

**Proyectos de Infraestructura en la Amazonía Andina**  
Plataforma informativa

**1. Nombre del proyecto**

Programa de Integración del Norte en el Plan Nacional de Desarrollo: Corredor Norte La Paz - Guayaramerín - Cobija - Rio Branco

**2. Objetivo del proyecto**

El Corredor Norte es considerado como uno de los proyectos Ancla del Eje Perú - Brasil - Bolivia de IIRSA. Con este corredor se logrará la construcción y mejoramiento de la carretera, La Paz – Guayaramerín – Cobija. Tiene como objetivos:

1. Conectar a través de Bolivia la red de carreteras del Estado de Rondonia en Brasil con la red de carreteras del Perú y Chile.
2. Vincular la Amazonía boliviana y el estado de Rondonia en Brasil con la región del pacífico y el sur del continente.
3. Vincular regiones donde la intervención humana es escasa, pero las oportunidades de aprovechamiento de recursos son importantes.
4. Integrar la zona central de la Región MAP (Madre de Dios – Acre – Pando).
5. Facilitar y asegurar el libre movimiento tanto de la población como de productos, durante todas las épocas del año.

**3. Ubicación**

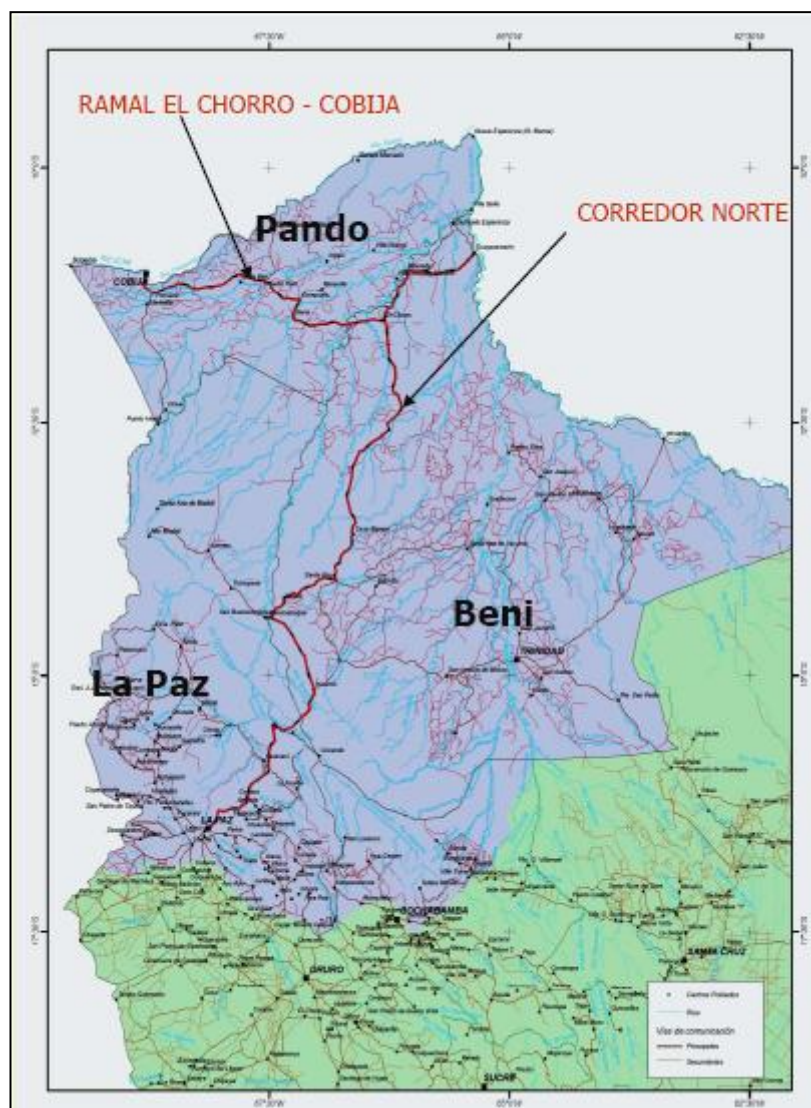
El proyecto Corredor Norte abarca tres departamentos bolivianos; parte de La Paz, parte del Beni y todo el departamento de Pando, con una superficie total de 234.000 Km<sup>2</sup> que representan aproximadamente el 25% de territorio boliviano, en la región andina y amazónica, pasando por la Cordillera Oriental, la región de los Yungas, el Subandino, la llanura Beniense y la llanura Amazónica.

El área de influencia directa del Corredor Norte abarca una franja de 10 Km. a todo lo largo de la vía; es decir, 5 Km. a cada lado del eje de la carretera. Ésta incluye al área de intervención delimitada por el derecho de vía de 50 metros a cada lado del eje.

Las zonas influenciadas indirectamente por el corredor norte se han dividido en dos áreas:

- ✓ **Área de influencia indirecta 1:** aquí se concentran los impactos indirectos más significativos, es decir aquellos que requieren estudios de mayor profundidad. En esta área se ha realizado con mayor intensidad el trabajo de campo y los talleres destinados a la consulta pública.
- ✓ **Área de influencia indirecta 2:** aquí quedan comprendidos algunos municipios por los que atraviesa la vía y otros que están vinculados al corredor mediante caminos secundarios o ríos navegables. Abarca también los Territorios de Comunidades Originarias (TCO) y Áreas Protegidas (AP) relativamente alejadas de la vía o las partes de estas relativamente distantes al Corredor.

