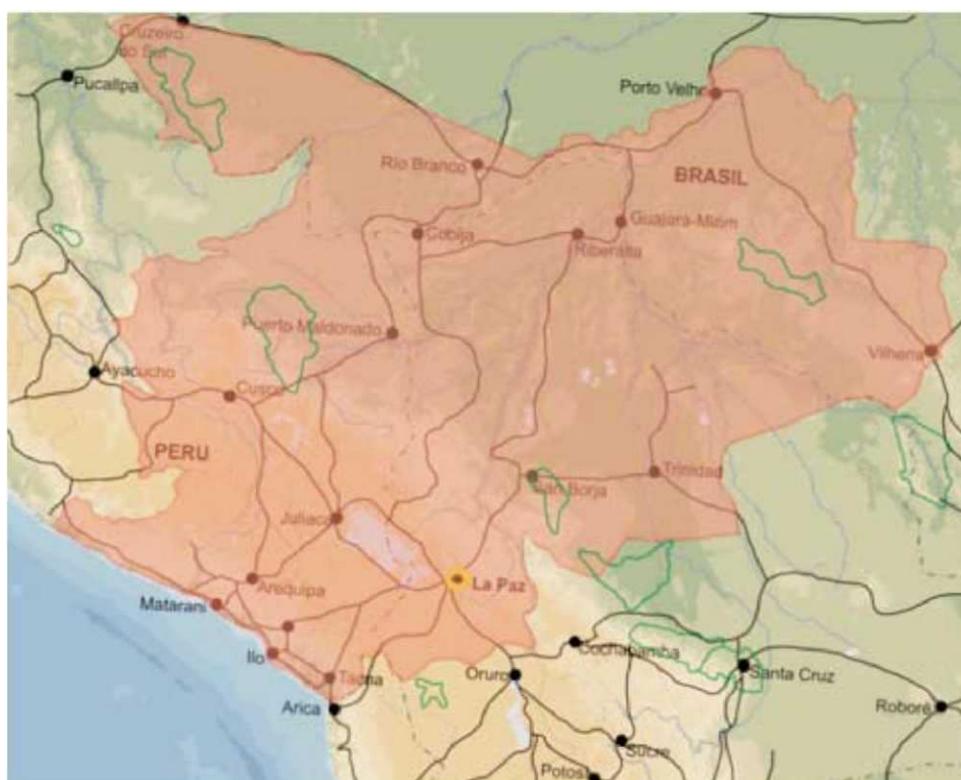


CARRETERA INTEROCEÁNICA Y CORREDOR NORTE

El sudeste amazónico, que abarca parte de Bolivia, Perú y Brasil, es considerado el corazón de la Amazonía por ser una de las regiones con mayor diversidad biológica de los ecosistemas amazónicos. En el último tiempo, esta región están sufriendo la presión de grandes obras de infraestructura que empiezan a alterar rápidamente los ecosistemas naturales.

La **Carretera Interoceánica**, que recorre desde Porto Velho en Brasil, pasando por la Capital del Estado de Acre (Río Branco) hasta la frontera trinacional (Assis en Brasil, Iñapari en Perú y Bolpebra en Bolivia) y de allí hasta la capital del Departamento de Madre de Dios (Puerto Maldonado), está actualmente en pleno proceso de construcción en la parte del Perú. El lado brasileño ya está totalmente asfaltado. Esta carretera conectará, no solo al Brasil, sino también al departamento de Pando con los puertos de Ilo y Matarani en el Perú. Para facilitar aún más el acceso a esta carretera está prevista la construcción de la carretera Cobija - Extrema, en la frontera peruano-boliviana, con el fin de permitir que la población de Pando se conecte directamente con esta vía de comunicación.



Área de influencia del Eje Perú-Brasil-Bolivia. Fuente: IIRSA

Proyectos de apertura de caminos, tales como la carretera Interoceánica, implican la apertura de grandes áreas de bosque para la entrada de agentes de deforestación y la consecuente degradación ambiental y social.

La carretera Interoceánica, denominada por el IIRSA como el corredor Porto Velho - Rio Branco -Assis Brasil - Puerto Maldonado - Cusco/Juliaca - Puertos del Pacífico, a pesar de que involucra directamente apenas a Brasil y Perú, su área de influencia con una distancia de 100 km de cada lado de la carretera, incluye los Departamentos de Pando y La Paz en territorio boliviano.



Las expectativas de los pobladores locales, que ven oportunidades de acceso a los centros urbanos a través de estas modernas carreteras, son rápidamente frustradas por crecientes inversiones foráneas que arrasan con las economías locales a la vez que provocan irreversibles cambios en el uso de la tierra. Amplias áreas de cultivo de soya en Rondonia, una creciente expansión de la caña de azúcar para etanol en el Acre, la creciente prospección petrolera y explotación minera en Madre de Dios, son ejemplos de ello. La expansión ganadera transfronteriza en el Norte de Bolivia por súbditos brasileños paralela a la carretera Río Branco-Porto Velho y la tala ilegal de madera boliviana sacada ilegalmente hacia Perú en las proximidades de la carretera Iñapari-Puerto Maldonado, son también un efecto colateral de estas obras de infraestructura.

