

Informe de Evaluación

Puente Rurrenabaque-San Buenaventura

BO MICI001/2011



FASE DE CONSULTA

Abril, 2011 – Agosto 2011

Índice

1.	ANTECEDENTES.....	3
1.1.	La Solicitud	3
1.2.	Antecedentes Relevantes del Proyecto Puente	5
2.	METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN Y HALLAZGOS.....	6
2.1	Metodología de la Evaluación	6
2.2	Ubicaciones Propuestas para el Proyecto Puente.....	7
2.5	Contexto y características del Proyecto Puente.....	9
2.6	Mapeo de actores y posiciones	12
2.7	Análisis de las Percepciones de los Solicitantes y de la Comunidad	15
2.8	Aspectos relevantes discutidos durante la evaluación	17
3.	ANÁLISIS DEL CONTEXTO PARA EL DIÁLOGO	20
3.1.	Hitos de la generación del conflicto	20
3.2.	Disposición para el diálogo.	23
3.2.1	Posiciones de las partes	23
3.2.2	Pautas para el diálogo	23
4.	CONCLUSIONES DE LA EVALUACIÓN	24
5.	LOGROS DE LA EVALUACIÓN	25
6.	SIGUIENTES PASOS.....	26
	ANEXO 1: POSICIÓN DE LOS SOLICITANTES	27

1. Antecedentes

1.1. La Solicitud

El 15 de marzo de 2011, ciudadanos individuales y organizaciones no gubernamentales y de vecinos¹ (los Solicitantes), presentaron ante el Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación (MICI)² una Solicitud en relación a los potenciales impactos ambientales y sociales que la planeada construcción del puente que conectará Rurrenabaque y San Buenaventura (Proyecto Puente), en Bolivia, podría ocasionar. Algunos de los Solicitantes requirieron confidencialidad al MICI en el tratamiento y gestión de su Solicitud.

Los Solicitantes alegaron que la construcción y posterior uso del puente y sus accesos tal y como están actualmente diseñados, podrían producir impactos ambientales y sociales de relevancia para Rurrenabaque y sus habitantes. Alegan que ha existido un manejo inadecuado de la información y del proceso de consulta pública, donde las preocupaciones de la comunidad no han sido atendidas y los distintos diseños del Proyecto Puente no se han justificado con base en análisis sociales, ambientales y de planificación urbana. Los Solicitantes proponen ubicaciones alternativas para el Proyecto Puente (explicadas con más detenimiento en el punto 2.2. de este documento). Los principales puntos incluidos en la Solicitud se resumen a continuación:

Impactos ambientales

- Según los Solicitantes, el acceso al puente del lado de Rurrenabaque produciría el corte y cambio de uso de suelo de serranías declaradas Reserva Municipal³;
- La localización del puente y sus accesos en zonas propensas a inundaciones y deslaves podría exacerbar los impactos de estos fenómenos, incluyendo un posible efecto tapón del puente en el caudaloso Río Beni; y
- La mejora de las comunicaciones por carretera podría incrementar la posibilidad de cambio de uso de suelo en zonas adyacentes al puente y sus accesos, lo que incluiría a los vecinos Parque Nacional y Área Natural de

¹ Foro boliviano sobre el Medio Ambiental y Desarrollo (FOBOMADE) y el Comité Impulsor y Coordinador de la Construcción del Puente Rurrenabaque - San Buenaventura

² Los términos: Mecanismo, Administración, Secretario Ejecutivo, Ombudsperson de Proyectos, Panel, Políticas del Mecanismo, Elegibilidad, Fase de Consulta, Evaluación y cualquier otro término relevante incluido en este memorándum tendrá un significado asignado en la Política del Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación (MICI) aprobada el 17 de febrero de 2010 y que se encuentra disponible en la siguiente dirección: www.iadb.org/mici

³ La serranías de declararon Reserva Municipal en 2002

Manejo Integrado Madidi y la Reserva de la Biósfera y Territorio Indígena Pilon Lajas.

Impactos sociales

Según los Solicitantes, los accesos al puente transcurrirían por áreas sensibles cercanas a hospitales, escuelas y el casco antiguo de Rurrenabaque lo que produciría los siguientes impactos sobre la población:

- Impactos de la contaminación del aire durante la construcción y el posterior uso del puente y sus accesos;
- Impactos de la contaminación acústica durante la construcción y posterior uso del puente y sus accesos;
- Impactos del incremento del tráfico y en la seguridad vial durante el uso del puente y sus accesos;
- Impacto del Proyecto Puente sobre los medios de vida locales, en especial el ecoturismo. Según los Solicitantes, el incremento del tráfico, en especial de camiones, en el centro de la ciudad; el impacto visual del puente y sus accesos; el potencial aumento de la posibilidad de cambio de uso de suelo en las Reservas de la Biósfera y Territorios Indígenas colindantes; y en general al aumento de tránsito en un área considerada tranquila y desarrollada de manera sostenible, produciría impactos negativos notables en turismo y, por consiguiente, en los medios de vida locales.

Acceso a la información

Los Solicitantes alegan que desde el inicio ha habido un inadecuado manejo de la información y un incorrecto e inconcluso proceso de consulta pública que tuvo las siguientes características:

- Reuniones informativas unidireccionales que no han respondido ni técnicamente ni incorporado al diseño las preocupaciones expresadas por los afectados desde el año 2006,
- Inadecuada campaña de comunicación con información incompleta sobre la construcción del Puente, sus accesos y las características de las distintas ubicaciones
- Deficiente análisis y comunicación de impactos ambientales, económicos y sociales concretos, y sus medidas de mitigación específicas.

Los Solicitantes incluyen otros impactos producidos por acciones cuya responsabilidad recae en otros actores distintos al Banco Interamericano de

Desarrollo (BID) y/o no se refieren a la violación de las Políticas Operativas de BID.⁴ Por tanto, se aplican los Art. 37.a. y Art. 40.f. de la Política de Constitución del MICI (la Política), y no se extiende la Fase de Consulta del MICI a estos asuntos.

Las acciones, omisiones e impactos aducidos en la Solicitud y descritos en los párrafos anteriores se refieren a la aplicación de las siguientes políticas operativas del BID:

- Salvaguardas Ambientales (OP-703)
- Acceso a la Información (OP-102)
- Reasentamiento Involuntario (OP-710)
- Gestión de Riesgos y Desastres (OP-704)

La Solicitud fue declarada elegible por la Ombudsperson de Proyectos el 13 de abril del 2011.

1.2. Antecedentes Relevantes del Proyecto Puente

El Proyecto Puente, al que se refiere la Solicitud, surge de una Reasignación de Fondos del Préstamo 1833/SF-BO *Programa de Mejoramiento del Tramo Santa Bárbara-Rurrenabaque del Corredor Norte*.⁵ El Préstamo fue aprobado por la Junta Directiva del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) el 20 de diciembre de 2006 y aún se está desembolsando. En 2010 la Administración Boliviana de Carreteras (ABC), a través de su Unidad Ejecutora, solicitó al BID la reasignación de fondos de este Préstamo para financiar el Puente Rurrenabaque-San Buenaventura y sus accesos.⁶ El contrato modificadorio del Préstamo 1833/SF-BO se firmó el 19 de mayo de 2011. En vista de que, en el proceso de Reasignación de Fondos no se sigue el proceso ordinario típico de la preparación de un Proyecto propiamente dicho, el contrato modificadorio incluye requisitos claves del cumplimiento de las Políticas Operativas y Salvaguardas del BID que han sido trasladados a la etapa de contratación e implementación del Proyecto Puente (también llamada de Complementación y Supervisión por el ejecutor).

⁴ Los Solicitantes se refieren a daños producidos durante unas protestas y bloqueo producido en Rurrenabaque en diciembre de 2010 así como violaciones de Derechos Humanos.

