

Corredor Norte (Bolivia), Washington D.C., Estados Unidos, Bank Information Center (BIC), [s.f.].

Consultado en:

<http://www.bicusa.org/es/feature/corredor-norte/>

Fecha de consulta: 03/06/2014.

Via Caminera conecta las ciudades de La Paz, Guayaramerín and Cobija.



El Corredor sobrepasa los 2000 km de longitud, atraviesa los departamentos de La Paz, Beni y Pando

Ubicación: Bolivia; Brazil; Peru

Etapas: Financiado

Financiación: IADB, WB, BNDES,

BANDES, Gobierno

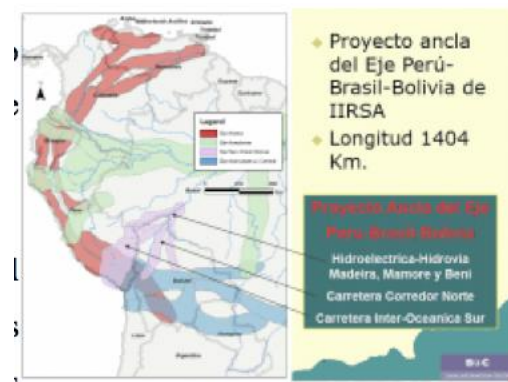
Costo Total: US\$890 million

VISTA GLOBAL

Antecedentes

El corredor Norte La Paz-Guayaramerín-Cobija-Rio Branco se sitúa en el Eje Perú Brasil Bolivia, uno de los ejes transversales del IIRSA.

El Eje Perú-Brasil-Bolivia abarca la región sur del Perú, la región amazónica de Bolivia y los estados del noroeste de Brasil. El objetivo de este Eje es unir físicamente dicha región con los puertos del Pacífico y con los grandes centros de consumo de los tres países por medio de infraestructura vial y fluvial conectando con otros Ejes de Integración y Desarrollo como el Eje Interoceánico y el Andino. Los siguientes grupos de proyectos forman parte del Eje:



- El Corredor Porto Velho – Río Branco – Pto Assis – Pto Maldonado – Cusco / Juliaca – Puertos marítimos del Pacífico.
- El Corredor Norte La Paz – Guayaramerin – Cobija – Río Branco, que vincula los Estados de Rondonia y Acre (Brasil) a través de las rutas Guayaramerín – Riberalta – La Paz y Río Branco – Cobija – Riberalta con el Eje Interoceánico Central y los puertos del Pacífico.
- El Corredor de Integración Fluvial que incluye la construcción de centrales hidroeléctricas y de esclusas para la navegación del río Madera.

El corredor La Paz – Guayaramerín – Cobija – Río Branco, según sus impulsores busca proporcionar una alternativa de integración bi-oceánica a través de la extensión de la pavimentación desde Brasiléia / Cobija 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 – San Borja – 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.

Características de las regiones que atraviesa el Corredor Norte

El corredor Norte atraviesa las provincias fisiográficas: Cordillera Oriental, Subandino, Llanura Beniense, 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.

Las presiones sobre Pueblos Indígenas, Comunidades Campesinas y Áreas Protegidas a lo largo del corredor se presentan dependiendo de las características de las actividades agrícolas, pecuarias y de extracción de recursos naturales que se desarrollan. Hay extracción minera en las cuencas (de pequeñas cooperativas y grandes empresas), actividad ganadera, extracción maderera, actividades petroleras, comercio de animales y cueros y actividad turística.

Características del proyecto

El proyecto Corredor Norte abarca tres departamentos; parte de La Paz, parte del Beni y todo el Departamento de Pando, con una superficie total de 234.000 Km² 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; llegando inclusive al Escudo Precámbrico; regiones donde existen ecosistemas poco estudiados, frágiles, de alta biodiversidad y endemismo y la presencia de Pueblos Indígenas y Territorios Comunitarios de Origen, algunos consolidados y otros aún no, junto a áreas protegidas.

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 (ver mapa, rutas 1, 8, 3 y 13) y está definido por D.S. 24135 en el cual se estipula que este proyecto se encuentra bajo la administración de la ABC.