## 4. Mapa



Fuente: Ministerio de Planificación del desarrollo de Bolivia

## 5. Areas naturales protegidas y TCOs comprometidos

Estas son las áreas naturales protegidas (ANPs) que se encuentran en la zona de influencia del corredor Corredor Norte La Paz Guayaramerín - Cobiya – Rio Branco

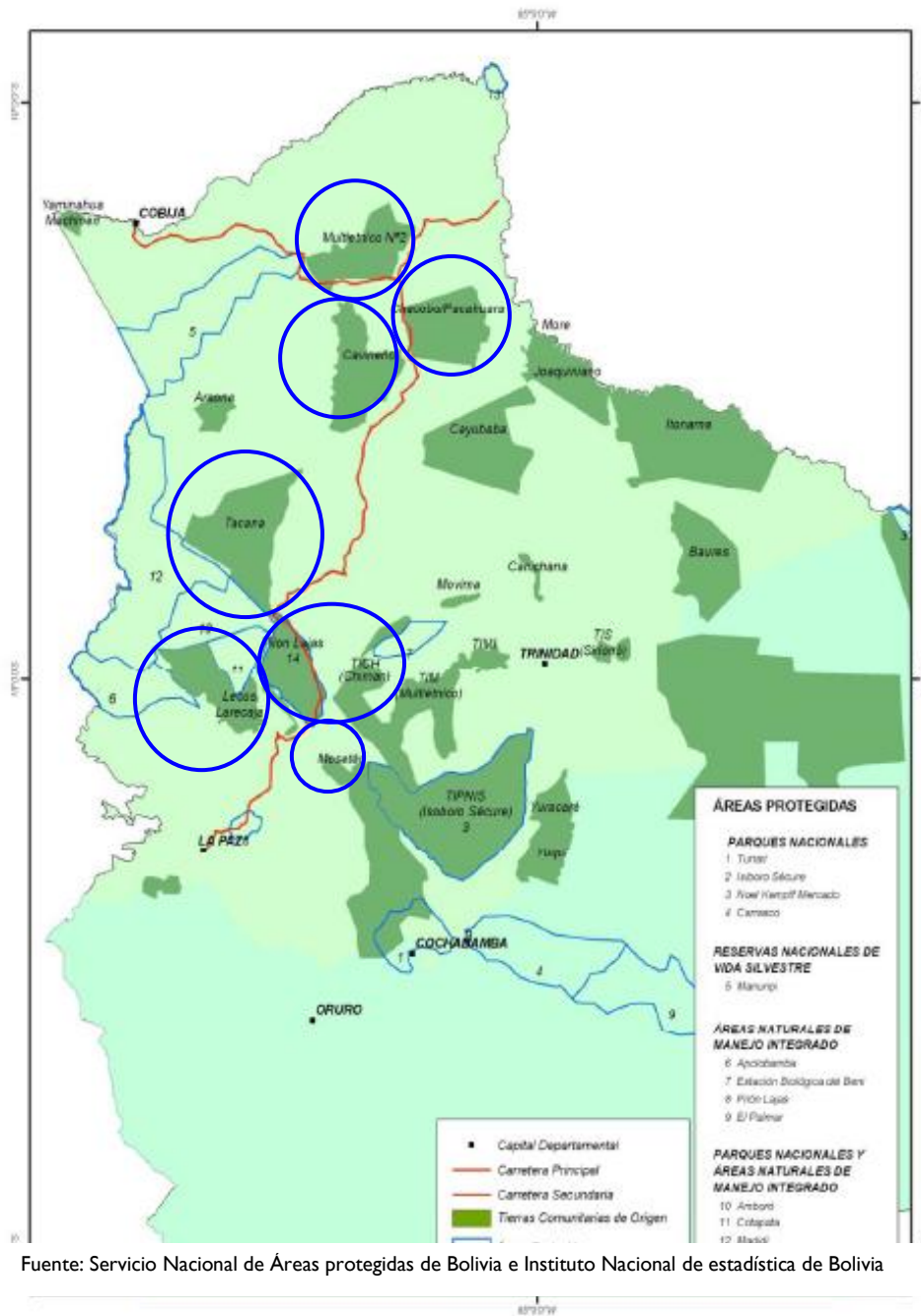
Superposición con ANPs					
Categoría de protección / Nombre	Norma de creación	Ubicación	Área Aproximada (Has.)	Riesgo *	Distancia entre la vía y el ANP (aprox.)*
Parque Nacional y Área de Natural de Manejo Integrado Amboró	D. S. N° 11254	Al Este del departamento de Santa Cruz, limita en el extremo Oeste con el PN Carrasco	637 600	Bajo	92 Km.
Parque Nacional y Área de Natural de Manejo Integrado Madidi	D.S.N° 24781	Noroeste del departamento de La Paz, en las provincias Franz Tamayo, Abel Iturralde y	1' 895 750	Alto	Sus límites se encuentran en el área de influencia

<b>Superposición con ANPs</b>					
		Bautista			directa
Parque Nacional y Área de Natural de Manejo Integrado Cotapata	D.S.N° 23547	Se encuentra en las provincias de Nor-Yungas y Murillo, bajo la jurisdicción de los municipios de la Paz y Coroico	61 000	Alto	Sus límites se encuentran en el área de influencia directa
Parque Nacional Isiboro - Securé	D.S.N° 7401	Entre los departamentos de Beni y Cochabamba	1 236 296	Bajo	50 Km.
Reserva Nacional de Vida Silvestre Manuripi	D.S. N° 11252 /redefinidos sus límites mediante D.S. N°	Sudoeste del departamento de Pando	750 000	Alto	Superposición en extremo nor este
Área Protegida de manejo Integrado Estación Biológica del Beni	D.S.N° 19191	Departamento de Beni	135000	Bajo	50 Km.
Área Protegida de manejo Integrado Pílon Lajas	D.S.N° 23110	Departamentos de La Paz y Beni	400 000	Alto	Totalmente superpuesto

Fuente: Servicio Nacional de Áreas protegidas de Bolivia e Instituto Nacional de estadística de Bolivia.

\*Elaboración propia: La distancia entre la vía y el ANP fue estimada visualmente y el riesgo se deriva de ésta.

### **Superposición con Terroitorios Comunitarios Originarios**



## 6. Alcance del proyecto

Constituye la carretera de integración andino-amazónica, facilita el tránsito entre la vertiente oriental de los Andes y la Amazonía. Atraviesa la Cordillera Oriental,

serranías, pie de monte y valles sub-andinos, las sabanas de la llanura Beniense, la llanura Amazónica, y el Escudo Brasileño. Tiene un recorrido total aproximado de 1390 Km.