A la carretera Interoceánica, se suma el proyecto de construcción del denominado Corredor Norte, que unirá las ciudades de La Paz con Guayaramerín con un ramal hacia Cóbija, que tendrá una enorme importancia en la transformación de la economía y los ecosistemas del Norte Amazónico boliviano. El corredor Norte La Paz-Guayaramerín-Cóbija-Río Branco se sitúa en el Eje Peru Brasil Bolivia, uno de los ejes transversales del IIRSA.

El corredor La Paz - Guayaramerín - Cóbija - Río Branco, según sus impulsores busca proporcionar una alternativa de integración bi-oceánica a través de la extensión de la pavimentación desde Brasiléia / Cóbija hasta La Paz por Riberalta y Yucumo. Desde estas últimas ciudades se articularía hasta los puertos del Pacífico, conectando en su trayecto vastas porciones poco desarrolladas del territorio noroeste brasileño con el noreste boliviano. Toma como proyecto prioritario la construcción de la carretera Guayaramerín - Riberalta - La Paz.

Este corredor ha sido priorizado inicialmente por Brasil con el objetivo de expandir la frontera agrícola de la soya y de tener una vía segura, rápida, reduciendo costos y tiempos a los productos de los agronegocios del Estado de Rondonia de Brasil en su viaje hacia los puertos del Pacífico. Posteriormente fue incluido en la cartera del IIRSA para Bolivia.

El proyecto Corredor Norte abarca tres departamentos; parte de La Paz, parte del Beni y todo el Departamento de Pando. Atraviesa las provincias fisiográficas: Cordillera Oriental, Subandino, Llanura Beniana, Llanura Amazónica, alcanzando al Escudo Precámbrico en la parte norte e involucra regiones de los departamentos La Paz, Beni y Pando, que poseen una gran diversidad de ecosistemas poco estudiados, sobre los cuales se desconoce los efectos que un proyecto de esta magnitud generaría, en los cuales existen gran cantidad de Pueblos Indígenas y Territorios Indígenas consolidados, en proceso de titulación y nuevas demandas, Áreas Protegidas y zonas de alta sensibilidad ambiental.

Este proyecto carretero prioriza la pavimentación desde La Paz hasta Guayaramerín pasando por Riberalta y Yucumo y el ramal el Choro - Cobija, vinculando el noroeste brasileño y el noreste boliviano con los puertos del Pacífico.

Para la Administradora Boliviana de Carreteras ABC (ex-Servicio Nacional de Caminos), el Proyecto carretero La Paz - Guayaramerín - Cobija forma parte del Corredor de Integración Oeste - Norte: Desaguadero - La Paz - Guayaramerín, y tiene dos ramales El Chorro (El Triángulo) - Peña Amarilla - Puerto Rico - Porvenir - Cobija y Yucumo - San Borja - San Ignacio de Moxos - Trinidad, que conecta grandes extensiones del norte de Brasil con Bolivia hacia los puertos del Pacífico, en Perú y Chile. Asimismo constituye parte de la red fundamental del país y está definido por D.S. 24135 en el cual se estipula que este proyecto se encuentra bajo la administración de la ABC.

El camino actual que une La Paz con el Norte del país, se construyó hace más de 30 años, y ha tenido mejoramientos periódicos a cargo del ABC. La carretera presenta estados distintos de conservación con tramos prácticamente intransitables en las épocas de lluvias.

El Banco Interamericano de Desarrollo - BID contrató el año 2004 a la Consultora DHV para la realización del Estudio Ambiental Estratégico del Corredor del Norte - EAE CN - (La Paz - Riberalta - Guayaramerín y el ramal El Chorro - Cobija) bajo el seguimiento del Banco y supervisión hasta el año 2006, del Servicio Nacional de Caminos (Hoy ABC). El Estudio se realizó entre los años 2004 - 2006, en el cual incluyeron un Plan de Acción.

Actualmente el tramo Riberalta-Guayaramerín (84 Kms) está en construcción con un costo de 40 millones de dólares. El tramo Rurrenabaque-Riberalta (508 km) está en licitación de la obra que prevé un costo de 223 millones de dólares. El tramo Porvenir-El Choro (338 Km) está en estudio a diseño final y se prevé que costará aproximadamente 161 millones de dólares.

Por otra parte, el tramo Cobija-Extrema, que se articula con la Interoceánica tiene ya el proyecto a diseño final concluido y prevé un costo de alrededor de 40 millones de dólares, aunque no tiene asegurado su financiamiento.

La construcción del Corredor Norte es otro factor a ser considerado como una amenaza latente en contra las áreas boscosas de Pando. Cronkleton (2009) señala que esto contribuirá a levantar barreras a la expansión agrícola. Señala además que los resultados del estudio de impacto ambiental revelan que la mejora del camino traerá consigo conflictos por la tierra, extracción informal de las especies forestales maderable, la expansión de la actividad ganadera y podría desarrollarse cultivo agrícola como la soya. Todas estas actividades mencionadas conllevan a una conversión del uso del suelo, lo que significa deforestación del bosque.

Fuente: *Perfil Ambiental de Pando 2009*, HERENCIA, 2010.