El corredor en toda su estructura se encuentra dividido en varios tramos:

Carretera	Longitud (Km)
Desaguadero – Río Seco	96
Río Seco – La Paz	19
Río Seco – La Paz	48
Cotapata – Santa Bárbara	49
Santa Bárbara – Quiquibey	182
Quiquibey – Yucumo	41
Yucumo – Rurrenabaque	102
Rurrenabaque – Santa Rosa – Yata – Australia	510
Australia – El Chorro (El Triángulo) – Riberalta	
Riberalta – Guayaramerín	86
Yucumo – San Borja – Trinidad	282
El Chorro – Porvenir – Cobija	409

El ramal Yucumo-San Borja-Trinidad de 282 km permite el acceso de las carreteras al eje fluvial Ichilo –Mamoré y a su vez constituye el tramo que vincula el Corredor Oeste-Norte con el Corredor Bioceánico (en Bolivia Tambo Quemado-Puerto Suárez y el ramal Santa Cruz-San Matías) y el Corredor Trinidad –Yacuiba (Frontera Argentina). Tendrá gran influencia sobre los Territorios Indígenas Chimán, Mojeño Ignaciano, Movima, Multiétnico que atraviesa y sobre la Reserva de la Biosfera Estación Biológica del Beni.

El ramal El Chorro-Porvenir-Cobija vincula al resto del país el departamento de Pando, y a través de las carretera Nareuda-Extrema, que se une con este ramal, se conecta el Corredor Oeste-Norte con el eje Perú-Brasil. Atraviesa en su extremo oeste la Reserva Nacional de Vida Silvestre Amazónica Manuripi Heath.

Objetivos del proyecto

La construcción del Corredor Norte parte de la necesidad de conectar a través de Bolivia, la red de carreteras del Brasil, en especial la del Estado de Rondonia, con la red de carreteras del Perú y la red de Chile, y es considerado uno de los proyectos clave del Eje Perú-Brasil-Bolivia del IIRSA.

Busca el mejoramiento y/o construcción de la carretera La Paz – Guayaramerín – Cobija, que une a Río Branco en Brasil con La Paz, y vincula la región Amazónica del país y la de Rondonia en Brasil con el Pacífico y el sur del continente. Tiene gran potencial por vincular regiones de escasa intervención y de numerosos recursos aún no explotados.

Con la construcción del Corredor, el IIRSA pretende facilitar y asegurar el libre movimiento de personas y bienes durante todo el año, integrar la zona central del Eje (la región MAP: Madre de Dios, Acre, Pando) aprovechando los recursos de la región, una amplia gama de recursos naturales y productos de diferentes pisos ecológicos y enormes yacimientos de gas natural y potencial hidroeléctrico.

Cronología

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 el Plan de Acción.

Carretera	Estado total
Desaguadero – Río Seco – La Paz	Ejecutado, concluido el 2000
La Paz – Cotapata	Ejecutado en 1981
Cotapata – Santa Bárbara	Ejecutado con financiamiento del BID y KfW, se pretende pavimentar con financiamiento de la CAF
Santa Bárbara – Quiquibey	Estudios a diseño final concluidos, el BID financiará la realización del Estudio de Evaluación de impacto ambiental y la ejecución del subtramo Santa Bárbara – Bella Vista
Quiquibey – Yucumo	Ejecutado en actual deterioro
Yucumo – Rurrenabaque	En estudio a nivel de diseño final y Evaluación de Impacto Ambiental con financiamiento de la CAF, ya se han ejecutado 16 puentes en el tramo El BID aprobó el financiamiento para construcción
Rurrenabaque – Santa Rosa – Yata – Australia	Tiene financiamiento del Banco Mundial para la elaboración de estudios a nivel de Diseño Final y Evaluación de Impacto Ambiental
Australia – El Chorro (El Triángulo) – Riberalta	Tiene financiamiento del Banco Mundial para la elaboración de estudios a nivel de Diseño Final y Evaluación de Impacto Ambiental
Riberalta – Guayaramerín	Estudios concluidos, tiene financiamiento CAF
Yucumo – San Borja – Trinidad	En actual estudio con financiamiento de la CAF
El Chorro – Porvenir – Cobija	El primer tramo cuenta con financiamiento de la CAF para los estudios, y el segundo se encuentra ejecutado

