Como puede observarse, y a pesar de atesorar grandes reservas de litio, las políticas nacionales de promoción de la electromovilidad en Bolivia pueden considerarse exiguas en comparación a las de otros países de la región (Isla et al., 2019). Ello a pesar también de que en los planes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero se prometía implementar acciones con las que mitigar los gases contaminantes procedentes del transporte (Pérez, Gutiérrez & Mix Vidal, 2019). De hecho, la principal iniciativa en este sentido había procedido del sector privado.

El 13 de septiembre de 2019 Quantum Motors anunció la puesta en venta de sus primeros 50 vehículos eléctricos, de los cuales 40 fueron rápidamente reservados. El futuro comprador podía optar por los modelos E2 y por el E3, para los que se había tenido en consideración las características orográficas de Bolivia; de ahí que contaran con una “garantía de altura”. Los modelos habían sido testados en “todo tipo de terreno”, entre los que se encontraban las ciudades de Potosí, Cochabamba y La Paz. Por tanto, sendos modelos estaban adaptados a la “topografía andina” gracias a su corona montañera (entrevista, gerente regional de Quantum Motors de La Paz, 20 febr. 2020). Esto, más la circunstancia de ser autos “hechos en Bolivia y para los bolivianos”, los situaba

como un “orgullo para el país” (entrevista, gerente y fundador de Quantum Motors, 17 abr. 2020).

El énfasis topográfico, que también era compartido por la gerencia del nuevo sistema de buses de La Paz que aseveraba que su flota había sido fabricada teniendo muy en consideración la “conflictiva topografía de La Paz” (Página Siete, 2020), y el deseo de Quantum Motors de convertir a sendos vehículos en un dispositivo integrador y de orgullo nacional, entroncan con los recurrentes debates en torno a la condición territorial de Bolivia y sus supuestos efectos disgregadores. Unos debates que tuvieron su epítome a principios del siglo XX, en la respuesta del pensador boliviano Jaime Mendoza a la tesis del “conglomerado” del periodista y diplomático español Badía Malagrida. Para Mendoza (2016: 100), este último concebía a Bolivia más que como una unidad geográfica como un territorio incongruente. Por su parte, Mendoza la pensaba como una nación constituida por piezas complementarias, un “país mixto” en el que la discordancia entre sus áreas se debía más a la falta de infraestructura comunicativa que a sus propios accidentes geográficos. Este énfasis en lo territorial, y que nos remite a binomios históricamente instituidos como los de “geografía absurda” versus “potencia telúrica andina”, o al de “pueblo enfermo” versus “raza de bronce” (Stefanoni, 2010), no es baladí puesto que sobre la unidad territorial debía asentarse la unidad moral de la nación. Una controversia que todavía está presente, por ejemplo, con las demandas separatistas formuladas por cierta élite de los departamentos orientales de la llamada “Media Luna”, que reverberan cíclicamente y que son impulsadas por la idea de los “viejos agravios” regionales (Roca, 2009: 72), o por la más novedosa de ser los “nuevos ciudadanos marginados” de la nación (Fabricant & Postero, 2013: 188).

Asimismo, su condición de insularidad interior, franqueada por fronteras naturales abruptas y sin fachada litoral por su “mediterraneidad” (Manrique, 2004),³ había ocasionado que la estrategia productiva de Quantum Motors se basara en su inicio en una cierta contención. Sus alianzas comerciales se limitaban a sus proveedores chinos y a los del territorio nacional, y a algunos contactos establecidos con una empresa argentina de vehículos eléctricos con la que se buscaba acordar fórmulas de distribución mutua. Esta estrategia, todavía en proceso de despliegue,⁴ se diferenciaba de la desarrollada por las grandes marcas del sector, ya que con el surgimiento y expansión del coche eléctrico se estaba consolidando en el mercado global un nuevo ecosistema organizacional basado en la colaboración selectiva, pero necesaria, entre las grandes empresas competidoras (Donada & Attias, 2015: 113). Lo que Attias y Mira-Bonnardel (2017: 69) denominan “coopetition”.

Por el contrario, la estrategia de contención de Quantum Motors se debía en parte a esa visión de insularidad y hermetismo territorial que reinaba en el país y a la incapacidad de atraer fábricas de ensamblaje automotor al territorio boliviano. Esto había ocasionado dos efectos. Por un lado, la imposibilidad de generar una cadena de producción transnacional que facilitara la transferencia de conocimiento en Bolivia a todos sus integrantes, así como el desabastecimiento de

piezas, tecnología y maquinaria para el montaje conjunto de vehículos eléctricos más diversos. Por otro lado, y paradójicamente, esta ausencia le garantizaba a Quantum Motors un mercado nacional expedito para su producto. Esto último pudo comprobarse *in situ* en la Feria Internacional del Automóvil celebrado en La Paz en el mes de marzo de 2020, en la que de las 28 marcas extranjeras solo una exhibía un modelo eléctrico a un precio poco competitivo. Ello a pesar de que fabricantes como BMW, Grupo VW, General Motors, Renault-Nissan y Toyota contaban con ofertas en otros mercados nacionales de la región (Isla et al., 2019: 21).

NACIONALISMO TECNOLÓGICO Y CONVERGENCIA PRAGMÁTICA

¿Pero cómo se materializó institucionalmente este nuevo mercado en territorio boliviano? ¿Cuáles fueron las retóricas políticas que se pusieron en circulación en su conformación práctica?