⁵ Originalmente, y según el memorándum modificadorio aprobado el 8 de diciembre de 2010 por instancias internas de gestión del BID (concretamente CAN/BO, INE/TSP y VSP/ESG), la construcción del Puente Rurrenabaque- San Buenaventura se iba a financiar con la reasignación de fondos de dos operaciones: (i) Préstamo 1833/SF-BO Programa de Mejoramiento del Tramo Santa Bárbara-Rurrenabaque del Corredor Norte; y (ii) Préstamo 1597/SF-BO Programa Vial del Corredor Norte, Tramo La Paz-Caranavi. El 23 de febrero de 2011, la ABC habiendo revisado sus disponibilidades solicitó al BID la financiación del puente únicamente mediante la reasignación de fondos del Préstamo 1833/SF-BO.

⁶ En concreto la ABC no utilizó los fondos previstos para el mantenimiento en ripio de los tramos viales Santa Bárbara-Caranavi y Caranavi-Quiquibey y solicitó financiar el puente en su lugar.

De acuerdo con la información recibida por el MICI, la ABC presentó al BID en 2010 un “Estudio de Factibilidad Técnico Económico, Impacto Ambiental y Diseño Final del Puente Rurrenabaque-San Buenaventura” (el Estudio de Factibilidad) realizado por las firmas consultoras CARL BRO (danesa) y CAEM (boliviana) entre 2006 y 2008. El Estudio de Factibilidad fue financiado por el Fondo Nórdico para el Desarrollo. El contenido original previsto para el Estudio de Factibilidad fue modificado durante el desarrollo del estudio para eliminar actividades de consulta pública y la elaboración de un Programa de Indemnización de la Población Afectada (PRIPA). Según las firmas consultoras CARL BRO y CAEM, la fuerte oposición de las autoridades de Rurrenabaque a la ubicación del puente y sus accesos expresada en la primera y única consulta pública⁷, imposibilitó la correcta implementación de estas actividades. Este Estudio de Factibilidad fue considerado aceptable y suficiente por el BID⁸.

La Licencia Ambiental del Proyecto Puente se otorgó el 17 de diciembre de 2009 basándose en el EIA realizado por el consorcio CARL BRO y CAEM. La Licencia Ambiental tiene una vigencia de 10 años siempre y cuando se empiece a construir hasta un año después la otorgación de la Licencia.⁹ Debido a que el puente y sus accesos aun no se han empezado a construir, se requiere de una actualización de la Licencia Ambiental.

Al presente, el Proyecto Puente está tramitando la licitación del contrato de “*Servicios de Consultoría para la Revisión, Complementación, Validación, Supervisión Técnica y Ambiental de la Construcción del Puente Rurrenabaque-San Buenaventura y sus accesos*” (Contrato de Supervisión). Dentro de este contrato se tiene previsto, entre otros, la revisión del diseño del puente y sus accesos, la actualización de la Licencia Ambiental, el Plan de Manejo Ambiental, y la realización de un Plan de Reasentamiento. La Licitación del Contrato de Construcción del Puente se realizará posteriormente a la contratación de la firma supervisora.

2. Metodología de la Evaluación y Hallazgos

2.1 Metodología de la Evaluación

Para evaluar la Solicitud, el equipo MICI realizó las siguientes actividades: (i) análisis de los documentos e informaciones presentados por los Solicitantes, la Unidad Ejecutora y el Equipo de Proyecto del BID, así como los documentos obtenidos por el

⁷ Realizada en 2006

⁸ Por los departamentos CAN/BO, INE/TSP, y VSP/ESG

⁹ Re: Legislación boliviana

MICI y/o recogidos por expertos independientes; (ii) visitas de campo;¹⁰ (iii) deliberaciones con los representantes de los Solicitantes, la Unidad Ejecutora, el Equipo de Proyecto Puente, Autoridades Locales, Instituciones Locales y otros actores relevantes; (iv) reuniones públicas con la comunidad¹¹; y (v) búsqueda de la opinión técnica de un Ingeniero Civil y Especialista Ambiental en desarrollo y proyectos de infraestructura.

Los resultados de estas actividades incluyen: (i) mapeo de actores con interés y/o influencia en el desarrollo del Proyecto Puente; (ii) identificación de oportunidades y dificultades para la creación de un proceso de diálogo que facilite una solución consensuada; (iii) revisión de los antecedentes técnicos y de la interacción del Proyecto Puente con las poblaciones de Rurrenabaque y San Buenaventura; (iv) recopilación y análisis de las características técnicas de la ubicación del Proyecto Puente propuesta por la ABC y de la propuesta por los Solicitantes; y (v) análisis de posiciones.

2.2 Ubicaciones Propuestas para el Proyecto Puente

A continuación se presentan la ubicación actual del puente propuesta por la ABC y las ubicaciones alternativas propuestas por los Solicitantes.

Ubicación Actual del Proyecto Puente. El Estudio de Factibilidad incluye tres alternativas de ubicación del Proyecto Puente, dos de la cuales contienen una descripción de sus condiciones ambientales y sociales muy limitada. La alternativa 1 (ver mapa abajo), es decir, la actual ubicación propuesta por la ABC, cuenta con mayores elementos técnicos y económicos pero es igualmente limitada en su descripción ambiental y social. Aunque la EIA menciona las otras alternativas, el análisis más detallado se realizó basándose únicamente en la alternativa 1.

¹⁰ Un equipo MICI realizó una visita al área del Proyecto del 23 al 28 de mayo de 2011. Durante la visita se recorrieron la ubicación propuesta por ABC y por los Solicitantes. Adicionalmente, se sostuvieron reuniones con el Autoridades Locales (alcaldes de Rurrenabaque y San Buenaventura), otras instituciones locales (Cruz Roja, Asociaciones de Madres, Asociaciones de Productores, Asociaciones de Turismo, Párroco del Rurrenabaque, etc.) y otros actores relevantes. Durante la visita del MICI no se logró entrevistar a todos los representantes de la comunidad o a todas las organizaciones sociales existentes. Los hallazgos y conclusiones de la visita están incluidos en este Informe de Evaluación.

¹¹ La unidad ejecutora informó al MICI que está desarrollando un proceso de comunicación con la comunidad de Rurrenabaque y solicitó que las actuaciones para el diálogo lideradas por MICI se realizaran en el marco de proceso ya establecido.

Imagen 1: Alternativas de Ubicación ABC



Fuente: Estudio de Factibilidad

(*) La mancha urbana representada en el mapa entre la alternativa 3 y la 2, es un desarrollo urbano planeado, y actualmente no se encuentra edificado.

Los Solicitantes han presentado una serie de ubicaciones alternativas que, según ellos, fueron consideradas en un principio por el consorcio CARL-BRO CAEM.

En conversaciones con la comunidad, una mayoría parece mostrar especial interés por la alternativa B (ilustrada en el siguiente mapa), también denominada “por la Isla”, que aparentemente permitiría la creación de una circunvalación alrededor de Rurrenabaque y produciría una menor afectación del casco urbano. El MICI ha tenido dificultad en encontrar datos precisos sobre los impactos sociales y/o ambientales que esta opción B produciría tanto en Rurrenabaque con en San Buenaventura y no le ha sido posible recorrer algunas de las otras alternativas por limitaciones en los accesos.

Imagen 2: Alternativas de Ubicación Propuesta por los Solicitantes (*)



Fuente: Solicitantes

(*) Alternativa B: Alternativa por la Isla tiene un gran apoyo de la Comunidad

Alternativa C: Alternativa por Puerto Cortes, también fue discutida en el pasado pero parece tener menos seguidores en la Comunidad. Algunos de los Solicitantes parecen preferir esta ubicación.