Fuente: Molina, S (2005)

La carretera Cotapata – Santa Bárbara que forma parte de los ejes viales La Paz – Trinidad, La Paz – Riberalta y La Paz – Cobija, atraviesa zonas montañosas sumamente abruptas, con alturas que varían entre los 3.190 m.s.n.m. en la cumbre de Cotapata y los 930 m.s.n.m., en el puente sobre el río Santa Bárbara, se extiende sobre una longitud total de casi 50 km (49.137 m). La construcción de las obras comenzó el año 1995, con un costo inicial de 86 millones de dólares, monto que se multiplicó en la actualidad a los 174 millones, debido fundamentalmente a fallas geológicas en el tramo kilómetro 35 al 36 de la carretera.

PREOCUPACIONES

La región por la que se pretende implementar este corredor constituye una de las más importantes de Sudamérica por la riqueza y diversidad cultural y biológica de su área de influencia. Atraviesa las provincias fisiográficas: Cordillera Oriental, Subandino, Llanura Beniana, Llanura Amazónica, alcanzando al Escudo Precámbrico en la parte norte.

Estas regiones poseen una gran diversidad de ecosistemas poco estudiados, 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 sensibilidad ambiental; se encuentra dentro de la cuenca amazónica y en las subcuencas de los ríos Beni, Mamoré, Madre de Dios e Itenez. Es por esto que los impactos que generaría una obra de tal magnitud son los siguientes:

Impactos sobre recursos abióticos

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 chequeos 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 a esta área 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.

Impactos sobre recursos bióticos

Pérdida de vegetación

Este impacto se mostrará evidente en toda el área de influencia del corredor porque:

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 habitat en que viven, la alteración de estos habitats han ocasionado que muchas de ellas se pierdan a lo largo

de la construcción y sin posibilidades de volver a recuperarlas.

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 de los suelos.

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 habitats, poniéndolas en riesgo de extinción (Tremarctos ornatus u Oso de anteojos) y las alteraciones en la cadena trófica de muchas de ellas.

Llanura Tropical: La actividad ganadera implica también el desplazamiento de habitats 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, por la fragmentación de diversos ecosistemas a causa de la construcción de carreteras, donde muchos de ellos considerados reservas naturales como el ANMI Cotapata, han sufrido pérdidas irreversibles no sólo económicas por la degradación ambiental, sino también, la pérdida de especies y paisajes únicos considerados patrimonio nacional.

Impactos sobre el medio socioeconómico

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 por tener mejores condiciones de vida puede también generar efectos como abandono de actividades productivas y migración hacia estas zonas incrementando notablemente más pobreza y condiciones deplorables de vida.

Alto incremento de asentamientos humanos

El alto incremento de asentamientos humanos no solo generará mas 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.

Deficiencias en los servicios básicos y saneamiento

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.

Contaminación por generación de residuos sólidos

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 prácticamente en todos los municipios. Por otro lado los efectos negativos que el turismo mal encaminado puede acarrear alteraciones del ecosistema, y un exceso en la capacidad de carga del 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 y libres, 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 incluye 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 a

alrededores de Pilón Lajas), Chimanes (a 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.

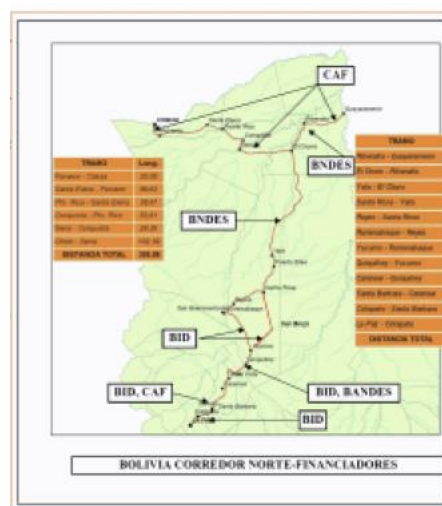
FINANCIACIÓN

Estado actual de ejecución y financiamiento para el Corredor Norte

De acuerdo a las estimaciones de la Administradora Boliviana de Carreteras y del Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo, para la conclusión del Corredor del Norte se requiere de un financiamiento de US\$ 890 millones.