En la fotografía de una noticia publicada en el diario *Página Siete* del 26 de septiembre de 2019, aparece en primer plano un hombre que mira sonriente a la cámara. Está posando junto a un vehículo blanco, pequeño, adornado con una cadena de flores. En su capó puede leerse “1er auto eléctrico hecho en Cocha[bamba]”. Él es el primer propietario de uno de los modelos de vehículo eléctrico de Quantum Motors. Sin embargo, si leemos el titular de la noticia toda la ilusión que transmite la fotografía queda en suspenso por cuanto reza lo siguiente: “El primer auto eléctrico hecho en Bolivia no puede circular por no ser importado” (*Página Siete*, 26 sept. 2019). Es decir, si el propietario no presentaba el documento de Internación, no se podía solicitar a su vez el Registro Único para la Administración Tributaria (RUAT), ni obtener las placas de control ni adquirir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsitos (SOAT). Para poder circular en el territorio boliviano era necesario mostrar la póliza de importación al gobierno municipal, a la Dirección de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIPROVE) y a la Dirección Departamental de Tránsito. Sin embargo, y dado que éste era un auto de fabricación nacional no podía obtener dicha póliza y, por ende, no podía obtener el RUAT ni el SOAT ni, obviamente, circular legalmente. Lo cierto es que no se había contemplado la posibilidad de que en Bolivia se pudiera fabricar y ensamblar un automóvil, a pesar incluso de que Quantum Motors había notificado en 2018 su interés en ello (entrevista, gerente y fundador de Quantum Motors, 17 abr. 2020). Como me decía el gerente de Quantum Motors, “el sistema no estaba configurado” para atender a su demanda.

Frente a esta situación un tanto intrincada, el primer propietario de un vehículo eléctrico de fabricación nacional junto con un ejecutivo de la empresa Quantum Motors se dirigieron a las oficinas de Tránsito y de la RUAT de su localidad para solicitar alguna solución al entuerto. Según su impresión, habían encontrado buena predisposición. De hecho, las autoridades reconocían que

este primer caso iba a servir de precedente a nivel nacional. Tanto es así que un día más tarde el RUAT, DIPROVE y las alcaldías se comprometieron a solucionar el problema entregando un Formulario de Registro Vehicular. Con este documento los propietarios de los vehículos eléctricos de fabricación nacional podrían solicitar la matrícula y el SOAT sin necesidad de mostrar el documento de importación. Asimismo, y con el ánimo de resolver esta paradoja burocrática, el Ministerio de Gobierno, todavía bajo la presidencia de Evo Morales, se comprometió a visitar inmediatamente las instalaciones de Quantum Motors, mientras que el Ministerio de Desarrollo Productivo manifestó su entera disposición a colaborar para enmendar el problema. A su vez, la Alcaldía de Cochabamba anunciaba que se iba a promulgar una norma edil para reglamentar los impuestos de matriculación de los coches eléctricos nacionales, asegurando que los trámites serían más económicos que los de los importados (entrevista, gerente y fundador de Quantum Motors, 17 abr. 2020).

Parecía que las diferentes administraciones estaban trabajando conjuntamente en aras de solucionar el problema. De este modo, los engranajes de esa maquinaria estatal descentralizada comenzaron a activarse. Una arquitectura administrativa que se inició con la aprobación en 1992 del proyecto de ley de descentralización de los gobiernos municipales, con la implementación de la Ley de Participación Popular de 1994, con la Ley de Descentralización Administrativa de 1995 (Blanes, 2003, 177-178) y con la concesión de mayor autonomía a las regiones tras la aprobación de la nueva constitución en 2009 (Tockman et al., 2015). Por medio de este proceso de descentralización se habían transferido infraestructuras, recursos y competencias tanto a los gobiernos locales como a los departamentales.⁵

En efecto, la descentralización administrativa y las cuotas de poder distribuidas – y en disputas – ocasionó que durante esos días fuera el propio presidente de Bolivia, Evo Morales, quien visitara la fábrica de Quantum Motors para acelerar la solución. Tras probar *in situ* uno de los modelos y manifestar que estaba muy sorprendido por la tecnología y los equipos de los vehículos, anunció su total apoyo para la fabricación nacional de los coches eléctricos, ya que ésta era una muestra de “orgullo cochabambino y boliviano, que inaugura con creatividad y esfuerzo el nuevo ciclo de industrialización de autos eléctricos en nuestra querida Bolivia” (Página Siete, 2019a). También realizó unas declaraciones en torno a ese problema burocrático: “Después de informarme con el hermano vicepresidente (de la empresa), ya tiene tarea el equipo jurídico de la Casa Grande del Pueblo para acelerar y pedir que incorpore su asesor jurídico para cumplir las normas y que el carro eléctrico circule en Bolivia y Cochabamba” (La Razón, 2019a). Es más, Evo Morales se refirió a esa normativa que no contemplaba la posibilidad de fabricación nacional de automóviles como producto de la “mentalidad colonial” (La Razón, 2019a) la cual, como en este caso, impedía la generación de una industria nacional y sus operaciones productivas.

Ya bajo el mandato de la presidencia interina de Jeanine Áñez, de clara vocación neoliberal en lo económico y narrativamente antimasista, todas estas promesas de solución burocrática se vieron parcialmente cumplidas. En efecto, a principio de diciembre del 2019 la empresa Quantum Motors pudo obtener la certificación de producción automotriz que autorizaba la circulación de sus modelos por territorio boliviano a partir de la entrega de la certificación “hecho en Bolivia”. Esto a su vez permitía registrarlos y obtener los otros documentos. Para la nueva presidenta, quien testó directamente un modelo en Cochabamba, dicha empresa también era un orgullo por cuanto había podido producir el “el primer vehículo eléctrico latinoamericano” (Página Siete, 2019b) que era, además, más eficiente con respecto al consumo de energía y más barato que los de la competencia. Según Áñez, el gobierno de transición se iba a comprometer a fomentar este tipo de emprendimiento donde se ligaba el desarrollo económico con la creatividad. Asimismo, el nuevo ministro de desarrollo Productivo y Economía Plural garantizaba la operatividad de la empresa; en particular con respecto al plan de exportación a otros países. Al igual que proponen los expertos Sauer et al. (2015), el nuevo ministro atisbaba la posibilidad de generar en Bolivia una incipiente industria automotriz de vanguardia, que fuera pionera y capaz de suministrar unidades a la región. Al país, por tanto, le esperaba un “futuro verde” (Postero, 2017: 105).