## 7. Antecedentes del proyecto

El camino que existe actualmente se construyó hace más de 30 años, y ha tenido mejoramientos periódicos a cargo del Servicio Nacional de Caminos. La carretera presenta estados distintos de conservación con tramos prácticamente intransitables en las épocas de lluvias. La construcción del tramo La Paz-Cotapata (52 Km.) se terminó de construir en el año 1997. El tramo Cotapata-Santa Bárbara (44 Km.), se encuentra en la última fase de construcción. Para el tramo Santa Bárbara-Caranavi-Yucumo-Rurrenabaque (324 Km.) se están realizando estudios de factibilidad y de diseño final. En el resto del corredor (970 Km. Aprox.), se están construyendo puentes mayores y otras obras menores de construcción y mejoramiento.

## 8. Financiamiento y presupuesto

El presupuesto inicial estimado es de US\$ 330 millones, cifra que da como resultado una inversión aproximada de US\$ 235,000/Km. Sin embargo hasta la fecha, el presupuesto invertido y comprometido para los estudios y construcción suman un total de US\$ 882.4 y US\$ 628,500/Km, respectivamente.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) es el principal financiador tanto para estudios como para reconstrucción, rehabilitación y construcción. Hasta ahora el financiamiento del BID en los diferentes tramos asciende a US\$ 307 millones. La Corporación Andina de Fomento (CAF) ha financiado US\$ 42 millones, para la construcción de un tramo de 86 Km. entre Riberalta y Guayaramerín y con US\$ 5 millones para la realización de estudios de factibilidad.

El Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social del Brasil (BNDES), ha ingresado a financiar US\$ 230 millones para la construcción de 210 Km, y el Banco de Desarrollo Económico y Social de Venezuela (BANDES), financiará US\$ 300 millones para la construcción de 324 Km.

Entidad financiadora	Objetivo	Monto del financiamiento
1. <a href="#">Banco Interamericano de Desarrollo (BID)</a>	Estudios, rehabilitación, mantenimiento, reconstrucción, construcción de 418 Km.	US\$ 307 millones
2. <a href="#">Banco de Desarrollo Económico y Social de Venezuela (BANDES)</a>	Construcción de 324 Km.	US\$ 300 millones
3. <a href="#">Banco Nacional de Desarrollo de Brasil (BNDES)</a>	Construcción de 510 Km.	US\$ 230 millones
4. <a href="#">Corporación Andina de Fomento (CAF)</a>	Estudios para 337 Km., rehabilitación de 56 Km. y construcción de 86 Km.	US\$ 47 millones
5. <a href="#">Gobierno de Bolivia</a>	Varias actividades	US\$ 8.3 millones
6. <a href="#">Banco Mundial (BM)</a>	Estudios para 510 Km.	US\$ 3.4 millones

 **Brasil otorgará 230 millones para financiar el Corredor Norte**

La Paz, Bolivia, 10 de Julio de 2008. La prensa

La presidenta de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), Patricia Ballivián, informó que Brasil concederá un préstamo de 230 millones de dólares para financiar la construcción del Corredor Norte de La Paz.

Anunció que el presidente del país vecino, Luiz Inácio Lula da Silva, arribará al país el 18 de Julio para suscribir el convenio crediticio y oficializar la ayuda.

Los recursos que canalizará el Gobierno de Brasilia permitirán construir la carretera Rurrenabaque-Riberalta, de 508 kilómetros, la más grande del Corredor Norte, que comprende los tramos Riberalta-El Choro, de 75 Km.; El Choro-Australia, de 168 Km.; Australia-Santa Rosa, de 169 Km.; y Santa Rosa-Rurrenabaque, de 96 Km.

### **Gobierno de Bolivia presenta plan para desarrollar la Amazonía**

La Paz , Bolivia, 26 de Julio de 2008. Los tiempos

En el marco del Segundo Foro Amazónico, el Gobierno presentó el plan de desarrollo para el norte de La Paz, Beni y Pando, sustentado en la integración caminera, generación de fuentes de energía, acceso a créditos y fomento a la consolidación de una estructura productiva acorde a las condiciones ecológicas de la región.

El ministro de la Presidencia, Juan Ramón Quintana, informó que la visión de desarrollo se centra en la política gubernamental denominada "Vivir Bien" que privilegia al ser humano antes que a los mercados.

"Con el Corredor Norte se abren mayores posibilidades de acceso al mercado y al tránsito que permitirían impulsar actividades económicas como el turismo y las exportaciones", indicó.

### **El Presidente boliviano, Evo Morales, inicia pavimentación de la carretera Riberalta-Guayaramerín**

Beni, Bolivia, 28 de Julio de 2008. La Razón

El presidente Evo Morales Ayma inició ayer la pavimentación de la carretera Riberalta-Guayaramerín, obra que demandará una inversión de US\$ 42 millones.

El tramo pertenece a la Ruta 8 de la Red Vial Fundamental, que es parte del corredor internacional Oeste-Norte del país que conecta Brasil, Bolivia y Perú.

"Mi gran deseo es conjuntamente con todos mis hermanos inaugurar muy pronto el camino pavimentado Guayaramerín-Riberalta, como hicimos con la construcción del puente del río Yata", sostuvo Morales según un reporte de la agencia gubernamental de noticias ABI.

El Mandatario también se refirió a otros proyectos como la construcción del camino pavimentado entre Rurrenabaque-Riberalta, financiado en su totalidad por el gobierno brasileño de Luiz Inácio Lula da Silva.

Mencionó que estos planes de trabajo permitirán la integración de Occidente con Oriente y viceversa, y recordó que cuentan con el respaldo del gobernante de Brasil y de su colega venezolano, Hugo Chávez, quienes estuvieron en el país el 18 de Julio con ese fin.