2.5 Contexto y características del Proyecto Puente

Contexto Relevante. Rurrenabaque es un pueblo en desarrollo con una economía turística y comercial naciente. La Alcaldía cuenta con un Plan de Desarrollo Municipal que tiene previsto la urbanización y desarrollo hacia el norte de la ciudad.¹² La infraestructura vial está igualmente en desarrollo, con algunas calles asfaltadas y/o empedradas. El Municipio cuenta con un pequeño aeropuerto con una media de cuatro vuelos diarios a La Paz. El aeropuerto tiene una pista de aterrizaje recién asfaltada y está conectado con Rurrenabaque por medio de la Avenida Gordon Babour, una vía empedrada.¹³ El sistema de recolección de agua de lluvia está en general asociado a la parte asfaltada de la ciudad en forma de canales abiertos. Gran parte del pueblo está construido sobre la planicie de inundación del Río Beni y, a falta de una correcta infraestructura de protección contra las crecidas del Río y

¹² Representado en Imagen 1 entre la alternativa 3 y la alternativa 2.

¹³ El Proyecto del Banco Mundial *National Roads and Airport Infrastructure Project* tiene previsto la modernización del Aeropuerto de Rurrenabaque
<http://web.worldbank.org/external/projects/main?pagePK=64283627&piPK=73230&theSitePK=40941&menuPK=228424&Projectid=P122007>

manejo de agua de lluvias, Rurrenabaque es altamente vulnerable a las inundaciones. La época de lluvia 2010-2011 fue especialmente dañina para Rurrenabaque, ya que la crecida del Río inundó hasta dos cuadras ribereñas, llegando a cubrir parte de la plaza del pueblo. La zona inundada coincide en parte con la zona donde se proponen construir los accesos al puente. Aspecto que, según la ABC justifica que el emplazamiento elegido para el puente sea la mejor alternativa.

Imagen 4. Bosquejo de la ubicación actual del Proyecto Puente



Fuente: Equipo de Proyecto Puente

(*) El subrayado verde fuera del trazado representa la plaza del pueblo de Rurrenabaque

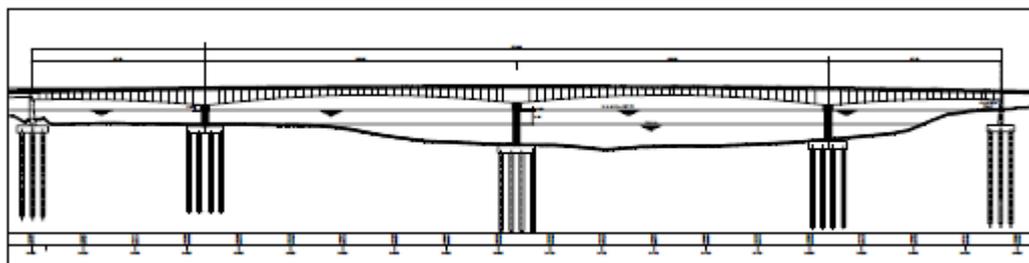
(**) San Buenaventura es la población ubicada en la orilla izquierda del Río Beni. Rurrenabaque se encuentra en la orilla derecha

Características técnicas del Proyecto Puente. El puente propuesto tendrá una longitud total de 374 metros, en volados sucesivos con vanos entre 67 m (extremos) y 120 m (vanos centrales).

El acceso en Rurrenabaque se iniciará cerca del aeropuerto y tendrá una longitud de 4.8 km, 2.5 km sobre la avenida Gordon Barbour; continuará por una zona no desarrollada con algunos asentamientos informales que carecen de abastecimiento de agua y saneamiento; discurrirá por un cerro frondoso pero propenso a la erosión y a los deslaves; y continuará sobre las calles del centro Ayacucho, Fernando Guachalla y Sucre, esta última a una cuadra de la plaza del pueblo, antes de elevarse con un muro de hormigón para encontrar el puente. En San Buenaventura, los

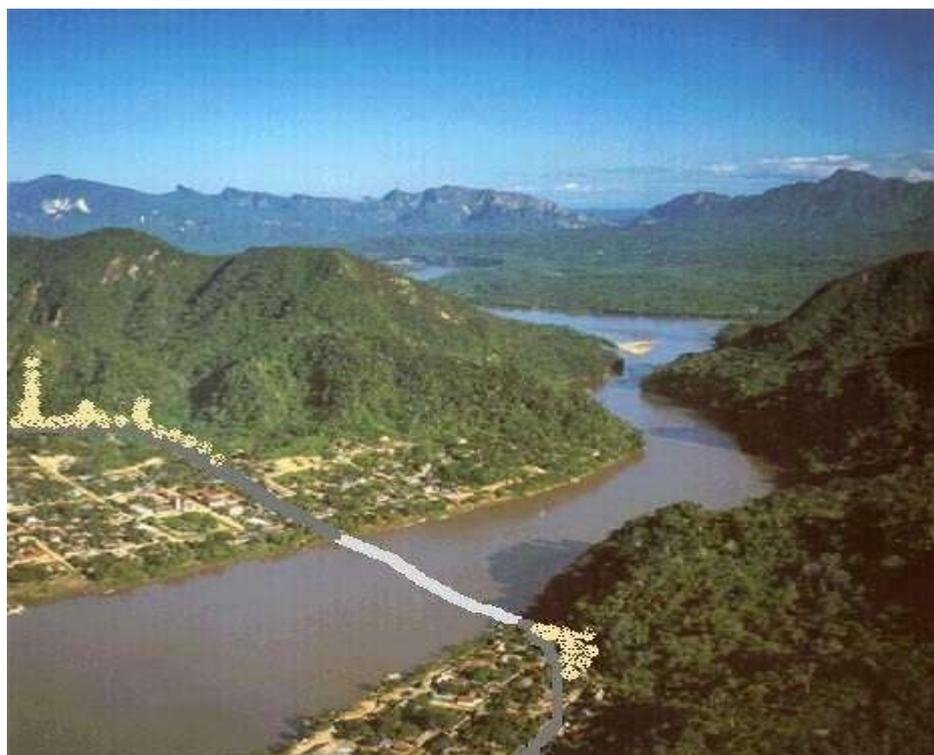
accesos serán de 1.5 km, circunvalar a la población hasta unirse con la carretera San Buenaventura - Ixiamas.¹⁴

Imagen 1: Perfil Longitudinal del Puente en Volados Sucesivos



Fuente: Estudio de Factibilidad

Imagen 2: Vista hacia el sur (aguas arriba) de la ubicación del Puente propuesta por ABC



Fuente: Solicitantes

(*) El Río Beni discurre de derecha a izquierda en esta foto

A fin de contar con una opinión independiente, el MICI solicitó la opinión de un Ingeniero Civil y Especialista Ambiental con vasta experiencia en desempeño

¹⁴ Financiada por el Banco Mundial *National Roads and Airport Infrastructure Project*. Más información en la nota al pie de página número 8.

ambiental y social de proyecto de desarrollo. Su opinión se resume de la siguiente manera:

- Más allá de las falencias en el análisis de alternativas y en la manera cómo éstas se han presentado a la comunidad, la ubicación escogida para el puente parece ser la ubicación óptima desde un punto de vista técnico y financiero debido a las buenas condiciones geotécnicas, la hidrología encauzada del Río Beni en ese punto específico, y la menor longitud del puente. Los impactos ambientales y sociales pueden ser minimizados significativamente con modificaciones innovadoras en los accesos y el diseño de medidas de mitigación concretas en la trayectoria de los accesos. El puente tiene un diseño funcional pero podría mejorarse estéticamente para atender las características del paisaje y la vocación turística de las Municipalidades, y que por tal razón, podría convertirse en un puente emblemático para la zona.
- La alternativa “por la Isla” mencionada por los Solicitantes y la Comunidad, aguas abajo de la actual ubicación del puente, aunque alejaría el puente del casco urbano de Rurrenabaque, implicaría un puente más largo, cimentaciones más profundas y costosas, mayor presupuesto, además de otros impactos ambientales y sociales, incluido reasentamientos, aún no identificados en el desarrollo urbano de Rurrenabaque y en San Buenaventura. Esta alternativa además, divide en dos la mancha urbana de San Buenaventura y las proyecciones de desarrollo urbano de Rurrenabaque. Los impactos asociados podrían ser significativos.