Lo interesante de esta paradoja burocrática es la circunstancia de que, a pesar de la descentralización estatal y la disputa del poder, entre los diferentes agentes estatales se había generado una cooperación espontánea racionalizando los procesos burocráticos en aras de solucionar ciertos enredos administrativos y facilitar, tal y como nos ilustró Evans (1995) para el caso de la emergente industria de la computación en Brasil, India y Corea del Sur, el óptimo funcionamiento del nuevo mercado. Con esto se daba la impresión de que a veces las pugnas políticas podían orillarse y lo hacían bajo la idea de proteger y potenciar lo “hecho en Bolivia”. Este giro nacionalista de la producción era compartido tanto por los gobiernos de Evo Morales, por el gabinete de transición de Jeanine Áñez, como por la gerencia de Quantum Motors cuando apelaba (con su “un auto hecho en Bolivia y para los bolivianos”) a la condición nacional de su producción para subrayar uno de sus principales valores añadidos. Un “nacionalismo tecnológico” que, siguiendo a Kennedy (2013) y Amir (2007), se fundamenta en aquel discurso que enfatiza en la imprescindibilidad de la producción y control de una tecnología específica para el desarrollo y crecimiento de una nación, por cuanto ésta le garantizaría al país cierto posicionamiento, umbral de seguridad e independencia en el contexto global.

De este modo, ambos gobiernos bolivianos confluían en lo relevante de incentivar discursivamente esta industria tecnológica y de conocimiento nacional. La diferencia estriba en que si los gobiernos del MAS lo hacían apostando por la soberanía estatal, el de Áñez lo hacía en defensa del emprendimien-

to privado. Por ejemplo, con respecto a las políticas económicas de los gabinetes masistas, éstas se basaban en las ideas de descolonización e indigenidad, y aunque retóricamente invocaban al “buen vivir” y a la protección de la Pachamama como ejes de su modelo de desarrollo nacional, económicamente apostaban por un extractivismo de corte estatal de dudosa compatibilidad con el medioambiente. A esta propuesta Postero (2017) la denomina “nacionalismo indígena”. Políticas estatistas y nacionalizadoras que, en cualquier caso, no eran del todo tributarias y exclusivas del MAS. Muy al contrario, éstas formaban parte de una herencia política en Bolivia cuyos precedentes más notables se hallaban en la visión nacionalista del gobierno de Germán Bush y su “socialismo de Estado” en la década de los 1930, y en la Revolución del 1952 y su célebre expresión “tierras al indio, minas al Estado” (Stefanoni, 2010: 60). A diferencia de los gobiernos del MAS, el de Ñez bebía más de una visión liberal y virtuosa del mercado (Fourcade & Healy, 2007), en el que el despliegue de esta tecnología era una evidencia nítida del carácter creativo e innovador del empresariado boliviano actual y de su inserción en una verdadera lógica capitalista.

MORAL VERDE Y PUGNAS POLÍTICAS

No obstante, y como bien afirman Harvey (2005) y Wilson (2004), la infraestructura vial o de transporte, como veremos a continuación, pueden convertirse también en un campo de luchas sociales emergentes y en un dispositivo legitimador. Estas dinámicas se ven acentuadas aún más en Bolivia por cuanto el carácter descentralizado de su Estado ha provocado que en contadas ocasiones los gobiernos locales, departamentales y nacional, en general de diferentes signos políticos, pugnen por legitimarse, deslegitimar al oponente y captar apoyo social (Welp & Lissidini, 2016). Es en estos niveles administrativos y territoriales donde se han expresado más notoriamente las pugnas y oposiciones políticas en Bolivia en los últimos años. Máxime cuando en los dos últimos gobiernos de Evo Morales el congreso nacional estuvo controlado por una mayoría oficialista. Un buen ejemplo de estas contiendas lo tenemos en la disputa entre el gobierno nacional del MAS y el gobierno de la Alcaldía de La Paz en manos del Movimiento Sin Miedo, por el modelo de transporte a implementar en la capital paceña, así como su posterior inserción en los aciagos acontecimientos de noviembre del 2019.⁶

En 2014, la Alcaldía de La Paz auspició un nuevo sistema de movilidad basado en los buses rápido (BRT) y de gestión municipal (los Pumakataris), cuyo objetivo era transformar el modelo de movilidad existente en La Paz a partir de una flota moderna y bajo una planificación pública. Este nuevo sistema debía competir con las organizaciones de transportistas, cuyos líderes eran fieles aliados del gobierno de Evo Morales, y con el también nuevo sistema de teleférico inaugurado en el 2014, el cual había sido una iniciativa del gobierno del MAS (Derpic, 2018; Koch, 2012). El 10 de noviembre del 2019, durante el

conflicto político suscitado por un presunto fraude electoral del gobierno de Evo Morales que ocasionó su caída (Long et al., 2019; OEA, 2019), la configuración de un polémico gabinete de transición, y una inusitada violencia de corte estatal,⁷ 64 buses Pumakataris fueron deliberadamente incendiados. Los autores formaban parte de los “grupos de choque” masistas, dos de los cuales eran además líderes de una de las organizaciones de transporte de la ciudad (Farthing, 2020: 9). El motivo que subyacía a este ataque era doble. Por un lado, se arremetía contra un sistema de movilidad competidor, que ya en 2011 lo habían desaprobado mediante paros y bloqueos (Koch, 2012:183). Y, por otro, se impugnaba unos de los principales símbolos políticos de la gestión de la alcaldía de La Paz, cuyo líder formaba parte del partido Movimiento Sin Miedo. Esta formación había protagonizado una fuerte oposición a la propuesta de Evo Morales de presentarse como candidato presidencial a las elecciones de 2019.