Son tres los Contratos de Préstamo comprometidos para el Corredor del Norte, un Convenio e Cooperación Técnica no reembolsable, y varios compromisos de créditos de acuerdo al detalle siguiente:

A. Banco Inter-Americano de Desarrollo (BID) – \$US 307 millones (estudios, rehabilitación, mantenimiento, reconstrucción, construcción de 418 km)



- CONTRATO DE PRÉSTAMO BID 1597/SF-BO para el PROGRAMA BO-200 con el BID, por US\$. 41.435.000 (Programa Vial del Corredor Norte, Tramo La Paz – Caranavi, Eje IIRSA Río Branco – La Paz).
- CONTRATO DE PRESTAMO BID No. 1833/SF-BO para el PROGRAMA BOL- 1011 con el BID, por US\$. 120.000.000 (Programa de Mejoramiento del tramo Santa Bárbara – Rurrenabaque del Corredor del Norte).
- COOPERACIÓN TÉCNICA NO REEMBOLSABLE BID ATN/OC-10491-BO hasta el monto de US\$ 1.155.000 (Programa de Estudio a Diseño Final y Estudio Ambiental Tramos Caranavi-Quiquibey y Quiquibey-Yucumo).

B. CAF – CONTRATO DE PRÉSTAMO por US\$. 42.000.000 (Carretera de Integración Guayaramerín – Riberalta, 86 km) y \$US 5.0 millones (rehabilitación 56 km y estudios de

337 km).

C. BNDES (Brasil) \$US 230 millones (comprometido para construcción de 510 km)

D. BANDES (Venezuela) \$US 300 millones (comprometido para construcción 324 km)

E. Banco Mundial – \$US 3.4 millones (estudios 510 km)

Hasta la fecha se ha invertido y se tiene comprometido financiamiento para el Corredor Norte y sus ramales por la suma de US\$ 368.810.000. El Banco Interamericano de

Desarrollo-BID es el principal financiador del corredor tanto para estudios como para reconstrucción, rehabilitación o construcción. Hasta ahora ha financiado la

TABLA: FINANCIAMIENTO COMPROMETIDO PARA EL CORREDOR DEL NORTE
(en millones de dólares estadounidenses)