Las obras en el tramo Rurrenabaque-Riberalta, con una extensión de 508 Km, demandarán una inversión de US\$ 230 millones y Chávez se comprometió a complementar con el tramo Santa Bárbara-Rurrenabaque, de 327 Km.

### **Gobierno presenta plan de desarrollo para La Paz, Beni y Pando**

Fuente: Equipo de Prensa Business News Americas. 28 de Julio de 2008

Gobierno boliviano presentó un plan de desarrollo para los departamentos de La Paz, Beni y Pando, basado en integración vial, generación de fuentes de energía y acceso al crédito, informó el gobierno en un comunicado.

El plan incluye además la consolidación de la estructura productiva en los departamentos acorde a las condiciones ecológicas de la región.

#### DESARROLLO VIAL

El primer anuncio del plan de desarrollo para la región norte se hizo hace diez días, cuando Brasil confirmó un crédito de US\$230 millones para construir el tramo Rurrenabaque-Riberalta.

El tramo, que es parte de la carretera conocida como Corredor Norte, mejorará la integración no solo entre Bolivia y Brasil, sino también entre Brasil y Chile, e incluso con el Caribe, donde también se podría llegar a través de otras vías internacionales, de acuerdo con el documento.

#### ENERGÍA ELÉCTRICA

El programa también incluye generación de energía eléctrica en la región a fin de mejorar la calidad de vida de los habitantes e impulsar la producción.

Ya se están realizando estudios para determinar si es posible instalar plantas hidroeléctricas en la zona sin afectar el ecosistema.

#### OPORTUNIDADES DE CRÉDITO

Una tercera área que se desarrollará en el plan, es mejorar el acceso de comunidades campesinas e indígenas a créditos del Banco de Desarrollo Productivo (BDP).

En el pasado se han presentado quejas por racismo y discriminación al interior de entidades financieras, pero esto debiera llegar a su fin, según el comunicado.

Además, se creará el Fondo de Fomento Productivo para la Mujer Amazónica, que operará de forma paralela al BDP. Mediante esta iniciativa, se capacitará a las autoridades municipales y se les obligará a entregar asistencia técnica a mujeres productoras.

#### PRODUCCIÓN

La cuarta estrategia que comprende el plan es fortalecer la producción regional. Beni, Pando y La Paz deben mejorar su competitividad y tecnología para competir en el mercado mundial, agrega la información.

Además de la producción de castañas, la zona tiene potencial para producir frutas tropicales, madera, carne de pescado y res, entre otros.

Para incentivar estas actividades, el gobierno anunció la instalación del primer complejo industrial regional de la madera y una planta de producción de harina de yuca que beneficiará a las comunidades locales.

El gobierno invertirá fondos públicos junto con las instituciones y organizaciones regionales para respaldar el plan de desarrollo y poner fin a la discriminación, la exclusión y la marginación

### **La Administración Boliviana de Carreteras ABC lanza invitación para diseño técnico del tramo Caranavi – Quiquibey – Yucumu**

Fuente: [www.carreterasvias.blogspot.com](http://www.carreterasvias.blogspot.com) 17 de junio de 2008

La Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) lanzó invitación pública para servicios de consultoría externa destinados a realizar estudios para el tramo Caranavi-Quiquibey y Quiquibey-Yucumo, que componen el proyecto de integración La Paz-Rurrenabaque del Corredor Norte que integrará a los departamentos de La Paz, Beni y Pando.

La ABC impulsa el programa de Estudio Diseño Final y Estudio Ambiental para el tramo Caranavi-Quiquibey de 120 Km. y de Estudio de Diseño Técnico, Económico, Social y Ambiental para la Rehabilitación del Tramo Quiquibey-Yucumo de 41 Km., con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Actualmente, el tramo Quiquibey-Yucumo es un camino ripiado y cuenta con US\$ 18 millones provenientes del BID para la construcción, que se prevé pueda comenzar en Marzo de 2009; y se tienen otros US\$ 800 mil para el diseño final.

En tanto que Caranavi-Quiquibey consta de ripio y se tienen US\$ 5 millones para obras de mantenimiento periódico; y US\$ 1 millón para el estudio de diseño final provenientes del organismo financiero.

En ese marco, la ABC invita a las firmas elegibles a expresar su interés en presentar los servicios solicitados. Los consultores interesados deberán proporcionar información que indiquen que están calificados para suministrar los servicios (folletos, descripción de trabajos similares, experiencia en condiciones similares, disponibilidad de personal que tenga los conocimientos pertinentes, etc.) y podrán asociarse con el fin de mejorar sus calificaciones.

Los consultores serán seleccionados conforme a los procedimientos indicados en las políticas para la selección y contratación de consultores financiados por el BID GN-2350-7 de junio de 2006, edición actual, y podrán participar en ella todos los licitantes de países de origen que sean elegibles, según se especifica en dichas políticas.

### **Cuatro compañías presentan propuestas por vía Riberalta-Guayaramerín.**

Fuente: Equipo de Prensa Business News Americas. 22, Julio 2008

La comisión calificadora de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) anunció que cuatro compañías expresaron interés en la construcción y pavimentación de la carretera de 82 Km. Riberalta-Guayaramerín, que forma parte del Corredor Amazónico, informó la agencia estatal de noticias, ABI.

Los consorcios temporales son Amazonas, Iasa-Apolo, Cachuela Mamoré y Gran Mamoré. Amazonas presentó una propuesta de 291 mn de bolivianos, Iasa-Apolo ofreció 325mn de bolivianos, Cachuela Mamoré hizo una oferta de 286mn, y Gran Mamoré, de 281mn.

La comisión calificadora evaluará ahora las diferentes propuestas y la documentación, y dentro de 10 días recomendará un adjudicatario.

La carretera Riberalta-Guayaramerín conectará Bolivia con Brasil y formará parte de la Ruta 8, que compone el Corredor Norte y que llega al Pacífico a través de puertos peruanos y chilenos.