¿Cómo reaccionaron otros sectores sociales frente a este acto luctuoso? Dos meses más tarde del incidente y mediante la plataforma Change.org, un grupo de vecinos paceños solicitó a la Alcaldía que electrificara la flota de buses aprovechando el recambio obligado. Los motivos de esta solicitud quedaron sintetizados en una columna del periódico *Página Siete*, del 25 de enero del 2020, titulada “Los Pumitas eléctricos y nuestra salud”. En ella la autora exhortaba a la administración pública a que fuera coherente con los protocolos internacionales firmados (con los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas y con el Acuerdo de París sobre el Cambio Climático), y que adquiriese buses eléctricos de la marca china King Long y no de combustión. En abril de 2020, esta solicitud había sido firmada por 5.898 personas. La respuesta de un asesor de la Alcaldía a dicha petición fue la de que si se deseaba incorporar nuevos buses eléctricos era necesario establecer algunos corredores para determinadas rutas en las que se deberían habilitar puntos de carga que permitieran realizar el recorrido sin problema. En su opinión, y más allá de la realización de estudios preliminares, era imprescindible en términos generales incorporar incentivos para el cambio de la matriz energética en el país, formar a estudiantes en electromovilidad y que las empresas privadas del ramo realizaran una mayor inversión (*Página Siete*, 2020).

Lo más interesante de esa solicitud era, por un lado, el perfil de sus promotores y, por otro, el tipo de conciencia ambiental y de tendencia ideológica que subyacían a sus demandas. Una politóloga y un ingeniero eran los iniciadores de la campaña, aunque anunciaban que contaban con el apoyo explícito de organizaciones ambientalistas como Action for Bolivia y Fridays For Future Bolivia. Narrativamente se presentaban como urbanitas y universitarios, con una conciencia ambiental de corte cosmopolita alejada de los enfoques soberanistas. Reclamaban activamente la incorporación de buses eléctricos en el sistema público para cuidar el medio ambiente y la salud, pero no reclamaban que éstos fueran de producción nacional o ensamblados en territorio boliviano. Asimismo,

en la solicitud de Change.org podía leerse la siguiente afirmación: “Los Pumitas [hace referencia a los Pumakataris], como los llamamos con cariño, simbolizan una La Paz moderna y pujante, que no se deja doblegar”. Con ese “no se deja doblegar” parecía que los promotores de la iniciativa deseaban identificarse sentimentalmente con aquel sector autodenominado la “generación pitita” que protagonizó las movilizaciones contra el gobierno de Evo Morales en noviembre de 2019, y que contó con el apoyo, entre otros, del partido Movimiento Sin Miedo del alcalde de La Paz. Una generación que, según el retrato un tanto idealizado de Hurtado (2019: 16-17), poseía un perfil fundamentalmente joven, urbanita, universitario y con valores posmaterialistas.

De este modo, podría afirmarse que la significación social del transporte y de la (electro)movilidad transcendía su funcionalidad primaria para tornarse en un componente discursivo más del campo político y en objeto de las pugnas ideológicas que emergieron con fuerza en 2019. Por un lado, los afines al gobierno de Evo Morales concibieron a los Pumakataris como un remedo de la oposición asible que debía ser menoscabado, además de un competidor intruso en el mercado de la movilidad. Por otro, los jóvenes antimasistas los interpretaron como una alegoría de sus valores posmaterialistas que debía ser defendida y potenciada con su electrificación.

Esa invocación a una moral verde – es decir a un sistema de valores estructurados y estructurantes cuyo fin es definir y distinguir aquellos comportamientos ambientales benévolos de los perniciosos – contribuía a fortalecer esa idea de resistencia plebeya frente a los ataques de los simpatizantes oficialistas. Unos simpatizantes que, en la visión de este grupo de jóvenes, además se habían alineado con un gobierno cuyo modelo de desarrollo se fundamentaba más en el extractivismo que en la protección ambiental. Como puede apreciarse, y tal y como nos mostraron Currie y Choma (2018) y Feimberg y Willer (2012) para otros contextos, también en Bolivia estas convicciones morales de tipo ambiental se habían transferido rápidamente a unas preferencias electorales específicas.

CONCLUSIONES

La electromovilidad se está conformando en un sector de gran relevancia económica, política y social a escala global en el que Bolivia juega un papel muy destacado por contar con una de las principales reservas de litio (Ströbele-Gregor, 2013). Asimismo, en el último lustro se ha ido conformando un mercado de la electromovilidad en la región, el cual ha suscitado grandes expectativas. Si bien Bolivia ha sido uno de los países más rezagados en su implementación, este territorio nos ofrece un escenario sugerente en el que analizar cómo ese mercado se está desplegando y cuáles son los discursos que han sido elaborados por los diferentes actores en su consolidación. En mi opinión, son tres retóricas las que podrían sintetizarse.