2.6 Mapeo de actores y posiciones

Características de los Solicitantes. Las organizaciones firmantes de la Solicitud al MICI son FOBOMADE y el Comité Impulsor para la Construcción del Puente Rurrenabaque-San Buenaventura. FOBOMADE es una ONG boliviana con lazos con otras ONGs y “watchdogs” internacionales. El Comité Impulsor del Puente fue creado en Junio 2010 en asamblea con objeto de servir de contraparte, e interlocutor de la ABC para coordinar acciones y mantener informada a la población. En 2010, a petición de la ABC se creó el llamado Comité de Coordinación, liderado por el presidente del Comité de Vigilancia como contraparte alternativa.

La Solicitud coincide, en líneas generales, con las preocupaciones sobre los impactos del Proyecto Puente que el MICI ha podido escuchar de algunas otras organizaciones locales y ciudadanas de Rurrenabaque.

Características de la Agencia Ejecutora. ABC es la máxima autoridad de infraestructura vial en Bolivia. Altos funcionarios de la ABC están dispuestos a avanzar en el proceso de diálogo y tienen voluntad de trabajar en las modificaciones de los accesos al puente siempre y cuando ello no signifique el retroceso en los avances de comunicación y diseño del puente. El equipo técnico encargado de la implementación del puente está abierto a responder a las preocupaciones ambientales y sociales del Proyecto Puente y a considerar opciones técnicas y de ingeniería para mejorar los accesos. La ABC ha avanzado en su metodología y capacidad de relación y comunicación con la comunidad aunque la confianza entre las partes continúa aún muy erosionada.

El Equipo del BID. El equipo está comprometido con el Proyecto Puente y con el cumplimiento de las Políticas Operativas y Salvaguardas del BID. Sin embargo, dadas las características de la solicitud del Gobierno de Bolivia que presentó un estudio de factibilidad y EIA realizados anteriormente, el BID aceptó postergar el cumplimiento de ciertos requisitos ambientales y sociales a la etapa de implementación y supervisión. Este hecho genera inquietud en los Solicitantes ya que el Proyecto Puente aun no cuenta con elementos clave como el Plan de Reasentamiento y, a decir de los Solicitantes, un estudio *serio, participativo, oportuno y vinculante* de las alternativas de ubicación del puente.

Alcaldías de Rurrenabaque y San Buenaventura. Las Alcaldías de Rurrenabaque y San Buenaventura están localizadas en distintos departamentos, Beni y La Paz respectivamente, y son gobernadas por alcaldes que pertenecen a partidos políticos distintos. El Alcalde de Rurrenabaque, al igual que la comunidad que representa, no se opone a la construcción del puente y está abierto a dialogar sobre las características de los accesos. El Alcalde de San Buenaventura apoya el puente y sus accesos tal y como están actualmente diseñados. Ambos alcaldes, junto con otras personalidades, suscribieron el Acta de Reyes.¹⁵ Basados en la Constitución y en la Ley de Municipalidades, entre otras, los alcaldes poseen Competencias Municipales como el ordenamiento de suelo, la preservación del patrimonio paisajístico, el medio ambiente y los ecosistemas del Municipio, así como la organización y reglamentación, en coordinación con la Policía Nacional, del tránsito y vialidad de su jurisdicción.

¹⁵ Más información en Hitos del conflicto, más abajo

Imagen 3: Reunión del MICI con representantes del Municipio de Rurrenabaque



Fuente: Equipo MICI

Comunidad de Rurrenabaque. El MICI tuvo la oportunidad de conversar con distintas asociaciones e instituciones de Rurrenabaque como la Asociación de Madres de Alumnos, Asociaciones de Productores, Asociaciones de Empresarios Turísticos, el Párroco de Rurrenabaque, y la Cruz Roja. Las preocupaciones de la Comunidad coinciden en líneas generales con las reflejadas en la Solicitud y en algunos casos se concentran en un determinado asunto (por ejemplo, la preocupación principal de la Asociación de Madres de Alumnos de Rurrenabaque es la seguridad vial y el impacto sonoro y en la calidad de aire del tráfico en los centros educativos adyacentes al Proyecto Puente.)¹⁶

¹⁶ Durante la visita del MICI no logró entrevistar a todos los representantes de la comunidad o a todas las organizaciones sociales existentes.

Imagen 4: Reunión MICI con representantes de la comunidad de Rurrenabaque



Fuente: Equipo MICI

2.7 Análisis de las Percepciones de los Solicitantes y de la Comunidad

Durante el proceso de evaluación, el MICI ha podido comprobar que el parecer de las personas entrevistadas de la población de Rurrenabaque sobre el puente no concuerda enteramente con los impactos previstos para el Proyecto Puente, especialmente en lo que toca a ciertos tipos de impactos. Estos *mitos* sobre el Proyecto Puente aumentan la incertidumbre y la ansiedad entre la población y dan pie a una mayor resistencia al Proyecto Puente, generando una creciente desconfianza hacia los técnicos del ABC. La existencia de estos *mitos* y la desinformación existente entre la población en general, demuestran las deficiencias en el proceso de consulta y la falta de divulgación adecuada de la información. De alguna manera, los repetidos mensajes de técnicos y especialistas no han sido adecuados para disipar estos *mitos* entre la población. El siguiente cuadro incluye algunos ejemplos de estos *mitos* y de las interferencias en su recepción. Otras percepciones de la población, no enumeradas en el siguiente cuadro, podrían ser acertadas.

Percepciones de los Solicitantes y la comunidad	La realidad¹⁷
Solo existen US\$220.000.00 para la compensación por pérdida de viviendas. Esta cantidad es claramente insuficiente para compensar las afectaciones que se han identificado.	Unos estimativos preliminares en los estudios iniciales plantearon esta cifra. Esta cantidad ha sido incrementada posteriormente y continuará siendo ajustada adecuadamente de manera que sea suficiente para compensar todas las afectaciones de acuerdo con la Política de Reasentamiento del BID.
Nunca se han hecho estudios geotécnicos serios en ninguna de las alternativas plantadas por la población.	Se han hecho apiques profundos y geofísica en la Isla aguas abajo del sitio propuesto para el puente que han corroborado que la roca se encuentra a gran profundidad en esa zona.
El puente facilitará el aumento de tráfico en 10 años a 1,400 vehículos al día, de los cuales unos de 400 serían buses y camiones; y en 20 años el tráfico sería de 3278 vehículos diarios de los cuales 912 serían camiones y buses.	Las predicciones sobre el tráfico son inciertas pero según la ABC podrían requerir de actualización.
Los accesos al puente interrumpirán las fuentes de agua que vienen de los cerros afectando a la población que se surte de estas fuentes.	El Proyecto Puente contempla la relocalización y la mejora de muchas de estas fuentes de suministro, produciendo un impacto positivo en el abastecimiento de agua y control de inundaciones.
Los accesos crearán mayores problemas de avalanchas por los deslizamientos causados por los cortes en los cerros e inundaciones por la concentración del escurrimiento de agua; además el Proyecto Puente discurre a 300m de falla geológica activa en el lado de Rurrenabaque y 600m en el lado de San Buenaventura.	El Proyecto Puente contempla una estabilización y protección de taludes adecuados. Aún más, el Proyecto Puente canalizará todas las aguas de escorrentía de los cerros y las entubará hacia el Río proporcionando un beneficio a la población al desviar el 30% de las causas de inundaciones en la población. Las condiciones geológicas del área se han tenido en cuenta en los diseños.

¹⁷ Estas conclusiones están basadas en la revisión de documentos técnicos, diseños, planos y estudios adelantados por ABC en el desarrollo del proyecto del puente de Rurrenabaque. Las principales fuentes de información son:

- “Estudio de Factibilidad Técnico-Económico, Estudio de Impacto Ambiental y Diseño Final del Puente Rurrenabaque – San Buenaventura”, Cral Bro, - CAEM, en especial los capítulos sobre geotecnia, los planos del puente, los estudios geológicos e hidrológicos
- Informe Situacional, Proyecto Construcción del Puente Rurrenabaque-San Buenaventura y sus Accesos., ABC, Diciembre 2010
- Perfil geológico de la Isla, adelantado por ABC
- El Proyecto de Carreteras nacionales e Infraestructura Aeroportuaria del Banco Mundial incluye la rehabilitación de la carretera San Buenaventura Ixiamas. Este proyecto incluye programas de apoyo a la protección y conservación de la biodiversidad del parque Madidi además de un sistema de controles a la explotación ilegal de fauna y flora.