## **Presidentes firman acuerdo para impulsar el corredor**

Fuente: Agencia Boliviana de Información (ABI), La Razón, El Deber, El País y BID

Evo Morales firmó con sus homólogos de Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, y de Venezuela, Hugo Chávez, dos acuerdos para la construcción del denominado “Corredor Norte”, que servirá para unir el océano Atlántico con el Pacífico e integrar decenas de poblaciones fronterizas de Bolivia, Brasil y Perú.

El crédito concesional otorgado por el Gobierno de Venezuela a Bolivia está destinado a proyectos viales de integración en los departamentos de La Paz, Potosí y Chuquisaca. Se pavimentarán 180 Km. de carretera entre los tramos Santa Bárbara - Caranavi - Quiquibey con una inversión que alcanza los US\$ 200 millones. Mientras tanto, otros US\$ 100 millones estarán destinados a los departamentos de Chuquisaca y Potosí, pavimentado de la carretera Llallagua - Ravelo, Ravelo - Sucre, con una extensión de 105 Km.

Por su parte, el crédito de Brasil se ejecutará en dos fases de acuerdo con el protocolo suscrito por los presidentes de Bolivia, Evo Morales y de Brasil, Luis Inácio Lula Da Silva. En el documento se detalla que el primer tramo está compuesto por Rurrenabaque - Santa Rosa con una extensión de 95,7 Km.; Santa Rosa - Australia con 169,4 Km. y Australia - El Choro con 168 Km. La construcción de estos tres sectores demandará una inversión de US\$ 199 millones, bajo un financiamiento en términos preferenciales por parte del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social. El segundo tramo está compuesto por la ruta El Choro - Riberalta con 74,9 Km. y una inversión de US\$ 31 millones de carácter concesional por parte del Programa de Financiamiento a las Exportaciones (Proex), administrado por el Banco de Brasil.

Adicionalmente, el Gobierno brasileño construirá por cuenta propia un puente que unirá las poblaciones de Guayaramerín (Bolivia) y Guajá-Mirim (Brasil), lo que permitirá tener una carretera expedita que vinculará a la ciudad de La Paz con Porto Velho, según indicó el presidente Lula da Silva en su discurso.

El proyecto contempla además la construcción del tramo Riberalta-Guayaramerín, financiado por la Corporación Andina de Fomento, y el tramo El Choro-El Porvenir cuyo financiamiento aún no está definido.

Asimismo, el Banco Interamericano de Desarrollo, como apoyo al desarrollo del Corredor Norte, ha participado en siete operaciones por un monto total aproximado de US\$ 421,148 millones. Estas operaciones han consistido en: i) financiamiento de las obras de mejoramiento y pavimentación de los tramos Yucumo-Rurrenabaque y Yucumo-San Borja; ii) construcción y pavimentación parcial del tramo Quiquibey-Yucumo; iii) diseños del tramo Santa Bárbara-Caranavi; iv) construcción del tramo Cotapata-Santa Bárbara; y v) mejoramiento y mantenimiento del tramo La Paz-Cotapata.

## **9. Evaluación Ambiental Estratégica del Corredor Norte: La Paz – Guayaramerín - Cobija**

Fuente: Servicio Nacional de Caminos (SNC) /Agencia Boliviana de Carreteras  
[www.abc.gov.bo](http://www.abc.gov.bo)

Los Estudios de Evaluación de Impacto Ambiental (EEIA) realizados para la apertura y construcción de algún tramo específico del corredor (por ejemplo La Paz - Santa Bárbara), no permiten obtener una visión del conjunto de impactos que se generan por la construcción de todo un Corredor. Por esta razón, resalta la importancia de la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) del Corredor La Paz - Guayaramerín y su conexión a Cobija por ser un instrumento que busca analizar la vinculación del trazo de la carretera, con otros proyectos de carácter nacional, tales como: proyectos de desarrollo; de infraestructura; Parques Nacionales; Comunidades Indígenas; hidro-vías

y otros, que de alguna manera tienen relación con la construcción del Corredor del Norte y cuyo profundo análisis orientará al Gobierno Central, las Prefecturas y al SNC en la consecución de los objetivos propuestos para la construcción del Corredor.

### **Objetivos de la Evaluación Ambiental Estratégica:**

- Identificar la situación existente dentro del área de influencia directa e indirecta del corredor, mediante la descripción del medio ambiente físico, biótico, sociocultural y económico;
- Evaluar desde el punto de vista social y ambiental, alternativas para el proyecto del Corredor, considerando alternativas tecnológicas (otros modos de transporte) y alternativas de traza, incluyendo una justificación detallada de la alternativa recomendada;
- Identificar los impactos socio-ambientales decurrentes de la implantación del proyecto, abordando los impactos indirectos, acumulativos y de largo plazo, con un enfoque regional y comprendiendo la dinámica socioeconómica de la región que permita identificar los impactos inducidos y sinérgicos con otros proyectos;
- Identificar y evaluar escenarios posibles de desarrollo socio-económico regional, apuntando las acciones y estrategias de conservación ambiental necesarias para la preservación de los ecosistemas naturales;
- Concebir una estrategia detallada para las acciones del Gobierno de Bolivia y del BID, con el objetivo de minimizar y/o compensar los impactos socio-ambientales indirectos, de largo plazo, acumulativos, y sinérgicos, que resulten de las obras de mejoramiento vial en el Corredor La Paz hasta Guayaramerín y Cobija;
- Identificar las cuestiones claves que deban ser consideradas en los estudios de evaluación de impacto ambiental en cada uno de los tramos del Corredor, y preparar especificaciones técnicas para esos estudios;
- Realizar un diagnóstico del marco institucional del país para identificar la capacidad real para la aplicación de medidas ambientales y aconsejadas en el Plan de Acción del EAE y, en caso que sea necesario, proponer las acciones pertinentes de fortalecimiento institucional que permitan la adecuada aplicación de dichas medidas;
- Proponer acciones de promoción del desarrollo regional sostenible, identificando agentes de colaboración entre los sectores público y privado, en propuestas adecuadas a los distintos contextos regionales a lo largo del Corredor; y
- Concebir e implementar una política de divulgación de información y participación de la sociedad civil en el proceso de desarrollo de la EAE, manteniendo como interlocutores al Gobierno y al BID incluso cuando se terminen los estudios de la EAE, tomando los necesarios cuidados para no generar expectativas inadecuadas a los productos, propuestas, alcance y objetivos de la EAE.