Una primera se refiere a una visión un tanto ofuscada de los recursos naturales que atesora Bolivia; en particular con respecto a la problemática gestión de estos, los que a la postre pueden terminar resignificados como una verdadera “maldición” nacional (Boccaro, 2014; Zavaleta, 2018). Asimismo, la topografía andina es sometida a un escrutinio reflexivo por cuanto sus abruptas condiciones orográficas hacen cuestionar cíclicamente la existencia de una efectiva unidad territorial y moral de la nación. Unas condiciones que, caracterizadas por sus pronunciadas pendientes, su “mediterraneidad” (Manrique, 2004) y hermetismo territorial, también han desafiado al mercado de la electromovilidad al reclamar la necesidad de fabricar vehículos acordes con esas condiciones y de buscar nuevas estrategias para su articulación con el mercado global.

Una segunda retórica se sitúa en la noción de “nacionalismo tecnológico” (Amir, 2007; Kennedy, 2013). La aparición de un fabricante boliviano de vehículos eléctricos ocasionó, por un lado, la cooperación espontánea entre gobiernos de diferente signo político bajo la idea de lo “hecho en Bolivia” y, por otro, un discurso con el que justificar modelos económicos antagónicos: los de Evo Morales apuntando a las políticas soberanistas y descolonizadoras (Postero; 2017), el de Añez celebrando las lógicas emprendedoras del mercado capitalista.

Finalmente, una tercera retórica que ha emergido con fuerza con los aciagos eventos de noviembre del 2019 y que muestra cómo el reclamo por la electrificación del sistema de buses públicos de La Paz, por parte de un sector de la población, puede ser no sólo una prueba de la consolidación de una conciencia ambiental y de una moral verde a fin a la perspectiva posmaterialista (Currie & Choma, 2018; Feimberg & Willer, 2012), sino también un dispositivo coyuntural de adscripción partidista y de auto-legitimación en el campo político.

Recibido en 01/06/2020 | Revisado en 08/10/2020 | Aprobado en 22/10/2020

Francisco Adolfo García Jerez é doutor em antropologia social. De 2013 a 2019 foi professor na Universidad del Valle (Colombia). Atualmente é membro dos grupos de pesquisa ACASO e GISAP. Suas últimas publicações são “El extractivismo urbano y su giro ecoterritorial. Una mirada desde América Latina”, *Urban space: experiences and reflections from the Global South* (coeditor) e “Between two pasts: dictatorships and the politics of memory in Bolivia” (coautor).

NOTAS

- 1 Cabe señalar que Stehr (2008) enfatiza no sólo en la condición moral de los mercados sino en particular en el proceso de moralización de estos, a partir de la adquisición de conocimientos por parte de los actores participantes. Esto implica que los mercados también forman parte de redes sociales que regulan las conductas, lo que permite introducir y extender en ellos preocupaciones morales. Por su parte, Fourcade y Healy (2007), y al igual que Stehr, también conciben los mercados como entidades moralizadas y moralizantes. Sin embargo, para las autoras la relación entre el orden moral y la actividad económica se muestra más ambigua, ya que las categorías morales que permean dichas actividades son constantemente formadas, contestadas y transformadas.
- 2 Siguiendo a estos autores, se entenderá por mercado la configuración de un tipo de intercambio social y su estructuración bajo las condiciones del capitalismo. Esto incluye el estudio de las empresas, de los productos, de las relaciones laborales, de sus proveedores, del Estado, de los consumidores y de la relación con la cultura local. Asimismo, también han de incluirse los significados acerca de lo que es un producto y el papel de la moralidad en la generación de determinados tipos de mercado.
- 3 Como bien expone dicho autor, con el término “mediterraneidad” se refiere a la condición de Estado sin litoral de Bolivia como consecuencia de la Guerra del Pacífico a finales del siglo XIX, cuando el puerto de Antofagasta quedó en manos de Chile. Una pérdida que aún en la actualidad se rememora, anhela y se litiga tanto por lo que este territorio significa desde el punto de vista emocional (no en vano, cada 23 de marzo se celebra el Día del Mar), como por ser actualmente un nudo de comercio internacional.
- 4 No obstante, cabe señalar que, con el fin de alcanzar una mayor producción, diversificación (con su nuevo modelo de triciclo y la fabricación de motocicletas) y comercialización, en el año 2021 Quantum Motors optó por una política de exportación de sus productos a Paraguay y Perú y ubicación de nuevas fábricas de ensamblaje en países como México y El Salvador.

- 5 Con este proceso de descentralización política se proseguían varios objetivos no necesariamente coherentes entre sí. Con la Ley de Participación Popular de 1994 se concedió poder político a las unidades locales con el fin de “expandir al área rural la institucionalidad democrática liberal” (Stefanoni, 2010: 120). Mientras que con la dotación de mayor autonomía a los departamentos, además de satisfacer las demandas de los sectores más autonomistas y antimasistas de las regiones más prósperas (Kent, 2007), se reconocía por primera vez, aún con sus contradicciones, la condición de sujeto político-territorial a los pueblos originarios e indígenas de Bolivia (Tockman et al., 2015).
- 6 El 20 de octubre de ese año se llevaron a cabo elecciones generales en Bolivia donde, y tras la interrupción momentánea del escrutinio, la oposición política acusó de fraude al gobierno del MAS. Esto se sumaba al malestar existente causado por la decisión del Tribunal Supremo Constitucional de habilitar a Evo Morales como candidato presidencial, a pesar del voto negativo emitido en el referéndum del 21 de febrero de 2016. Durante 21 días, desde ese 20 de octubre hasta el 10 de noviembre de 2019, amplios sectores de la sociedad se movilizaron en las calles demandando la renuncia del presidente, en lo que se autodenominó “la revolución de los pititas”. En esas jornadas se evidenció la polarización social que reinaba en el país entre aquellos que defendían al gobierno y sus detractores. Dicha tensión social se agudizó tras la renuncia de los principales dirigentes del MAS. El vacío de poder resultante y la polémica configuración de un gabinete de transición presidido por Jeanine Áñez ocasionaron violentos enfrentamientos (Farthing, 2020: 10) que dejaron un saldo de 33 muertos y 803 heridos (Barrientos, 2020: 126).
- 7 Según el informe auspiciado por la Facultad de Derecho de la Universidad de Harvard podría hablarse de un “noviembre negro” boliviano en el que tuvieron lugar prácticas de violencia estatal sistemática tales como las masacres de Sacaba y Senkata, la persecución a políticos y funcionarios afines al MAS y la connivencia gubernamental con grupos paraestatales de extrema derecha (para más información ver: http://hrp.law.harvard.edu/wp-content/uploads/2020/07/Black-November-English-Final_Accessible.pdf).