Percepciones de los Solicitantes y la comunidad	La realidad ¹⁷
El puente creará problemas de inundaciones y erosión aguas abajo exacerbando los problemas de inundaciones en la población.	El Proyecto Puente contempla protección de las bancas del Río aguas arriba y aguas abajo de los estribos del puente. Adicionalmente, el puente tendrá una altura de 2 metros por encima del nivel de agua de una crecida con 100 años de recurrencia. Los vanos entre los apoyos del puente tendrán unos 67 metros en los extremos y 120 metros en la parte media del puente. El puente tendrá un impacto neutro, es decir, no mitigará ni exacerbará las inundaciones periódicas que sufre la población.
El Puente creará una barrera para los grandes árboles que trae el Río Beni aumentando el riesgo de inundaciones a la población.	Los vanos y la altura adicional del puente están diseñados para no retener los árboles, ramas, etc, que traería el río.
El puente y sus accesos fomentarán la tala ilegal en las cercanas áreas protegidas Pilón Lajas y la Reserva del Madidi.	La construcción del puente tendrá un impacto menor sobre el incremento del cambio de uso de suelo en las áreas mencionadas. No obstante la mejora de la carretera que conecta San Buenaventura e Ixiamas (dirección noroeste), actualmente financiada por el Banco Mundial (aprobado en mayo de 2011) tiene el potencial de aumentar la tala ilegal en la Reserva del Madidi. El equipo de Proyecto del Banco Mundial tiene contemplado los impactos indirectos de la mejora de la carretera y tiene previsto una serie de medidas de mitigación y compensación, además de sistemas de monitoreo y vigilancia, con el objeto de disminuir los posibles impactos negativos del Proyecto. ¹⁸

2.8 Aspectos relevantes discutidos durante la evaluación

Durante esta evaluación, el MICI tuvo la oportunidad de analizar diversos documentos presentados por la ABC y los Solicitantes, así como opiniones técnicas independientes. Los principales hallazgos se resumen a continuación:

- **Análisis deficiente de alternativas.** El Estudio de Factibilidad realizado entre 2006 y 2008 carece de una adecuada descripción de las alternativas de

¹⁸ Según la ABC estos impactos indirecto de habrían considerado en un contexto regional

diseño y ubicación del Proyecto Puente, y de una apropiada justificación socio-ambiental de la opción final del Proyecto Puente.¹⁹

- **Deficiencias en la Evaluación de Impacto Ambiental.** La EIA carece de elementos clave para una toma informada de decisiones ya que describe de manera genérica los posibles impactos ambientales de la construcción y operación de la obra. La EIA se basa en la mejor alternativa ya establecida en el Estudio de Factibilidad²⁰ y, por tanto, no describe o compara otras alternativas de ubicación o diseño del Proyecto Puente desde los puntos de vista ambiental y social. La EIA no describe, incorpora o replica los comentarios u opiniones de la población, que fue consultada sólo una vez durante la elaboración del documento.²¹
- La EIA presenta los impactos directos genéricos y los causados normalmente por la construcción de este tipo de obras. A pesar de la extensión del informe, el análisis de impactos puntuales a lo largo de los accesos al puente no es detallado en su magnitud e importancia, y mucho menos, en las medidas de mitigación y compensación. El EIA no presenta claramente las afectaciones puntuales y específicas sobre viviendas, colegios, hospitales, etc. lo que ha creado un alto grado de incertidumbre e indignación en la población
- Pero quizás la deficiencia más importante del EIA es la poca atención a los impactos indirectos del puente. Los impactos indirectos que pueda causar el puente, así como los posibles cambios en usos del suelo, la calidad de vida y los impactos al carácter turístico de la población, son quizás los de mayor importancia para la población. Sin embargo, la EIA someramente menciona que “el recorrido de vehículos produce impactos fundamentalmente en el riesgo de generación de ruido y cambios en el ordenamiento urbano de las poblaciones de Rurrenabaque y San Buenaventura. Otros impactos de consideración son los relacionados con el atropellamiento y daños por accidentes a personas y peatones, así como la generación de gases de combustión de los motorizados” y “la gente del lugar percibe que el turismo

¹⁹ Según los Solicitantes, la consultora comparó otras alternativas y una alternativa distinta a la propuesta actualmente fue considerada como la más apropiada. Esta comparación se habría realizado en el INFORME ESPECIAL PUENTE SAN BUENAVENTURA. Consorcio Carl Bro y CAEM, Fecha. 2 febrero, 2007. Según los Solicitantes la ABC descartó esta alternativa unilateralmente.

²¹ Estudio de Factibilidad, págs. 1.3 y 1.4., “Durante la ejecución de los Estudios, específicamente el proceso de Consulta Pública efectuada en Rurrenabaque, se encontró oposición al emplazamiento del puente” “Debido a que la percepción en Rurrenabaque en relación al proyecto no sufrió cambios importantes relacionados al estudio, no pudieron ser realizadas las actividades de: (i) recolección de la información catastral y social necesaria para elaborar adecuadamente el Programa de Indemnización a la Población Afectada, y (ii) una segunda consulta pública”

será afectado por el incremento del tráfico vehicular y el ruido y las actividades implícitas de una vía periférica”. Este tipo de impacto indirecto amerita estudios más profundos que identifiquen la magnitud de dichos impactos y planteen las medidas estructurales, institucionales, y de necesidades de financiamiento más adecuadas, para minimizarlos y/o compensarlos.

- **Deficiencias en el Plan de Manejo Ambiental.** Aun aceptando que los impactos sobre el desarrollo urbano y sobre el potencial turístico de la población han sido efectivamente “identificados” en la EIA, la deficiencia más importante es la falta de respuesta en el Plan de Manejo Ambiental para mitigar o compensar estos impactos. El Plan de Manejo Ambiental se concentra casi exclusivamente en el manejo de la construcción y las medidas propuestas para los algunos impactos indirectos, como el aumento de tráfico, se limita al control y señalización vial y a obras de jardinería. Aunque existen unas propuestas interesantes para apoyar a la población en su desarrollo turístico, tales como el Mirador de Rurrenabaque y el Museo Tacana, éstas no parecen haber sido coordinadas con la propuesta de desarrollo turístico de la zona. Por lo tanto, la población se imagina un escenario en que los logros alcanzados en su desarrollo urbano y turístico, se ven profundamente amenazados por la construcción del puente.
- **Deficiente proceso de consulta.** El proceso de consulta ha sido un proceso truncado, con diferentes actores, propuestas y mensajes en cuanto a las características del diseño del puente. A decir de los Solicitantes y personas entrevistadas durante la Misión de Evaluación, se trató más de una serie de reuniones informativas deficientes y unidireccionales que de una consulta real, donde se atienden y responden las inquietudes de la comunidad. Exceptuando los últimos talleres realizados por la ABC en 2010-2011, toda la información presentada en talleres y reuniones pasadas fue de tipo verbal y no se registró una memoria institucional y social de todas las consultas que se han llevado a cabo, de las discusiones sobre las preocupaciones y sobre los acuerdos alcanzados con la comunidad; de las personas que participaron, o de la información que fue suministrada. El primer indicio de oposición de la ciudadanía de Rurrenabaque se encuentra en el Estudio de Factibilidad de 2006 donde la firma consultora informa de las preocupaciones de los pobladores de Rurrenabaque respecto a la ubicación del Puente propuesto. Con estos antecedentes, se hace aun más difícil recomponer la trayectoria de este proceso e identificar puntos de acuerdo. A partir de 2010, la ABC ha avanzado en su metodología y ha llevado a cabo dos reuniones con el objeto de entablar un diálogo más productivo y permanente. Según la ABC, la información recopilada durante el proceso de consulta será remitida al

Consultor que se encargue de la Supervisión del Proyecto Puente para que realice modificaciones y adecuaciones a los accesos al puente.