### **ENFOQUE DEL ESTUDIO**

La Evaluación Ambiental Estratégica, es el procedimiento sistemático y continuado de evaluación de la calidad y de las consecuencias ambientales de estrategias e intenciones de alternativas de desarrollo, incorporadas a iniciativas de política, planeamiento y programas, asegurando la integración efectiva de consideraciones biofísicas, económicas, sociales y políticas, lo más temprano posible, en procesos de toma de decisión.

El hecho de que una EAE se aplica a situaciones tales como ordenamiento territorial, definiciones de nuevas alternativas energéticas, manejo de cuencas y programas de colonización, y entre otras acciones humanas, al desarrollo de grandes vías, se debe sustancialmente a que emprendimientos de esta naturaleza pueden provocar impactos

acumulativos y sinérgicos, que evaluados desde la perspectiva localizada de los pequeños proyectos o sus componentes pueden pasar desapercibidos, con implicancias negativas, en muchos casos, irreversibles o cuya remediación resulta en grandes costos. Por lo citado, la línea base deberá incluir todos los factores relativos al ambiente, que pueden ser afectados por el futuro proyecto, poniendo énfasis en su situación actual.

El Estudio Ambiental Estratégico, en mayor medida que un EEIA, debe estar enmarcado en las políticas de desarrollo del país, de modo que las decisiones que se tomen sobre su viabilidad, sean absolutamente coherentes y consecuentes con las líneas fijadas en aquellas, y las acciones y/o medidas que se planteen en la EAE coadyuven al logro de las metas planteadas en dichas políticas.

## **ORGANISMO EJECUTOR**

La entidad responsable de la ejecución del proyecto es el Servicio Nacional de Caminos

## **DESARROLLO DEL PROYECTO**

### ***Gestión de Financiamiento y Ejecución***

Entre los meses de Abril a Julio de 2003, se definió los Términos de Referencia del Estudio, con aportes de diferentes instituciones del país, entre los cuales se incluyó al Servicio Nacional de Caminos (SNC). El SNC, a requerimiento de los financiadores, el 21 de Agosto de 2003, solicitó al Gral. Hugo Tellería, al Lic. Fernando Romero y al Sr. Mateo Laura, Prefectos de los Departamentos de Pando, Beni y La Paz, respectivamente, confirmar el aporte de fondos de contrapartida para la ejecución del EAE; por un valor de US\$ 100,000.00 como beneficiados con la construcción del Corredor.

En Septiembre del 2003 las tres prefecturas comprometieron los recursos para la ejecución del EAE, los cuales fueron inscritos en los presupuestos de las Prefecturas y del SNC.

Cumplidos los requisitos solicitados por el BID el 26 de Noviembre del 2003, el Presidente de esa institución, aprueba la Cooperación Técnica No Reembolsable (ATN/JF-8521-BO, ATN/SF-8520-BO).

La Gestión para el financiamiento y ejecución del proyecto concluyó el 19 de Marzo de 2004 con la firma de la carta convenio entre el BID y la República de Bolivia; por un monto de US\$ 1 millón de donación y un aporte Local de US\$ 100 mil.

### ***Licitación y Adjudicación***

Según lo definido en el Plan Operativo, el BID contrató a la firma consultora de acuerdo con sus propias políticas y procedimientos. La División de Finanzas e Infraestructura Básica (REI/FII) en el BID, actúa como la unidad responsable para esta consultoría, publicando las solicitudes para las propuestas, la lista corta de proponentes y la calificación final y selección de la firma consultora. Concluido el proceso de licitación, la empresa adjudicada fue HolAndesa DHV-Agriculture & Natural Resources BV; firmándose el contrato entre el BID y la empresa consultora el 22 de Junio de 2004.

### **Ejecución Del Proyecto**

La EAE oficialmente inició su ejecución con la llegada de la misión de arranque del BID, el 5 de Julio del 2004, a partir de la cual, la consultora inició la movilización de personal e instalación de oficinas en las ciudades de La Paz, Cobija, Rurrenabaque, Riberalta y Caranavi.

Posteriormente se definió el área de influencia del proyecto; el Consultor elaboró una propuesta que fue revisada y aprobada, previa incorporación de criterios sugeridos por la supervisión.

- **Movilización y Organización:** la actividad se ejecutó en un 100%, según lo establecido en el Plan de Trabajo.
- **Identificación de actores involucrados:** la empresa elaboró una matriz de involucrados, en la cual realiza un análisis de todos los actores sociales e institucionales involucrados en la EAE.
- **Elaboración de la Ficha Ambiental (FA):** la FA elaborada se remitió al Viceministerio de Recursos Naturales y Medio Ambiente, para la aprobación de la realización del EAE.
- **El consultor formuló el Plan de Trabajo (PT),** en el cual se incluye el Plan de Información y Participación, el marco lógico, cronograma de actividades, metodología y otros.
- **Se diseño y está en funcionamiento la página Web** ([www.corredor-norte.com](http://www.corredor-norte.com)), que es un instrumento de difusión y participación ciudadana.
- **Elaboración del diagnóstico:** se está recolectando información de fuentes primarias y secundarias, sistematizando la información y elaborando el informe.
- **Elaboración del Plan de Acción Estratégico.** Este se elaboró para la implementación de los objetivos propuestos para el estudio, que contienen planes y programas. Informe Final Elaborado y aprobado.

## **10. Impactos ambientales y sociales**

Fuente: Bank Information Center

### **Degradación de los suelos**

**Zona de Montaña:** El incremento de procesos erosivos es más significativo debido a la alta pendiente topográfica en las laderas, cambiando la estructura natural del cerro y remoción de suelos ocasionando derrumbes, destruyendo infraestructuras comunales y privadas.