REFERENCIAS

- Amir, Sulfikar. (2007). Nationalist rhetoric and technological development: the Indonesian aircraft in the new order regime. *Technology in Society*, 29/3, p. 283-293.
- Anlauf, Axel. (2017). Greening the imperial mode of living? Socio-ecological (in)justice, electromobility, and lithium mining in Argentina. In: *Fairness and Justice in Natural Resource Politics*. London/New York: Routledge, p. 164-180.
- Attias Danielle & Mira-Bonnardel, Sylvie. (2017). Extending the scope of partnerships in the automotive industry between competition and cooperation. In: *The automobile revolution*. Cham: Springer, p. 69-85.
- Barrientos, María Renéé. (2020). Bolivia, ocaso del “proceso de cambio”. *Política exterior*, 34/193, p. 126-136.
- Blanes, José. (2003). Descentralización en Bolivia: avances y retos actuales. In: *Procesos de descentralización en la Comunidad Andina*. Quito: FLACSO, p. 177-220.
- Bloomberg New Energy Finance. (2018). *New Energy Outlook (NEO)*. Disponible en: <https://bnf.turtl.co/story/neo2018/>. Acceso el 22 febr. 2020.
- Bobeth, Sebastian & Matthies, Ellen. (2018). New opportunities for electric car adoption: the case of range myths, new forms of subsidies, and social norms. *Energy Efficiency*, 11, p. 1763-1782.
- Boccaro, Bruno. (2014). *Bolivia: revirtiendo traumas*. La Paz: Plural Editores.
- Currie, Shannon & Choma, Becky. (2018). Sociopolitical ideology and the morality of green behaviour. *Environmental Politics*, 27/2, p. 247-266.
- Derpic, Jorge. (2018). Orden, seguridad y limpieza. El teleférico de La Paz y El Alto: diferenciación urbana, informalidad y Estado en Bolivia. In: *¿Todo cambia?: reflexiones sobre el “proceso de cambio” en Bolivia*. México: UNAM, p. 23-50.
- Donada, Carole & Attias, Danielle. (2015). Food for thought: which organisation and ecosystem governance to boost radical innovation in the electromobility 2.0 industry? *International Journal of Automotive Technology and Management*, 15/2, p. 105-125.

Evans, Peter. (1995). *Embedded autonomy: States and industrial transformation*. Princeton, NJ: Princeton University Press.

Fabricant, Nicole & Postero, Nancy. (2013). Contested bodies, contested states: performance, emotions, and new forms of regional governance in Santa Cruz, Bolivia. *The Journal of Latin American and Caribbean Anthropology*, 18/2, p. 187-211.

Fligstein, Neil & Dauter, Luke. (2007). The sociology of markets. *The Annual Review of Sociology*, 33, p. 6.1-6.24.

Farthing, Linda. (2020). In Bolivia, the right returns with a vengeance. *NACLA Report on the Americas*, 52/1, p. 5-12.

Feimberg, Matthew & Willer, Robb. (2012). The moral roots of environmental attitudes. *Psychological Science*, 24/1, p. 1-7.

Fornillo, Bruno & Gamba, Martina. (2019). Industria, ciencia y política en el 'Triángulo del litio'. *Ciencia, Docencia y Tecnología*, 30/58, p. 1-38.

Fourcade, Marion & Healy, Kieran. (2007). Moral views of market society. *Annual Review of Sociology*, 33, p. 285-311.

Gestión. (2019). Huelga en Bolivia para romper contratos de litio con firmas de Alemania y China. Disponible en: <https://gestion.pe/mundo/internacional/huelga-en-bolivia-para-romper-contratos-de-litio-con-firmas-de-alemania-y-china-noticia/>. Acceso el 2 abr. 2020.

Gómez-Gélvez, Julián et al. (2016). *La incorporación de los vehículos eléctricos en América Latina*. Disponible en: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/La-incorporaci%C3%B3n-de-los-veh%C3%ADculos-el%C3%A9ctricos-en-Am%C3%A9rica-Latina.pdf>. Acceso en el 2 abr. 2020.

González, Luis et al. (2019). Impact of EV fast charging stations on the power distribution network of a Latin American intermediate city. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 107, p. 209-318.

Harvey, Penelope. (2005). The materiality State-effects: an ethnography of a road in the Peruvian Andes. In: *State formation. Anthropological perspectives*. London: Pluto Press, p. 123-141.

Hollender, Rebecca & Schultz, Jim. (2010). *Bolivia y su litio. ¿Puede el 'oro del siglo XXI' ayudar a una nación a salir de la pobreza?* Cochabamba: Centro para la Democracia.