3. Análisis del Contexto para el Diálogo

3.1. Hitos de la generación del conflicto

A continuación se resumen los aspectos más significativos de los antecedentes del conflicto alrededor de la construcción del Puente Rurrenabaque-San Buenaventura:

- La construcción del puente, que es una propuesta antigua para las poblaciones de Rurrenabaque y San Buenaventura, ha generado polémica desde el comienzo de la iniciativa en 1999.
- Un primer bosquejo (maqueta fuera de escala) del Proyecto Puente en 1999, conectando Rurrenabaque y San Buenaventura entre las colinas situadas a sur de las poblaciones, aguas arriba de la ubicación actual. El diseño del puente es también distinto y no tiene previsto pilares basados en el manto rocoso del Rio Beni.
- En el 2006 se hizo la primera consulta pública donde se registró la oposición de la población afectada a la propuesta de ABC.
- En Septiembre de 2010, la Población de Rurrenabaque recopiló alrededor de unas 2,000 firmas en apoyo a un voto resolutivo expresando sus preocupaciones sobre los impactos ambientales y sociales del Proyecto Puente.

Imagen 4. Recogida de firmas para el voto Resolutivo



Fuente: Los Solicitantes

- En Octubre 2010 se realizó una reunión amplia en el Municipio de Rurrenabaque, con la presencia de más de 400 personas incluyendo el Representante del BID en Bolivia y el Presidente de ABC. Los presentes mostraron su oposición a la ubicación del puente.
- En 6 de diciembre de 2010, la polémica sobre el Proyecto Puente llegó a su punto más álgido cuando se realizó un bloqueo a Rurrenabaque por asociaciones sociales y vecinas. Según la información recogida por el MICI, durante el bloqueo se habrían tomado un número de opositores a la ubicación del puente como rehenes. La situación se zanjó después de cinco días mediante la firma, por parte de distintas autoridades, de un Acta (denominada el Acta de Reyes) mediante la cual:
 - “El Alcalde de Rurrenabaque a pesar de no estar de acuerdo con la ubicación técnica del Proyecto, acepta la propuesta presentada de la ABC, y solicita trabajar en coordinación para la mejora de los accesos”
 - Todas las partes aceptan “mejoras y variaciones de los accesos”
 - Se acuerda “suspender el bloqueo y liberar a las personas retenidas en los mismos”

Los Solicitantes consideran ilegal del Acta de Reyes por haberse firmado bajo presión.

- El 26 de junio de 2010 y el 21 de abril de 2011, la ABC realizó talleres de comunicación con la población de Rurrenabaque. Las minutas de las reuniones reflejan la oposición de algunos participantes
- El conflicto alrededor del Puente Rurrenabaque-San Buenaventura ha tenido una amplia cobertura mediática.
- Los Solicitantes han acudido activamente a distintas instancias, entre ellas el Defensor del Pueblo, el Ministerio de Medio Ambiente y Agua, y la Representación del BID para presentar sus quejas y sus dudas sobre la validez del proceso de licenciamiento ambiental, una consulta no apropiada, los impactos ambientales del Proyecto Puente y la situación de indefensión en la que se sentían en relación a una campaña pública liderada por la ABC.

Imagen 6. Ejemplo de la Campaña de Comunicación del ABC



Fuente: Los Solicitantes

(*) Según los Solicitantes el anuncio ocupó una página entera de un periódico local una semana antes del bloqueo

- LA ABC también ha auspiciado campañas informativas y de comunicación educativa y positiva respecto al Proyecto Puentes.

Imagen 7. Ejemplo de la Campaña de Comunicación del ABC



3.2. Disposición para el diálogo.

3.2.1 Posiciones de las partes

No existe oposición de parte de ningún sector u organización entrevistada por el MICI hacia la construcción del Puente que comunica a las dos poblaciones. Al contrario, existe un gran apoyo tanto en Rurrenabaque como en San Buenaventura. La oposición existente se centra en la ubicación propuesta del puente y sus accesos.

La relación y la confianza entre las partes está notablemente erosionada y existe una tendencia a cerrar posiciones sin flexibilización alguna.

A pesar de que existe una gran coincidencia de criterios entre la población de Rurrenabaque respecto a los potenciales impactos que el Proyecto Puente puede producir, el MICI no ha podido comprobar fehacientemente que las posiciones de los Solicitantes representan a la mayoría de la población y a sus autoridades. El MICI ha podido constatar la existencia de instituciones ciudadanas abiertas a un diálogo sin restricciones; sin embargo es claro que existe una campaña para que la población haga respetar su voluntad, por ejemplo con la emisión de votos resolutivos recientes que han tenido bastante eco en la población.

El ABC por su parte está abierto a colaborar y a dialogar siempre y cuando ello no implique un total retroceso en los avances de comunicación y diseño del puente y, en el diálogo participen todos los actores involucrados.

3.2.2 Pautas para el diálogo

Por todo lo expuesto, las partes han condicionado su disposición para el diálogo. Estas condicionantes se pueden resumir en las siguientes pautas:

Para los Solicitantes

- Reiteran su disposición para un diálogo abierto y respetuoso dentro del proceso MICI, que tome en cuenta la visión local de desarrollo, especialmente de desarrollo del potencial turístico.
- No aceptan el Acta de Reyes²² ni ninguna negociación basada en las premisas del Acta.
- Requieren que se realicen estudios técnicos adicionales que corrijan las falencias e incluyan estudios oportunos y vinculativos de alternativas. Estos estudios deberán ser participativos.

²² Ambos actos están fuera de la competencia del MICI, que se centra en si las acciones y/o omisiones del equipo del BID han supuesto una violación de las políticas operativas y se ha producido un perjuicio a los Solicitantes a consecuencia

- Requieren de una justificación de la ubicación del puente no solo desde el punto de vista técnico y financiero sino, y sobre todo, de desarrollo económico, social y ambiental.

Para el Ejecutor

Aún no ha existido la oportunidad para que la ABC se pronuncie formalmente sobre los distintos temas levantados por los Solicitantes, sus planes al respecto y el cómo piensa abordar algunos de los temas centrales para la solución de este problema. La ABC ha confirmado su voluntad de incluir elementos clave para atender las preocupaciones de los Solicitantes y el pueblo de Rurrenabaque en general, en el marco de las actividades a realizar dentro de la Supervisión de la Obra.

Algunas autoridades y representantes de la comunidad de Rurrenabaque han mostrado su disposición y apertura a un diálogo sin condiciones previas.

4. Conclusiones de la Evaluación

Existen posibilidades para el diálogo entre la ABC y el Comité Impulsor y la Comunidad que se opone a la actual ubicación del puente. Más importante aun, existen posibilidades para que este diálogo resuelva el conflicto.

Las partes han establecido sus pautas para dicho diálogo. Si bien, en algunos puntos estas pautas parecen indicar posiciones totalmente opuestas, el MICI confía en que durante el proceso de diálogo estas posiciones se acerquen con el objeto de construir un proceso de búsqueda de soluciones sin pre-condicionar las mismas, e invirtiendo tiempo, esfuerzo y espacios en discusiones de fondo para no focalizar el problema en el pasado o en posiciones intransigentes.

El ejecutor tiene previsto la realización de ciertas acciones y estudios que podrían dar respuestas a las inquietudes de los Solicitantes en el futuro. Por ejemplo, el contrato de Supervisión del Proyecto Puente incluye la realización del Plan de Reasentamiento y la actualización de la Licencia Ambiental. Durante este proceso de Evaluación se confirmó la necesidad fundamental de que, como parte del procedimiento para la actualización de la Licencia Ambiental y la elaboración del Plan de Reasentamiento, se incluyan específicamente las acciones/estudios o análisis complementarios que respondan adecuadamente a las preocupaciones de la comunidad, y ajusten el Proyecto Puente al cumplimiento de las Políticas Operativas del BID²³.