TRAMO	LENG. (km)	ESTADO	FINANCIADOR	COSTO (US\$)	OBSERVACIONES
Tramos de Construcción					
La Paz - Cotapata	51	Construcción	BID	7.100.000	Construido En 2007
Cotapata - Santa Bárbara	44	Rehabilitación	BID	170.000.000	En Ejecución
		Construcción P. Mejoramiento	BID	170.000.000	Construido En 2004
Santa Bárbara - Caranavi	54	Estabilización, Buzos, P. Mejoramiento	BID	13.000.000	Construido En 2004
		Construcción Vial	BID	40.000.000	Aplicación de Estudios
Santa Bárbara - Yucumo	54	Mejoramiento	BID	1.800.000	Aplicación de Estudios
		Mejoramiento	BID	40.000.000	Aplicación de Estudios
Yucumo - Rurrenabaque	134	Mejoramiento	BID	1.800.000	Aplicación de Estudios
		Mejoramiento	BID	4.000.000	Aplicación de Estudios
Yucumo - Rurrenabaque	44	Rehabilitación	BID	10.000.000	Aplicación de Estudios
		Rehabilitación	BID	10.000.000	Aplicación de Estudios
Caranavi - Quiquibey	54	Construcción	BID	7.100.000	Aplicación de Estudios
		Construcción	BID	7.100.000	Aplicación de Estudios
Quiquibey - Yucumo	54	Mejoramiento	BID	1.800.000	Aplicación de Estudios
		Mejoramiento	BID	1.800.000	Aplicación de Estudios
Yucumo - Rurrenabaque	54	Mejoramiento	BID	1.800.000	Aplicación de Estudios
		Mejoramiento	BID	1.800.000	Aplicación de Estudios
Rurrenabaque - Guayaramerín	54	Mejoramiento	BID	1.800.000	Aplicación de Estudios
		Mejoramiento	BID	1.800.000	Aplicación de Estudios
Rurrenabaque - Guayaramerín	54	Mejoramiento	BID	1.800.000	Aplicación de Estudios
		Mejoramiento	BID	1.800.000	Aplicación de Estudios
Guayaramerín - Cobija	54	Mejoramiento	BID	1.800.000	Aplicación de Estudios
		Mejoramiento	BID	1.800.000	Aplicación de Estudios
Cobija - Riberalta	54	Mejoramiento	BID	1.800.000	Aplicación de Estudios
		Mejoramiento	BID	1.800.000	Aplicación de Estudios
Total Construcción					
Tramos de Estudios					
La Paz - Cotapata	51	Estudios	BID	1.000.000	Estudios
		Estudios	BID	1.000.000	Estudios
Cotapata - Santa Bárbara	44	Estudios	BID	1.000.000	Estudios
		Estudios	BID	1.000.000	Estudios
Santa Bárbara - Caranavi	54	Estudios	BID	1.000.000	Estudios
		Estudios	BID	1.000.000	Estudios
Santa Bárbara - Yucumo	54	Estudios	BID	1.000.000	Estudios
		Estudios	BID	1.000.000	Estudios
Yucumo - Rurrenabaque	134	Estudios	BID	1.000.000	Estudios
		Estudios	BID	1.000.000	Estudios
Yucumo - Rurrenabaque	44	Estudios	BID	1.000.000	Estudios
		Estudios	BID	1.000.000	Estudios
Rurrenabaque - Guayaramerín	54	Estudios	BID	1.000.000	Estudios
		Estudios	BID	1.000.000	Estudios
Rurrenabaque - Guayaramerín	54	Estudios	BID	1.000.000	Estudios
		Estudios	BID	1.000.000	Estudios
Guayaramerín - Cobija	54	Estudios	BID	1.000.000	Estudios
		Estudios	BID	1.000.000	Estudios
Cobija - Riberalta	54	Estudios	BID	1.000.000	Estudios
		Estudios	BID	1.000.000	Estudios
Total Estudios					
Total Financiamiento					
481					

El detalle de la situación del financiamiento y estado de los tramos es el siguiente Tabla 1. construcción y reconstrucción de la carretera La Paz – Cotapata, la construcción de la carretera y mantenimiento de la carretera Cotapata – Santa Bárbara; se encuentra financiando estudios y mantenimiento de los tramos Santa Bárbara – Caranavi – Quiquibey, reconstrucción del tramo Quiquibey – Yucumo y construcción de la carretera Yucumo – Rurrenabaque. La Corporación Andina de Fomento ha ingresado al Corredor financiando

parcialmente la carretera Cotapata – Santa Bárbara, en su totalidad la carretera Riberalta – Guayaramerín y estudios en el tramo Cobija – Riberalta.

CONTRATO DE PRÉSTAMO 1597/SF-BO: PROGRAMA BO-200 entre la República de Bolivia y el BID, para el “Programa vial del Corredor Norte, tramo La Paz – Caranavi, Eje IIRSA Rio Branco – La Paz”, fue firmado el 10 de abril de 2005. Comprende la Rehabilitación del tramo La Paz – Cotapata, y en particular obras ha realizarse en la carretera Cotapata – Santa Bárbara: estabilización, gestión del riesgo y Conservación Vial (construcción de obras de corrección de pasivos socio-ambientales: estabilización de buzones, drenajes, programas de capacitación, etc., obras de carácter geotécnico: recuperación de cauces y estabilidad de taludes y otras de mejoramiento de la carretera), el

diseño e implementación de un sistema de gestión de riesgo e implantación de un sistema de alerta temprana para la carretera Cotapata – Santa Bárbara, el mantenimiento preventivo y conservación especial de la carretera para garantizar su operatividad, compensación social y seguridad vial, que comprende: compensación a pobladores afectados, implantación de un programa de señalización y seguridad vial tanto para la carretera nueva como para el tramo antiguo; y diseño para el mejoramiento del tramo Santa Bárbara – Caranavi además de fortalecimiento

El costo del Programa y plan de financiamiento se distribuye en las siguientes categorías de inversión: institucional al Servicio Nacional de Caminos.