Hurtado, Álvaro. (2019). Nadie se cansa, nadie se rinde. La 'Generación Pititas' y la comunicación paralela. *Aportes*, 27, p. 9-20.

Isla, Lorena et al. (2019). *Industria, y mercado para vehículos eléctricos en América Latina y el Caribe*. Banco Interamericano de Desarrollo. Disponible en: https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/An%C3%A1lisis_de_tecnolog%C3%ADa_industria_y_mercado_para_veh%C3%ADculos_el%C3%A9ctricos_en_Am%C3%Agrica_Latina_y_el_Caribe_es_es.pdf. Acceso el 2 abr. 2020.

Kennedy, Andrew (2013). China's search for renewable energy: pragmatism techno-nacionalism. *Asian Survey*, 53/5, p. 909-930.

Kennemore, Amy & Weeks, Gregory. (2011). Twenty-first century socialism? The elusive search for a post-neoliberal development model in Bolivia and Ecuador. *Bulletin of Latin American Research*, 30/3, p. 267-281.

Kent, Eaton. (2007). Backlash in Bolivia: regional autonomy as a reaction against indigenous mobilization. *Politics and Society*, 35/1, p. 71-102.

Koch, Freddy. (2012). La Paz-El Alto: el viejo sueño de tener un teleférico. In: *Movilidad urbana & pobreza. Aprendizajes de Medellín y Soacha*. Londres/Medellín: UCL/Universidad Nacional de Colombia, p.177-185.

Kotter, Richard. (2013). The developing landscape of electric vehicles and smart grids: a smart future? *International Journal of Environmental Studies*, 70, p. 719-732.

Lane, Bradley W. et al. (2013). Government promotion of the electric car: risk management or industrial policy? *European Journal of Risk Regulation*, 4/2, p. 227-245.

La Razón. (2020). La reacción de Musk sobre Bolivia: '¡Derrocaremos a quien queramos! ¡Aguántense!'. Disponible en: <https://www.la-razon.com/nacional/2020/07/25/la-reaccion-de-musk-sobre-bolivia-derrocaremos-a-quien-queramos-aguantense>. Acceso el 27 de jul. 2020.

La Razón. (2019a). Morales promete apoyo para que el auto eléctrico pueda circular en el país. Disponible en:

[https://www.la-razon.com/economia/quantum-evo-mo-
rales-vehiculo-eletrico-cochabamba-apoyo_o_3229477041.
html](https://www.la-razon.com/economia/quantum-evo-mo-
rales-vehiculo-eletrico-cochabamba-apoyo_o_3229477041.
html). Acceso el 2 febr. 2020.

La Razón. (2019b). Quantum pone al país en el mapa au-
tomotriz. Disponible en: [https://www.la-razon.com/su-
plementos/el_financiero/Quantum-pone-pais-mapa-au-
tomotriz-financiero_o_3227077281.html](https://www.la-razon.com/su-
plementos/el_financiero/Quantum-pone-pais-mapa-au-
tomotriz-financiero_o_3227077281.html). Acceso el 2 febr.
2020.

La Razón. (2018). El desafío del litio. Disponible en: [https://www.la-razon.com/voces/2018/01/27/el-desafio-del-
litio/](https://www.la-razon.com/voces/2018/01/27/el-desafio-del-
litio/). Acceso el 28 de ene. 2020.

Lazar, Sian. (2006). El Alto, Ciudad Rebelde: Organisatio-
nal Bases for Revolt. *Bulletin of Latin American Research*,
25/2, p. 183-199.

Long, Guillaume et al. (2019). *¿Qué sucedió en el recuento de
votos de las elecciones de Bolivia de 2019? El papel de la Misión
de Observación Electoral de la OEA*. Washington DC: Center
for Economic and Policy Research.

Manrique, Nelson. (2004). La mediterraneidad boliviana
y la integración regional. *Nueva Sociedad*, 190, p. 22-28.

Mendoza, Jaime. (2016). *El macizo boliviano y el factor geo-
gráfico en la nacionalidad boliviana*. La Paz: Biblioteca del
Bicentenario de Bolivia.

Nacif, Federico. (2018). El abc del litio sudamericano.
Apuntes para un análisis socio-técnico. *Revista de Ciencias
Sociales*, segunda época 49/34, p. 49-67.

OEA. Organización de Estados Americanos. (2019). *Análi-
sis de integridad electoral elecciones generales en el Estado
Plurinacional de Bolivia*. Disponible en: [https://www.oas.
org/es/sap/deco/informe-bolivia-2019/o.1%20Informe%20
Final%20-%20Análisis%20de%20Integridad%20Electo-
ral%20Bolivia%202019%20\(OSG\).pdf](https://www.oas.
org/es/sap/deco/informe-bolivia-2019/o.1%20Informe%20
Final%20-%20Análisis%20de%20Integridad%20Electo-
ral%20Bolivia%202019%20(OSG).pdf). Acceso el 8 abr. 2020.

Página Siete. (2020). ¿Pumas eléctricos? La Alcaldía rea-
liza estudio preliminar. Disponible en: [https://www.pa-
ginasiete.bo/sociedad/2020/1/22/pumas-electricos-la-al-
caldia-realiza-estudio-preliminar-244234.html](https://www.pa-
ginasiete.bo/sociedad/2020/1/22/pumas-electricos-la-al-
caldia-realiza-estudio-preliminar-244234.html). Acceso el
5 febr. 2020.

Página Siete. (2019a). Evo afirma que aprobarán normas
para autor eléctricos, 29 de septiembre de 2019. Disponi-

ble en: <https://www.paginasiete.bo/economia/2019/9/29/evo-afirma-que-aprobaran-normas-para-autos-electricos-232532.html>. Acceso el 5 febr. 2020.