²³ El ABC ha indicado que se reserva la posibilidad de atender estas cuestiones en el marco del Contrato de Supervisión o en estudios independientes como parte de la gestión ambiental y social del Proyecto Puente en el futuro.

El MICI ha podido comprobar que existen alternativas técnicas que mejorarían el desempeño ambiental y social del Puente, respondiendo a la gran inquietud respecto al turismo, por ejemplo, con la construcción de un puente emblemático y mejorado estéticamente y funcionalmente (por ejemplo, añadiendo carriles para motocicletas, bicicletas y peatones, y adecuando su diseño a las bondades de atracción turística de la zona). También se identificaron algunas alternativas técnicas para mitigar los impactos sonoro, visual y social, y variaciones y mejoras en los accesos al Puente (por ejemplo, pasos a desnivel o por viaductos).

Estas opciones técnicas son ejemplos concretos de integración de los objetivos de Proyecto Puente con los objetivos de desarrollo de la comunidad. Los objetivos de desarrollo de la comunidad están reflejados en el Plan de Desarrollo Municipal que podría servir de insumo para facilitar esta de integración

5. Logros de la Evaluación

Logros técnicos

El proceso de consulta ante el MICI ha puesto de manifiesto la necesidad de integrar el Proyecto Puente con los planes de desarrollo de las comunidades a las que afecta. El proceso también ha sido útil para identificar los espacios técnicos dentro del Proyecto Puente para incorporar las preocupaciones puntuales de la Comunidad, y se han clarificado las preocupaciones de los Solicitantes y la Comunidad. Igualmente, se han identificado vías, metodologías y herramientas concretas con las que se podrían atender estas preocupaciones.

El MICI construyó sobre el proceso de comunicación llevado a cabo por la ABC, especialmente tomando elementos de la interacción mejorada que la ABC está llevando a cabo desde 2010. Este proceso mejorado está liderado por especialistas sociales y cuenta con una adecuada memoria de las interacciones con la comunidad. El MICI ofreció a la Unidad Ejecutora, herramientas y metodologías específicas para fortalecer determinadas áreas identificadas por el equipo social (ejemplos de material de diseminación breve e intuitivo sobre información concreta del Proyecto Puente adaptados a las preocupaciones específicas de la comunidad, herramientas para cerrar ciclos de preocupaciones, herramientas de monitoreo comunitario del desempeño ambiental y social del Proyecto Puente).

Claridad en las posiciones de las partes

Los Solicitantes han aclarado su posición abiertamente y enumerado sus condiciones para el diálogo. Igualmente se han identificado las posiciones de las autoridades y otros grupos comunitarios y su disposición para un diálogo abierto. Las alcaldías de Rurrenabaque y San Buenaventura han reiterado su deseo de colaborar en la

búsqueda de soluciones, así como promover una coordinación efectiva entre ellas en los asuntos de su competencia.

6. Siguiendo pasos

Dada la predisposición mostrada para el diálogo, el MICI continuará sus esfuerzos de acercamiento entre las partes, con el objeto de diseñar conjuntamente un marco para el diálogo que responda a las prioridades expresadas por cada parte; las posibilidades sociales, técnicas, ambientales y económicas de los directamente afectados por el Proyecto Puente, y a la excelencia técnica, y de resguardo social y ambiental propia de los proyectos de desarrollo del BID. El MICI realizará un especial esfuerzo facilitando la reconstrucción de las vías de comunicación e intercambio de información entre las partes, incluyendo entre las autoridades de Rurrenabaque y San Buenaventura, y ampliando la base de este proceso a toda la comunidad en Rurrenabaque, y a actores clave en San Buenaventura.

En este contexto, en el transcurso de los siguientes 45 días, el MICI facilitará un proceso de búsqueda de soluciones de acuerdo con los parámetros expresados por las partes, a saber:

- **Razonabilidad:** El diálogo y las posibles soluciones planteadas deberán ajustarse a la realidad de la situación y a las posibilidades de las partes. Se evitarán las posiciones de intransigencia;
- **Apreciabilidad:** Se facilitará búsqueda de soluciones técnicas sustantivas, de adecuada magnitud, grado y forma de manera que sean perceptibles por las partes. No se fomentarán soluciones cosméticas o superficiales;
- **Cumplimiento de la normativa:** El diálogo y las posibles soluciones planteadas deberán apegarse estrictamente a la normativa nacional en materia ambiental y social y a las Políticas Operativas y Salvaguardas del BID;
y
- **Participación informada:** Durante el proceso de preparación para el diálogo y búsqueda de soluciones se fomentará un esfuerzo conjunto y participativo de los Solicitantes y el consiguiente análisis conjunto de las opciones ambientales y sociales del Proyecto Puente.

Anexo 1: Posición de los Solicitantes

DOCUMENTO DE ANÁLISIS Y POSICIÓN

PROYECTO PUENTE RURRENABAQUE – SAN BUENAVENTURA Y ACCESOS

Fecha: 14 de junio de 2011

Resultado del análisis del proceso seguido desde la presentación del reclamo al MICI, la visita de la misión del MICI del BID a Bolivia y a Rurrenabaque y de las acciones que la Administradora Boliviana de Carreteras ha venido siguiendo durante los últimos meses, nuestra posición actual como Solicitantes es la siguiente:

Se ratifican los términos y sustento del reclamo presentado al MICI, los perjuicios que la población de Rurrenabaque ya ha sufrido y los perjuicios que sufrirá por este proyecto como está diseñado actualmente.

Se solicita nuevamente la atención del MICI en relación al permanente incumplimiento por parte del BID a su Política de Acceso a Información. Hasta ahora no se ha proporcionado información y tampoco existe en la página web del BID, mucha información en relación a los acuerdos de financiamiento: Memorándum de entendimiento y documentos que sustentan la modificación de Contratos de Préstamo, Cronograma de desembolso, Análisis de impactos ambientales y sociales realizados por el BID comprometido por la Vicepresidencia de Países.

Se considera que en los procesos de diseño, aprobación y compromiso de financiamiento del BID para la construcción del puente Rurrenabaque-San Buenaventura se han violado la legislación nacional, una serie de normas nacionales y Políticas Operativas del BID, además de derechos fundamentales de las personas. Esta situación no permite muchas opciones:

No se puede aceptar una negociación sobre actos ilegales como la aprobación “ilegal” de la Licencia Ambiental con estudios deficientes e insuficientes sin cumplir la Ley de Medio Ambiente, sin realizarse una consulta pública, sin realizarse un Programa de Reasentamiento e Indemnización de la Población Afectada (PRIPA) y sin que se hayan identificado plenamente, establecido medidas de prevención y/o mitigación de los impactos sociales y ambientales del proyecto tal como establece la legislación nacional.

No se acepta el acta (suscrita en Reyes el 9 de diciembre, 2010) y no se puede negociar sobre un documento que fue firmado bajo presión de un bloqueo e incitación a la violencia, secuestro de personas cuya vida corría riesgo, hechos que no fueron evitados, ni fueron investigados por las autoridades competentes del gobierno e instancias nacionales responsables de la defensa de los derechos humanos de las personas, a pesar de reiteradas alertas, denuncias previas y posteriores que realizamos.

No es posible alguna negociación sobre actos ilícitos puesto que no se puede actuar como encubridores o cómplices de la ilegalidad y el atentado contra la vida y los derechos de las personas.

No se entiende los motivos que hacen que el BID pueda permitir continuar con un proyecto que se haya aprobado de esta forma, que antes de que se inicie la construcción ya ha generado daños sociales y económicos a toda una población, además de daño a personas individuales. No comprendemos los motivos por los que el BID no identificó estos problemas de fondo y adoptó acciones preventivas y oportunas durante los procesos y mecanismos internos para la aprobación del proyecto; y que esta institución haya requerido de una queja formal que nuevamente expone individuos a la persecución, riesgo de sus vidas y de sus familias.