**Llanura Tropical:** Los impactos más significativos se dan en los cambios de uso del suelo ocasionando una productividad reducida, condición acrecentada por la poca disponibilidad de tierras y un gran incremento de chaqueos en las regiones.

### **Impactos sobre el régimen hídrico**

Las actividades de construcción de la carretera provocarán los siguientes impactos sobre el régimen hídrico:

**Zona de Montaña:** Los impactos significativos ocasionados se dan sobre todo por la colmatación de causes, inundaciones, excesivo arrastre de sedimentos por la caída constante de los cerros, alto depósito de sedimentos en las aguas (sobre todo en el río Huarinilla), alterando el equilibrio morfológico de las aguas a largo plazo.

Llanura Tropical: Los impactos se dan por la modificación de cauces y del régimen hidráulico; variación de caudal por la afectación de las rutas del flujo superficial o subterráneo; disminución de la recarga de acuíferos debido a la impermeabilización de superficies y un mayor incremento de demanda de agua por los asentamientos humanos.

### **Deterioro en la calidad del agua**

Ocasionado por el intenso manejo de grandes volúmenes de tierras a las zonas planas, ocasionando continuos traslados de depósitos de tierra en la etapa de construcción produciendo sedimentación en los cuerpos de agua por el material en suspensión arrastrado.

Además de contaminación por aguas residuales o servidas, por el incremento de actividades turísticas que a través de las escorrentías y descargas directas llegan a parar a los diferentes cursos fluviales que son arrastrados desde las zonas de montañas hasta asentarse en la planicie.

### **Pérdida de vegetación**

Zona de montaña: Los bosques húmedos por los cuales atraviesa el corredor norte presentan una variedad de vegetación única, donde diversas especies son susceptibles al hábitat en que viven, la alteración de estos hábitats han ocasionado que muchas de ellas se pierdan a lo largo de la construcción y sin posibilidades de volver a ser recuperadas.

Llanura tropical: Los impactos en la vegetación se dan principalmente por la remoción de grandes cantidades de tierras, y la pérdida de suelos fértiles, la tala indiscriminada de muchas áreas verdes ocasionadas principalmente por asentamientos humanos que trae consigo las carreteras ha ocasionado al mismo tiempo la introducción de contaminantes químicos y la fragmentación del bosque.

### **Impactos sobre la fauna**

La tala de bosque en la apertura de las carreteras reducirán los hábitats de muchas especies, sin embargo el mayor efecto será producido por los cambios en el uso del suelo inducidos por la operación de la carretera. Los efectos pueden ser dos:

Zona de Montaña: El principal impacto se da por la excesiva explotación a muchas especies en sus propios hábitats, poniéndolas en riesgo de extinción (Ej. Oso de Anteojos) y las alteraciones en la cadena trófica de muchas de ellas.

Llanura Tropical: La actividad ganadera implica también el desplazamiento de hábitats naturales para muchas especies y alteraciones en sus cadenas tróficas por la dieta del ganado. Además existe una presión en el sector pecuario de Pando porque se están sobreexplotando muchas de sus especies.

### **Impactos sobre áreas protegidas**

La región constituye una de las más importantes de Sudamérica por la riqueza y diversidad cultural y biológica de su área de influencia, además que resulta ser la puerta

de ingreso a la Amazonía Andina. Estas características determinan una alta vulnerabilidad frente a las iniciativas del comercio internacional debido a la fragmentación de diversos ecosistemas a causa de la construcción de carreteras, donde muchos de ellos son considerados reservas naturales como el ANMI Cotapata, los cuales ya han sufrido pérdidas irreversibles no sólo económicas por la degradación ambiental, sino también, la pérdida de especies y paisajes únicos considerados patrimonio nacional.

### **Generación temporal de empleos y migración**

**Positivo:** Durante la construcción de la carretera, el volumen de mano de obra necesaria se incrementará, esto puede generar una tendencia a elevar el jornal diario en la región.

**Negativo:** El alto incremento de ingresos económicos puede también generar efectos como abandono de actividades productivas y migración hacia estas zonas incrementando notablemente la pobreza y condiciones deplorables de vida.

El alto incremento de asentamientos humanos no solo generará más demanda del consumo de recursos naturales renovables y no renovables sino que traerá consigo un posible incremento de la delincuencia y la apertura del mercado de tierras.

La falta de acceso a servicios básicos en las que muchas zonas se verán afectadas por el alto incremento de población ocasionará carencia de acceso a agua potable, electrificación rural, salud y educación.

El incremento de asentamientos humanos y de turismo ocasionará un aumento en la generación de residuos sólidos, que se elevaría como consecuencia de la mala gestión de estos o la falta de proyectos dirigidos a minimizar o tratar este tipo de daño.

### **Turismo**

Los efectos positivos son ampliamente destacados por las posibilidades de implementación de proyectos de turismo en prácticamente todos los municipios. Por otro lado, los efectos negativos que el turismo mal encaminado puede acarrear, como alteraciones del ecosistema y un exceso en la capacidad de carga de las zonas destinadas para esta actividad, por la falta de abastecimiento de servicios básicos a los turistas y daños en el medio natural.

La construcción de la carretera de igual modo altera el turismo ecológico practicado en toda la región de montaña, sobre todo al alterar ciertos lineamientos con los cuales los turistas disfrutaban de zonas totalmente naturales e inhóspitas, porque se pierde ese atractivo natural que la región posee y se cambia a uno más urbanizado y totalmente modificado.

### **Impactos indirectos**

#### **Expansión de la frontera agrícola**

La existencia de una carretera con mejoras en las condiciones de transporte tiende a la conversión de los bosques a la producción agrícola destinada a la exportación de gran escala:

Zona Montañosa: Los impactos se dan por una productividad reducida y la constante presencia de monocultivos, desgastando suelos fértiles para producción, condición acrecentada por la poca disponibilidad de tierras (Carnavi, Alto Beni); la expansión de la frontera agrícola (cultivo de coca en forma intensiva), que afecta al medio ambiente por el alto consumo de insumos químicos

Llanura tropical: La producción agrícola es escasamente diversificada, tiene restricciones por el bajo rendimiento de las tierras. Los campesinos practican sistemas agroforestales que incluyen la recolección de la castaña y la producción de productos agrícolas para el mercado local y autoconsumo.