Tabla 2: COSTOS DEL PROGRAMA(US\$)

I.	Rehabilitación del tramo La Paz - Cotapata	5.160.000
II.	Construcción de obras de estabilización del tramo Cotapata – Santa Bárbara, Gestión del Riesgo y Conservación Vial del tramo La Paz – Cotapata – Santa Bárbara	21.768.000
III.	Diseño para el mejoramiento del tramo Santa Bárbara– Caranavi	5.000.000
IV.	Compensación social y Seguridad Vial	1.685.000
V.	Fortalecimiento Institucional	1.946.000
VI.	Auditoría del Programa	335.000
VII.	Imprevistos	3.588.520
VIII.	Gastos Financieros	1.952.480
	Total	41.435.000

Fuente: Contrato de Préstamo 1597/SF-BO

El componente de Fortalecimiento Institucional complementa al componente del mismo nombre del denominado “Apoyo al Sector Vial” del Contrato de Préstamo 1039/SF-BO. El Sector transporte y en particular el Servicio Nacional de Caminos han sido objeto permanente de préstamos y apoyo para fortalecimiento institucional por parte del BID y el BM. El préstamo BM 68968 del 2002 por US\$284 millones, incluye para fortalecimiento

institucional US\$30 millones. Este préstamo ha experimentado muchos problemas en su implementación, el hecho de que hasta la fecha solamente 50% de los recursos comprometidos han sido desembolsados después de 5 años de ejecución refleja los problemas del SNC/ABC y del sector en la ejecución de créditos y de proyectos. La distribución del financiamiento del crédito corresponde a:

Tabla 3: DISTRIBUCIÓN DEL FINANCIAMIENTO [1]

DISTRIBUCIÓN	MONTO US\$
BID	33.148.000
APORTE LOCAL (Prefectura de La Paz)	7.308.000
Administradora Boliviana de Carreteras	979.000
TOTAL	41.435.000

COTAPATA – SANTA BÁRBARA

Mediante el Contrato de Préstamo 1597/SF-BO, a las inversiones realizadas hasta el 2006 de US\$ 174.000.000 en Cotapata – Santa Bárbara se seguirán sumando US\$ 23.453.00. Adicionalmente y tal como lo establece el contrato, se suman los aportes anuales por un monto de US\$ 400.000 que la ABC deberá realizar al Fondo de Reserva para Conservación de las obras que forman parte de este contrato, con recursos provenientes de la Cuenta Nacional de Conservación Vial.

El Programa incluye estudios de Factibilidad y Diseño Final del tramo Santa Bárbara – Caranavi. Este tramo junto con Cotapata – Santa Bárbara son considerados una “barrera física” para el Corredor del Norte. Lo que se pretende con el estudio es “aprovechar la experiencia de la carretera Cotapata – Santa Bárbara”.

Cotapata – Santa Bárbara, un tramo de 49 Km., es uno de los grandes problemas del Corredor Norte. El tiempo de construcción (12 años), el elevado costo y las inversiones previstas a futuro demuestran los errores en la concepción (diseños y estudios) y planificación del proyecto. Hasta ahora no existe certeza del funcionamiento de esta carretera, las condiciones

geológicas e hidrológicas de la zona por la que se optó construirla han configurado una situación de incertidumbre. A pesar de los riesgos, la llamada “Carretera de la Muerte” que vincula La Paz con el norte de Bolivia sigue siendo la ruta empleada por transportistas y camiones de alto tonelaje como la única alternativa existente cuando la carretera Cotapata – Santa Bárbara es cerrada al tráfico vehicular.