No se acepta una ubicación del puente bajo el argumento de la "mejor opción técnica", que no es más que un análisis de viabilidad económica en base al menor costo de construcción. No ha habido un análisis serio, oportuno y consensuado de diferentes alternativas de ubicación y accesos, en base a análisis de aspectos sociales, ambientales, de planificación urbana y regional además de los elementos de diseño de ingeniería. Los estudios del proyecto sólo contemplan una ubicación y una opción de acceso y aún dentro de esos límites es totalmente deficiente al no tomar en cuenta:

- El impacto directo a 90% de centros educativos e nuestra población y sus respectivas zonas escolares (vulneración al derecho a la educación, a la salud y a un medio ambiente sano).
- El impacto a la población en general al pretender construir una carretera para vehículos de carga pesada, transporte de larga distancia y transporte masivo para abastecer un ingenio azucarero, atravesando los barrios del centro y sur de nuestra ciudad (vulneración a los derechos al a vida, integridad física, a la salud y a un medio ambiente sano. Vulnera también el derecho a la libre determinación de los pueblos y la obligación constitucional del municipio de organizar y planificar sus zonas urbanas de forma autónoma.)
- Menciona sin mayor análisis y previsiones los riesgos de deslizamientos al construirse la carretera sobre una falla geológica y consiguiente destrucción de nuestra Reserva Municipal, abastecedora del agua para el consumo de la población (vulneración de derechos a un medio ambiente sano, derechos económicos, a la vida e integridad física, del derecho humano al agua) sin analizar las ventajas de alternativas que evitarían por completo la fallas geológicas y la serranías.
- Riesgos de colapso del puente y consiguientes daños a nuestras poblaciones por la ubicación río arriba de Rurrenabaque y San Buenaventura en una zona donde la fuerza del río es de considerable potencia. (Vulneración de derechos económicos, a la vivienda, a la integridad física, a la vida).
- No incluye la necesaria Evaluación de Riesgos, de las posibles amenazas y daños por inundaciones por los efectos del proyecto sobre el curso del río y los posibles impactos sobre el cambio del uso del suelo, que acrecienta el riesgo. Esta amenaza de riesgo atenta contra la propiedad pública y privada, contra la vida de las personas y las poblaciones.

- Afectación a la principal actividad económica de nuestra población que es el turismo ecológico, actividad compatible con las áreas protegidas que nos rodean. (Vulneración al derecho al trabajo, derechos económicos y sociales. Nuevamente vulnerando la obligación constitucional del municipio de planificar y organizar el municipio para su mejor funcionamiento económico)
- Análisis de los efectos de actividades que podrían ser inducidas por el proyecto y sus efectos sobre Áreas Protegidas, Territorios Indígenas, actividades económicas de la población indígena vulnerable.

No se acepta un proyecto que en diferentes etapas de su aprobación es contraria a la legislación nacional y a varias de las políticas propias del financiador. Se espera que considerando el reclamo, el MICI responda a las inquietudes de los Solicitantes y vigile “el cumplimiento de las políticas ambientales y sociales del BID.” (<http://www.iadb.org/es/mici/acerca-del-mici-que-es-el-mici,1752.html>).

Se espera que a través del MICI se abra “*el camino para un diálogo abierto y respetuoso*” con nuestra población, cuya posición ha sido ignorada desde la primera y única consulta pública en el año 2006, que se respete la visión local de desarrollo expresada en la planificación del municipio y en la principal actividad económica de la región que es el turismo. En zonas urbanas toda infraestructura de impacto significativo tiene que compatibilizarse completamente con los planes de desarrollo municipal y tienen que evitar dañar la esencia de la población. (<http://www.iadb.org/es/mici/acerca-del-mici-que-es-el-mici,1752.html>).

Se espera que a través del MICI y en particular en el presente caso, se revise “*el impacto de las operaciones financiadas por el BID en sus países miembros*”, que sea una instancia que impulse el cumplimiento de las leyes y las Políticas Operativas del BID y que se realicen nuevos estudios que corrijan todas las falencias de los anteriores (detallados en este documento y en el reclamo presentado al MICI) y que se tomen en cuenta todos los argumentos de la población de Rurrenabaque por los cuales rechazamos la ubicación de puente que se pretende imponer a nuestra población. (<http://www.iadb.org/es/mici/acerca-del-mici-que-es-el-mici,1752.html>).

Se requiere que se realicen nuevos estudios incluyendo el estudio de alternativas incorporando análisis de los impactos sociales, ambientales sobre medios urbanos, sobre municipios y sobre Áreas Protegidas y territorios indígenas. Que estos estudios se realicen con la plena participación oportuna e informada de la población y del municipio. El nuevo proceso de estudios deberá contar con la participación de un equipo de planificación urbana de renombre y experiencia que fortalezca lo avanzado hasta ahora en relación a la planificación de los municipios.

Se entiende que toda infraestructura debe ser realizada para el bienestar de la población y con el objetivo de mejorar las condiciones de vida. Que el desarrollo se construye a partir de las potencialidades locales y de las visiones de desarrollo de las comunidades y poblaciones, que no es una imposición externa sino más bien un proceso de consenso y planificación a partir de lo local.

En ese sentido estamos obligados a destacar que cualquier demora en el proyecto es el resultado de vulneración de la ley y de la realización de estudios incompletos y deficientes. La población de Rurrenabaque en el marco de sus derechos constitucionales, desde el año 2006, en la consulta pública parcial que se realizó en el pueblo, se pronunció con argumentos válidos, rechazando la ubicación propuesta y solicitando que se realicen estudios por otras alternativas de ubicación. <http://amazonialibrexsiempre.blogspot.com/2011/02/acta-de-consulta-publica-2006.html>).

Sorpresivamente se modifica el contrato de préstamo el 19 de mayo de 2011, tres días antes de la de la visita de la comisión del Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación del BID. Dicha modificación va contra la lógica ya que se le dio un fin distinto a los fondos destinadas a importantes obras de mantenimiento del tramo Santa Barbara-Caranavi de 62 Kilómetros y del tramo Caranavi-Quiquibey de 120 Kilómetros. Tramos que después de la temporada de lluvias quedaron intransitables temporalmente y todavía continúan bastante dañados. También debía realizarse el mantenimiento periódico que debería comprender el *“colocado de una capa de ripio como superficie de rodadura, mejoramiento y estabilización de taludes y obras que contribuyan a una mejor seguridad vial mediante el ensanchamiento puntual de la calzada y la colocación de barreras de seguridad.”* En el tramo Caranavi Quiquibey, los trabajos de mantenimiento deberían haber contemplado la *“reparación de puentes menores, el reemplazo de alcantarillas, encause de aguas subterráneas y colocación de una capa de ripio”* Estos trabajos no se realizaron a tiempo y las lluvias causaron daños graves por lo tanto es negligencia y al darles otro fin a estos recursos, se incurrió en malversación de fondos.

Cuando se habla del Puente Rurrenabaque San Buenaventura se habla de integración nacional. Porqué no realizar primero estos trabajos de mantenimiento antes de pensar en nuevas obras para que al menos nuestra región tenga acceso rápido y eficiente a la sede de gobierno.

Se considera que este contrato modificatorio fue realizado de mala fe con la intención de legalizar irregularidades en el proceso y aun no se nos brinda toda la información como el contrato modificatorio N° 1 del 12 de mayo de 2008 al que se refiere el contrato modificatorio del 19 de junio de 2011 a pesar de nuestras reiteradas solicitudes al gobierno y al BID.

Finalmente, estamos seguros que para tener una mejor Bolivia y avanzar hacia el desarrollo para los bolivianos, no debemos esperar la construcción del puente. Debemos empezar ahora, en un marco de respeto, de diálogo y en especial de cumplimiento de las normas, lo que significa la realización de estudios analíticos completos, que sean la base para la toma de decisiones en consenso entre instancias nacionales, locales y la población, maximizando los beneficios y minimizando los impactos negativos.