Presión sobre tierras indígenas y comunitarias, desplazamiento de comunidades y expansión de la pobreza.

La implementación de la carretera tiende a la presión y desplazamiento de pueblos indígenas y comunidades campesinas y apropiación de tierras por parte de empresarios, lo cual significa crecimiento de las condiciones de pobreza de comunidades tradicionales de la región y expulsión de las mismas.

Las presiones que las Tierras Comunitarias de origen (TCO), como los Lecos (ubicada en los alrededores de Pilon Lajas), Chimanos (en los alrededores del Tipnis), Movimas, Cayucabas, y Chacobos, se presentan por las características de las actividades agrícolas, pecuarias y de extracción de recursos naturales que se desarrollan en toda la región.

## **II. Mecanismos de participación ciudadana**

Para el Corredor Norte: La Paz – Guayaramerín: Cobija – Rio Branco, los mecanismos de participación ciudadana se circunscriben en la implementación del proceso seguido por la Evaluación Ambiental Estratégica, en cuyo marco se han realizado consultas públicas en las que se analizaron los impactos positivos y negativos del corredor en la jurisdicción de los municipios ubicados en el área de influencia.

Ejemplos de estos procesos de consulta pública se presentan a continuación:

- Tres Rondas de Consultas Públicas: talleres locales con representantes de organizaciones de campesinos, colonizadores, indígenas, mujeres, jóvenes, cooperativas, autoridades locales y otros.
- Encuentros Regionales: sobre visiones de desarrollo sostenible, con participación de representantes de (sub-)prefecturas, instituciones, proyectos, y ONGs.
- Reuniones Informativas: con representantes de diferentes sectores económicos
- Reuniones Municipales: para tratar aspectos institucionales con la participación de técnicos y autoridades municipales.
- Talleres con representantes de Pueblos Indígenas: para conocer las características y opiniones específicas de estos grupos.
- Taller con representantes de agrupaciones ambientales: con la participación de directores de Áreas Protegidas, LIDEMA, FOBOMADE y otros.

Para obtener información respecto a las fechas y eventos que componen las rondas de consulta, reuniones informativas, municipales y talleres haga click [AQUI](#)

## 12. Supervisión del Proyecto

La supevisión de las obras realizadas en todos los tramos del Corredor Norte: La Paz – Guayaramerín: Cobija – Rio Branco están a cargo de la Administradora Boliviana de Carreteras. Para mayor información pulse [AQUI](#)

Así mismo el monitoreo independiente de los impactos sociales y ambientales en cada uno de los tramos está a cargo de entidades gubernamentales y no gubernamentales tales como las prefecturas departamentales , la superintendencia forestal, entre otros.

## 13. Marco legal del proyecto

El marco legal incide en el Proyecto Corredor Norte: Paz – Guayaramerín: Cobija – Rio Branco, corresponde a las normas que se señalan a continuación:

1. Ley N°1170: Ley de Administración y Control Gubernamental
2. Ley N°3507: Ley de creación de la Administradora Boliviana de Carreteras
3. Decreto Supremo N°28946, aprueba el reglamento parcial de la ley 3507
4. Decreto Supremo N°29190, establece las normas básicas del Sistema de Administración de Bienes y Servicios del Estado.
5. Decreto Supremo 29661: que autoriza la contratación directa de empresas públicas

Para obtener información detallada respecto a las normas complementarias que conforman el marco legal del proyecto haga click [AQUI](#)

## 14. Información adicional

<b>Publicaciones</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Plan de Acción Estratégico – EAE Corredor Norte</li><li>➤ Diagnóstico – EAE Corredor Norte</li><li>➤ Análisis y Evaluación Integral del Diagnóstico, Expectativas de la Población y Planificación Estratégica</li><li>➤ Catálogo de Mapas y Figuras</li><li>➤ Cartilla del Plan de Acción Estratégico PAE</li></ul>
<b>Documentos e Informes</b>	Northern Corridor Highway Program, La Paz-Caranavi Segment
	Propuesta de Prestamo
	Programa Vial del Corredor Norte: Documento Conceptual de Proyecto
	Descripción del área de influencia directa del Corredor Norte
	Observaciones y respuestas al diagnóstico

	Programa vial del corredor norte, tramo La Paz - Caranavi Propuesta de Prestamo
<b>Páginas web</b>	<a href="http://www.abc.gov.bo">http://www.abc.gov.bo</a> <a href="http://www.megaproyectos.org/">http://www.megaproyectos.org/</a> <a href="http://www.iirsa.org">http://www.iirsa.org</a> <a href="http://www.biceca.org">http://www.biceca.org</a> <a href="http://www.iadb.org/projects/">http://www.iadb.org/projects/</a> <a href="http://www.oopp.gov.bo/">http://www.oopp.gov.bo/</a> <a href="http://www.integracionsur.com/">http://www.integracionsur.com/</a> <a href="http://www.mds.gov.bo/">http://www.mds.gov.bo/</a> <a href="http://www.snc.gov.bo/">http://www.snc.gov.bo/</a> <a href="http://www.prefecturalpz.gov.bo/inicio.php">http://www.prefecturalpz.gov.bo/inicio.php</a> <a href="http://www.prefecturabeni.gov.bo/">http://www.prefecturabeni.gov.bo/</a> <a href="http://www.prefecturapando.gov.bo/">http://www.prefecturapando.gov.bo/</a> <a href="http://www.redesma.org/">http://www.redesma.org/</a> <a href="http://www.enlared.org.bo/2005/agencia/cgdefault.asp">http://www.enlared.org.bo/2005/agencia/cgdefault.asp</a> <a href="http://www.bnamericas.com/">http://www.bnamericas.com/</a>