

EL PLAN IIRSA EN SANTA CRUZ

Santa Cruz enero de 2007

Boletín N° 3

LO QUE SE DEBE SABER DEL IIRSA

1. ¿Que es IIRSA?

La iniciativa de Integración de Infraestructura Regional de Sudamérica (IIRSA), es el acuerdo al que han llegado los Gobiernos Sudamericanos, para impulsar la construcción de una infraestructura, vial, energética y de telecomunicación.

2. ¿Cuándo fue creado?

Surge el año 2000, mediante una propuesta del BID y la CAF, en la reunión de presidentes desarrollado en Brasilia. Los mandatarios asumieron la iniciativa presentándola como propia.

3. ¿Quiénes conforman el IIRSA?

Los países miembros son: Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Brasil, Argentina, Paraguay, Uruguay, Chile, Venezuela, Guayana y Surinam.

4. ¿Cual es la finalidad del IIRSA?

Construir infraestructura como: ferrocarriles, hidrovías, telecomunicaciones, puentes, gasoductos, oleoductos, acueductos; para profundizar el saqueo de nuestros Recursos Naturales y endeudar a los países sudamericanos.

La iniciativa IIRSA se centra en tres áreas:

Implementación física.

Planificación territorial.

Políticas y marco legal.

5. ¿Cuál es la situación actual en Santa Cruz?

En el sudeste boliviano se vienen realizando los siguientes proyectos: carreteras Santa Cruz – Puerto

Suárez, Santa Cruz – San Matías, la construcción de Gasoductos, la explotación del Mutún y la planificación de Puerto Busch, ampliamente relacionado con la hidrovía Paraguay-Paraná.



En Carmen Rivero Tórrez se conformó el Comité Socio Ambiental de Fiscalización



Contenido:	
LO QUE SE DEBE SABER DE LA IIRSA	1
COMITÉ SOCIO AMBIENTAL DE CARMEN RIBERO TORRES	1
REPRESAS QUE AMENAZAN LA AMZONIA	2
IMPACTOS DE CARRETERA INTEROCEÁNICA	2
HIDROVIA PARAGUAY-	2
AVANCE DEL CORREDOR BIOCEANICO.	3
IIRSA y ZICOSUR.	3
MUTUN Y PUERTO BUSCH.	4

Comité socioambiental de fiscalización.

Ante la necesidad de un mayor control a la ejecución de los megaproyectos en la zona y del municipio de Carmen Rivero Tórrez, se ha conformado el comité socioambiental, con la siguiente directiva:

Pedro Pedriel	Presidente.
Mariano Zullca	Vicepresidente.
Hebert Justiniano	Secretario de Actas
Raúl Carrillo	Strio. de Relaciones.
Imer Roca	Strio. de Conflictos
Jorge Cambará	Strio. de Derechos Humanos
Optaciano Roca	Strio. de Hacienda
Rony Landívar	Vocal 1
Marcio Sarco	Vocal 2
Palmito	Vocal 3

Esta elección se realizó en el mes de noviembre de 2006, con la participación de



las comunidades que conforman la Tercera Sección Municipal de la provincia Germán Busch; Santa Ana, Rincón del Tigre, Carmen Viejo, Carmen Rivero Tórrez, Florida. También se contó con la participación de organizaciones sociales y entidades públicas como la el Comité Cívico de Carmen Rivero, Cooperativa del Agua, representantes de OTB's, Federación Campesina, Federación Indígena y Sindicatos.

Construcción de represas que amenazan la amazonia.

Según estudios de grupos independientes se está construyendo dos represas a lo largo del río Madera para la generación de energía, una en aguas compartidas entre Brasil y Bolivia y la otra al interior del territorio brasileño.

Las represas ocasionará la extinción de importantes variedades de peces, incremento de mosquitos (malaria), plantaciones de soya en el bosque tropical, mercurio descargado en el río por la minería aurífera, pérdida de hábitat, etc.

Existe el riesgo de inundar el territorio boliviano y el gobierno de Brasil advirtió que el proyecto del río Madera es uno de los 20 proyectos de energía e infraestructura de alta prioridad y que construirá sí o sí estas represas.

El proyecto afecta a las comunidades que viven en los alrededores de los ríos. Sin contar con el inminente riesgo de desaparición del pantanal ya que los ríos pueden secarse.



Graves impactos de carretera interoceánica en el sur de la amazonia.



La carretera que conecta a Perú con Brasil, parte de los ejes del proyecto (IIRSA), atraviesa por la región más conservada que se pueda encontrar en la amazonia peruana, concentra una de las mayores biodiversidades y es el hábitat de los únicos indígenas de Perú que aun viven en aislamiento voluntario.