Página Siete. (2019b). Quantum Motors obtiene certificación de producción automotriz', 2 de diciembre de 2019. Disponible en: <https://www.paginasiete.bo/economia/2019/12/2/quantum-motors-obtiene-certificacion-de-produccion-automotriz-239196.html>. Acceso el 5 febr. 2020.

Página Siete. (2019c). El primer auto eléctrico hecho en Bolivia no puede circular por no ser importado, 26 de septiembre de 2019. Disponible en: <https://www.paginasiete.bo/economia/2019/9/26/el-primer-auto-electrico-hecho-en-bolivia-no-puede-circular-por-no-ser-importado-232165.html>

Pérez, Daniel & Gutiérrez, María Clara. (2018) *Electromovilidad: más que un automóvil, una oportunidad de transporte sostenible para la región*. Disponible en: <https://blogs.iadb.org/transporte/es/electromovilidad-mas-que-un-automovil-una-oportunidad-de-transporte-sostenible-para-la-region/>. Acceso el 1 abr. 2020.

Pérez, Daniel; Gutiérrez, María Clara & Mix Vidal, Richard. (2019). *Electromovilidad: panorama actual en América Latina y el Caribe: Versión infográfica*. Banco Interamericano de Desarrollo. Disponible en: https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Electromovilidad_panorama_actual_en_Am%C3%A9rica_Latina_y_el_Caribe_Versi%C3%B3n_infogr%C3%A1fica_es_es.pdf. Acceso 1 mar. 2020.

Postero, Nancy. (2017). *The indigenous State. Race, politics, and performance in Plurinational Bolivia*. Oakland: University of California Press.

Quirós-Tortós, Jairo et al. (2019). Electric Vehicles in Latin America: slowly but surely toward a clean transport. *IEEE Electrification Magazine*, 7/2, p. 22-32.

Roca, José. (2009). Regionalismo revisitado. In: *Tensiones irresueltas: Bolivia, pasado y presente*. La Paz: Plural Editores, p. 71-92.

Sauer, Ildo et al. (2015). Bolivia and Paraguay: a beacon for sustainable electric mobility? *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 51, p. 910-925.

- Stefanoni, Pablo. (2010). *Qué hacer con los indios...'. Y otros traumas irresueltos de la colonialidad*. La Paz: Plural Editores.
- Stehr, Nico. (2008). *Moral markets: how knowledge and affluence change consumers and products*. Boulder, CO: Paradigm Publishers.
- Ströbele-Gregor, Juliane. (2013). El proyecto estatal del litio en Bolivia. Expectativas, desafíos y dilemas. *Nueva Sociedad*, 244, www.nuso.org.
- Sun, William. (2019). Toward a theory of ethical consumer intention formation: re-extending the theory of planned behavior. *AMS Review*, disponible en: <https://doi.org/10.1007/s13162-019-00156-6>.
- Tockman, Jason et al. (2015). New institutions of indigenous self-governance in Bolivia: between autonomy and self-discipline. *Latin American and Caribbean Ethnic Studies*, 10, p. 37-59.
- Welp, Yanina & Lissidini, Alicia. (2016). Democracia directa, poder y contrapoder. Análisis del referendo del 21 de febrero de 2016 en Bolivia. *Bolivian Studies Journal / Revista de Estudios Bolivianos*, 22, p. 162-190.
- Wilson, Fiona. (2004). Towards a political economy of roads: experiences from Peru. *Development and Change*, 35/3, p. 525-546.
- Zavaleta, René. (2018). *Notas para una historia natural de Bolivia*. La Paz: Plural Editores.

ELECTROMOBILIDADE E RETÓRICA POLÍTICA: RECURSOS NATURAIS, NACIONALISMO TECNOLÓGICO E MORALIDADE VERDE NA BOLÍVIA

Palavras-chave

Eletromobilidade;
Bolívia;
recursos naturais;
nacionalismo tecnológico;
moralidade verde.

Resumo

A eletromobilidade toma forma em um mercado de grande relevância em escala global, no qual a Bolívia desempenha papel muito importante por ter uma das principais reservas de lítio. Considerando ambos os aspectos, o objetivo deste artigo é saber como o mercado de carros elétricos está se moldando de forma discursiva em território boliviano. Minha hipótese aponta para a existência de três narrativas assim sintetizadas: na presença recorrente de uma ideia de natureza *sui generis*, na emergência nos últimos lustros de um nacionalismo tecnológico e na exortação estratégica de uma moralidade verde como uma autoatribuição política. Em termos de metodologia, realizei trabalho de campo na Bolívia de janeiro a março de 2020, combinando entrevistas, observação direta e consulta em jornais nacionais.

ELECTROMOBILITY AND POLITICAL RHETORIC: NATURAL RESOURCES, TECHNOLOGICAL NATIONALISM AND GREEN MORALITY IN BOLIVIA.

Keywords

Electromobility;
Bolivia;
natural resources;
technological nationalism;
green morality.

Abstract

Electromobility is taking shape in a market of great relevance on a global scale in which Bolivia plays an important role as it has one of the main reserves of lithium. Bearing both aspects in mind, the aim of this article is to find out how the electric car market is being shaped discursively in Bolivian territory. My hypothesis points to the existence of three narratives that could be synthesised as follows: in the recursive presence of an idea of a *sui generis* nature, in the emergence in the last lustrums of a technological nationalism, and in the strategic exhortation of a green morality as a political self-assertion. In terms of methodology, I carried out field work in Bolivia from January to March 2020, combining interviews, direct observation, and consultation of national newspapers.