CONTRATO DE PRESTAMO No. 1833/SF-BO (Programa BOL-1011), mejoramiento del Tramo Santa Bárbara – Rurrenabaque del Corredor Norte, establece un crédito por US\$ 120 millones dividido en tres componentes, dos destinados a la construcción, mejoramiento y pavimentación de tramos del Corredor del Norte y uno destinado al fortalecimiento institucional. El detalle de los componentes del programa son (Tabla 4):

Tabla 4: COMPONENTES DEL CONTRATO DE PRÉSTAMO No. 1833/SF-BO

COMPONENTE	SUBCOMPONENTE	DETALLE
I	1	Rehabilitación y Pavimentación del tramo Quiquibey-Yucumo, incluye mantenimiento del tramo.
	2	Mejoramiento y Pavimentación del tramo Yucumo-Rurrenabaque, incluye mantenimiento del tramo y relocalización de construcciones afectadas, reposición de infraestructura, adquisición de predios y reasentamiento de familias afectadas.
	3	Mejoramiento del tramo Yucumo-San Borja
II		Mantenimiento del tramo Santa Bárbara-Caranavi-Quiquibey
III		Programa de fortalecimiento Institucional a la Administradora Boliviana de Carreteras en aspectos administrativos, recursos humanos, gerencia, estudios técnicos, adquisición de

vehículos y equipos, gerencia del mantenimiento y otros, en base a los resultados de una consultoría llevada a cabo con anterioridad por el Banco.

Fuente: Contrato de Préstamo 1833/SF-BO

El costo del Programa y plan de financiamiento se distribuye en las siguientes categorías de inversión:

Tabla 5: COSTOS DEL PROGRAMA BID BO 1001 [2] (US\$)

1 Ingeniería y Administración	15,382,000
1.1 Supervisión de obra	7,670,000
1.2 Gerenciamiento de Proyecto (GP)	5,112,000
1.3 Unidad de Administración de Programas (UAP/ABC)	1,800,000
1.4 Auditoría y evaluaciones	800,000
2 Costos Directos	83,933,000
2.1 Obras Civiles	73,946,000
2.1.1 Rehabilitación y Pavimentación del tramo Quiquibey-Yucumo	16,743,000
2.1.2 Mejoramiento y Pavimentación del tramo Yucumo-Rurrenabaque	53,453,000
2.1.3 Tramo Yucumo-San Borja	3,750,000
2.2 Mantenimiento Periódico y Rutinario	9,987,000
2.2.1 Tramo Santa Bárbara-Caranavi	5,157,700
2.2.2 Tramo Caranavi-Quiquibey	4,829,300
3 Fortalecimiento Institucional	5,600,000
3.1 Consultorías/ Estudios	2,132,000
3.2 Adquisición de bienes, equipos y vehículos	2,634,000
3.3 Capacitación de RRHH y alta gerencia ABC	834,000
4 Gastos concurrentes	3,100,000

4.1 Indemnizaciones	2,600,000
4.2 Planes de Gestión Ambiental y Consultorías	500,000
5. Sin asignación específica	7,435,000
5.1 Imprevistos	7,435,000
6. Gastos Financieros	4,550,000
6.1 Inspección y Vigilancia	1,200,000
6.3 Intereses	3,350,000
Total	120,000,000

[1] En relación a los gastos financieros, el contrato especifica: Recursos para inspección y vigilancia generales Del monto del financiamiento, se destinarán la suma de US\$331.480, para cubrir los gastos del Banco por concepto de inspección y vigilancia generales. Intereses (a) El Prestatario pagará semestralmente sobre los saldos deudores diarios del Préstamo intereses del 1% por año hasta los diez (10) años contados a partir de la firma del presente Contrato y del 2% por año desde esa fecha en adelante, que se devengarán desde las fechas de los respectivos desembolsos. (b) Los intereses serán abonados con recursos del Financiamiento y sin necesidad de solicitud del Prestatario.

[2] En relación a los Gastos Financieros, el contrato especifica: Recursos para inspección y vigilancia generales Del monto del Financiamiento, se destinarán la suma de un millón doscientos mil dólares (US\$1.200.000), para cubrir los gastos del Banco por concepto de inspección y vigilancia generales. Intereses (a) El Prestatario pagará semestralmente sobre los saldos deudores diarios del Préstamo intereses del 1% por año hasta los diez (10) años contados a partir de la firma del presente Contrato y del 2% por año desde esa fecha en adelante, que se devengarán desde las fechas de los respectivos desembolsos. El primer pago se efectuará el 11 de octubre de 2007 y los siguientes en los días 11 de los meses de abril y de octubre de cada año.(b) Los intereses serán abonados con recursos del Financiamiento y sin necesidad de solicitud del Prestatario, durante el período de desembolso y en las fechas establecidas en el párrafo anterior.