Esta infraestructura tiene un costo de 892 millones de dólares y el financiamiento parcial de la CAF, con garantía del gobierno

peruano.

Estudios alertaron sobre el riesgo de los impactos ambientales y sociales que se darán por el asfaltado y mejora de la carretera. Entre los impactos, más probables esta: rápida deforestación, degradación de bosques naturales, invasión de áreas protegidas, mayor incidencia de incendios forestales, expansión del cultivo de coca, explotación de oro, inundaciones, conflicto por la tierra y la expulsión de indígenas hacia zonas urbanas.

Características de la hidrovía Paraguay-Paraná

La Hidrovía Paraguay - Paraná genera alrededor de 200 millones de dólares en fletes y servicios conexos. Circulan mas de 30 remolques de empuje, 800 barcazas de tipo galpón y tanques, desde Bolivia circulan alrededor de 100 barcazas.

El costo de transporte desde el canal Tamengo (Bolivia) hasta el Puerto de Nueva Palmira (Brasil), es de 18 dólares por tonelada.

Posee una superficie de 3.1 millones de Km², una población de 120 millones de personas y es considerada como la región más industrializada de América latina.

Las condiciones naturales de los ríos no permiten la navegación de elementos tan grandes en toda su extensión, y menos aún, aquellos ubicados en regiones de llanuras como los involucrados en el proyecto de la hidrovía.

Según estudios realizados por grupos independientes, la hidrovía es demasiado cara, económicamente frágil y potencialmente un enclave ambiental.

Según estudios hidrológicos, el dragado y enderezamiento de diversos tramos del canal de los ríos Paraguay y Paraná, aumentaría la velocidad de escurrimiento del agua vaciando un tercio del agua del pantanal (15 billones de metros cúbicos).

El volumen que se mueve alcanza a 7 millones de toneladas y a Bolivia corresponde 700 mil toneladas.

La extensión de la hidrovía total es de 3.442km., compartida de la siguiente manera: Brasil con 890km, Bolivia-Brasil con 48km, Brasil-Paraguay con 557km, Paraguay-Argentina con 375km y Argentina con 1.240km.

La hidrovía abarca 720.000 Km. cuadrados y las vías indirectas alcanzan a 3 millones de km., tienen una extensión de 3.442 Km. que se inicia en Cáceres, Brasil, pasando por Puerto Quijarro y Puerto Busch en Bolivia, varios Puertos de Paraguay, Argentina y Uruguay.

Productos transportados: soya, petróleo, trigo, algodón, minerales de hierro y manganeso, madera, aceite, azúcar

y mercadería en general.

Para transportar 1.600 toneladas se requiere por la vía fluvial una barcaza, por la vía ferroviaria 40 vagones y por la carretera 80 camiones.

De cualquier forma, lo correcto es que las barcazas se adecuen al río y no el río a las barcazas.

Objetivo.-Mejorar las condiciones de navegabilidad hasta alcanzar su utilización las 24 horas del día y los 365 días al año, para incrementar las ganancias de las empresas privadas a costa de la destrucción del Pantanal..



Situación del Corredor Bioceánico Santa Cruz – Puerto Suárez

El corredor bioceánico, está compuesto por cinco tramos y un puente:

Puente Pailas.- Se construye sobre el Río Grande, tiene un avance de aproximadamente 25%, está ubicado entre Puerto Pailas y Pailón. La construcción está planificada a 80 metros agua arriba y un ancho de 8 metros para dos vías. Se calcula la generación de 150 empleos, está financiado por Eximbank (Corea) y la Prefectura de Santa Cruz. Tiene un costo de 25.3 millones de dólares y en supervisión de 2.7 millones de dólares, y de una longitud de 1.4 km.

1.-Paraíso – El Tinto.-Es el primer tramo de la carretera Santa Cruz- Puerto Suárez. La ejecución de esta obra generara 150 empleos. En fecha 21 de abril del año 2006 se emitió la orden de proceder al contratista. Continúan las actividades de movimiento de tierra y obras de arte menor. Tiene de avance un 4%, lo financia BID y la Prefectura de Santa Cruz, el costo de la construcción de 57 millones de dólares, supervisión de 3 millones de dólares y tienen una longitud de 124km.

2.-El Tinto – San José.-Es de 82km., tiene una inversión de 56. 5 millones, lo financia la Unión Europea y Prefectura de Santa Cruz. Se ubica en la llanura Chaco- Beni específicamente en la Chiquitanía en terreno plano, esto permitirá ahorrar 11km de viaje por ubicarse en un eje completamente llano. Generará 358 empleos, en fecha 12 de septiembre del 2006 se dio la or-

den de proceder para la construcción y el 11 de septiembre del 2006 para supervisión. No tiene avance.

3.-San José-Taperas- Roboré.-Tiene un avance del 90%, el costo es de 74 millones de dólares y de supervisión de 4 millones de dólares. Una longitud de 138 km. Será inaugurado en febrero 2007, actualmente se está en el pintado y acomodado, más conocido como las obras de arte.

Es el tramo más avanzado y el que marca la pauta de los impactos sociales y ambientales que pueden sufrir las comunidades de otros tramos. Existen denuncias de mala construcción, por las rajaduras que sufrió este tramo carretero, antes de ser inaugurado.

4.-Roboré - El Carmen.- En fecha 3 de agosto de 2006 se iniciaron los trabajos los correspondientes al tramo Roboré- El Carmen. Determina un ancho de calzada de 8.30metros, bermas de 1 metros a cada lado, plataforma de 10.30metros, se utilizará pavimento rígido de 21 centímetro de espesor, un avance de 6,6%, lo financia CAF en un 100%, tiene un costo de 95 millones de dólares para la construcción y para la supervisión de 2 millones de dólares, tiene una longitud de 140 km.

5.-El Carmen-Puerto Suárez-Arroyo Concepción.-En julio de 2006,se iniciaron los trabajos en el tramo El

Carmen - Arroyo Concepción.

Tendrá un ancho de 7.5 metros, bermas de 3.4 metros, plataforma de 10.7 metros, será de pavimento flexible, tiene un avance de 13.88%, lo financia la CAF en un 100%. Tiene un costo de 75 millones de dólares y para la supervisión de 3 millones de dólares. Tiene una longitud de 108 km.

Descripción del proyecto.- La carretera alcanza 571km de longitud, con una superficie de rodadura sobre una plataforma de 11m., de ancho y altura de 1.30 a 1.50 m.

Ubicada en la zona oriental del departamento, es la parte del corredor de exportación N° 1, Este-Oeste. Forma parte del corredor, el ramal Santa Cruz-Concepción-San Matías que recorre gran parte de la Chiquitanía hasta la población de San Matías.

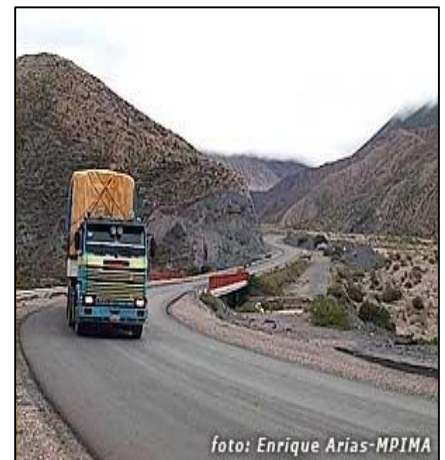


foto: Enrique Arias-MPIMA

ZICOSUR: un plan complementario al IIRSA

La Zona de Integración del Centro Oeste de Sudamérica (ZICOSUR), esta compuesta por 33 regiones de 5 países (Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Chile). Representados mediante gobernadores, prefectos o autoridades locales.

Esta iniciativa busca dividir a los Estados Nacionales generando una especie de republiquetas con grandes riquezas naturales pero vulnerables y sometidas al poder del gran capital.

Tal es el caso de la impulsada provincialización de los hidrocarburos en Argentina, así como también las "autonomías" departamentales en Bolivia, etc.

ZICOSUR ha sido creado por intereses sectoriales incrustados dentro de los gobiernos de provincias y departamentos que concentran buena parte de los recursos naturales estratégicos. Tiene los mismos objetivos que la IIRSA: Impulsar la construcción de infraestructura

para el saqueo de los recursos naturales de las regiones sudamericanas, con la diferencia que este plan pretende, dividir los Estados y penetrar a las provincias o departamentos en los que el poder político aún están en manos de sectores afines a las empresas transnacionales.

Los impulsores del ZICOSUR, necesitan tener el control legal y local de los recursos Naturales para poder entregárselos a las transnacionales.

EL MUTUN

El gobierno no descarta una posible ruptura con la Jindal Steel & Power Limited, empresa hindú que se adjudicó la explotación del yacimiento siderúrgico de el Mutún.

El Estado obtendrá el 50% de las utilidades por la explotación. La empresa hindú presentó observaciones al contrato lo cual significa tiempo de análisis en el tema de tiempo de inversión, cumplimiento del contrato, el abastecimiento de gas. Se calcula la inversión de 1.500 millones de dólares en la industrialización del yacimiento.

Se prevé la generación de 10.000 empleos directos y 20.000 indirectos. Se ha tomado en cuenta en la adjudicación, que la demanda del hierro en el mundo subió en 75% y que China es el mayor comprador.

Se estima una producción de al menos 1.5 millones de toneladas de hierro metálico industrializado, con la utilización de 30 millones de metros



cúbicos de gas natural por mes.

El Estado recibirá alrededor de 30 millones de dólares anuales en impuestos y se estima alrededor de 20 millones de dólares de ingresos anuales de la empresa siderurgia del Mutún (ESM). De estos ingresos, se descontará los gastos e impuestos y el saldo se repartirá de la siguiente forma: 30% Municipio de Puerto Suárez; 15% Prefectura de Santa Cruz; 35% COMIBOL y 20% para desarrollo minero en Bolivia a ser ejecutados por el Ministerio

de Minería y Metalurgia y la Empresa Siderúrgica de El Mutún.

Complicaciones.

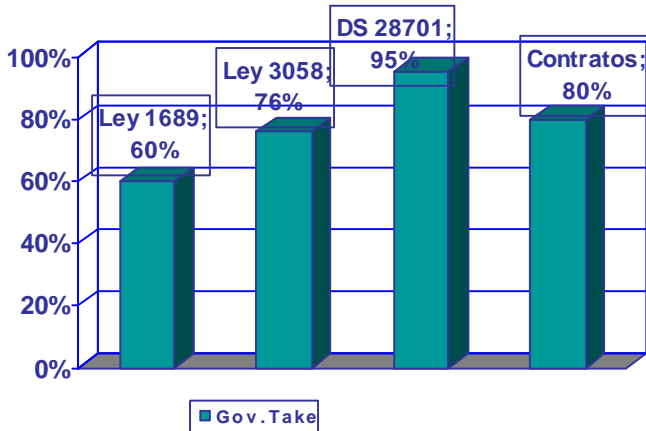
El gobierno plantea precio internacional del gas para la fase de explotación (5 dólares) y el cobro de 3 dólares por (BTU) de gas para la etapa de industrialización del hierro.

El gobierno afirma que el único producto que requiere de gas es la fabricación del acero.

Jindal quiere que desde el momento de la explotación, el gas sea subvencionado por el Estado. Lo que influiría en las utilidades finales para el Estado, pues esa subvención significa que el Gobierno subvencionaría los costos de operación de la empresa Jindal y no tendría ingresos.

Por otro lado, se corre el riesgo que la empresa se quede solo en la primera etapa de explotación al tener el gas subvencionado y sin que se cumpla el objetivo de industrializar el hierro.

Ingresos de los hidrocarburos



En el presente cuadro podemos observar claramente que los ingresos para el país fueron incrementándose a partir de la Nueva Ley de Hidrocarburos N° 3058 y los últimos contratos firmados por las petroleras en realidad fueron demasiado beneficiosos para ellas, razón por la que no dudaron en firmar ya que bajaron los ingresos para el estado boliviano.

Puerto Busch

En los próximos 5 años se estima invertir alrededor de 800 millones de dólares en la provincia Germán Busch por la puesta en marcha del complejo ferropuerto en el área de Puerto Busch (Fuente: Cámara de Exportadores de Santa Cruz).

La reapertura del camino Puerto Suárez-Mutún-Puerto Busch tendrá un impacto negativo en la vida silvestre y vegetación de la región. Las consecuencias que se ven a futuro es que interrumpirá el normal flujo anual de agua (de un lado a otro), si no se toman las debidas previsiones, la construcciones de puentes y alcantarillas de gran capacidad, de modo que las grandes áreas al oeste de la ruta no se vuelvan permanentemente secas o se inundan.

La construcción de Puerto Busch requeriría una infraestructura adaptada a la parte más profunda del pantanal, donde las aguas llegan a subir cerca de 5 metros sobre el nivel del terreno. Se calcula que se perderían 300 millones de dólares si se concreta el proyecto.



Elaborado por: PROBIOMA
Coordinadora: Rosa Virginia Suárez

Redactado por: Fátima Rocha
Ramiro Escalera
Sara Crespo

Con el apoyo de: CRS -Bolivia

Oficina Central
Barrio Equipetrol calle Córdoba 7 Este # 29. Santa Cruz de la Sierra.
Teléfono: 343 - 1332 Fax: 343 - 2098
Casilla 6022. Email: probioma@probioma.org.bo
www.probioma.org.bo