ACCION

Recomendaciones del estudio de caso BIBECA/Fobomade sobre Corredor Norte (2008)

El propósito de este Estudio de Caso es involucrar al Corredor del Norte en la construcción de desarrollo con equidad como respuesta a las asimetrías entre naciones, regiones y al interior de las regiones. Se concreta en el planteamiento de desafíos a vencer en el reciente proceso de planificación de desarrollo del país y de integración del territorio en el cual las acciones que se van desarrollando en relación al Corredor del Norte tendrán importantes efectos. Este proceso de cambiar la secuencia actual de inversiones en el Corredor Norte es urgente, puesto que la oportunidad de las acciones es parte del objetivo que se quiere alcanzar. De esta manera surge una propuesta de recomendaciones:

1. Ordenamiento de la Planificación Territorial Estatal, se debe trabajar intensamente en el fortalecimiento y consolidación de una organización estatal que potencie y centralice efectivamente la planificación integrando con coherencia las medidas que permitan orientar el desarrollo. Significa establecer los límites y formas de extracción de recursos naturales, el ordenamiento y planificación territorial en base al análisis de potencialidades territoriales y los objetivos de sustentabilidad ambiental y equidad social. Dicha propuesta deberá definir con claridad la distribución de competencias y atribuciones de los ministerios, las prefecturas, los gobiernos municipales, la aplicación de las transversalidades temáticas y las estructuras de coordinación interestatal y parlamentaria sobre la base de la planificación nacional.
2. Liderazgo para la Integración del Norte de Bolivia, el Ministerio de Planificación del Desarrollo y en particular el Viceministerio de Planificación Territorial y Medio Ambiente debe asumir el liderazgo pleno para la planificación del desarrollo del país. Significa que el Ministerio de Planificación del Desarrollo debe contar con un equipo sectorial especializado en la planificación nacional y compatibilización de los procesos sectoriales de hidrocarburos, minería, electricidad, agricultura, riego, medio ambiente, producción, agua y saneamiento, transportes, financiamiento de proyectos, etc. en el marco establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010. Asimismo debe contar con capacidades de coordinación con

los diferentes sectores y con el Ministerio de la Presidencia para trasladar la planificación marco nacional a todos los niveles sectoriales y subnacionales. Incluyendo la generación de mecanismos operativos para el alineamiento de los recursos financieros de la cooperación y los planes prefecturales, municipales y comunitarios al Plan Nacional de Desarrollo.

3. Fortalecimiento de las capacidades institucionales, de la misma manera, forma parte de la planificación del Estado el enfrentar las necesidades de desarrollo de capacidades analíticas y ejecutoras en los diferentes niveles de gobierno: nacional, prefectural, municipal y en el Poder Legislativo. El objetivo es crear una conciencia crítica y analítica en el diseño de políticas y operativización de planes, programas y ejecución de proyectos.
4. Establecer un Proceso Integral de Participación, la planificación y las estrategias de viabilidad de las políticas deben partir del territorio, sus potencialidades, su conformación, sus necesidades y de la democratización del poder público a través de la amplia participación de quienes lo habitan. Se requiere trabajar y consolidar espacios de participación, como el Foro Amazónico, en la construcción de la planificación integral del desarrollo. Deben formar parte del debate de construcción de la planificación, políticas y programas de educación, servicios de salud, transporte, energía, de fronteras, proyectos como el Corredor Norte, agroindustriales, hidroeléctricos; las capacidades, necesidades y potencialidades regionales (producción agrícola, saberes locales, desarrollo tecnológico, etc.).
5. Fondo Financiero para la Integración del Norte, reducir la pobreza exige un conjunto integral de intervenciones de política social (educación, salud pública, agua y saneamiento, conservación de áreas protegidas, acceso a recursos financieros, capacitación para el empleo, generación de empleo, soberanía alimentaria, participación local, apoyo a la producción, etc.). Estas intervenciones del estado requieren del apoyo de un gasto fiscal constante a favor de los sectores más pobres de la sociedad. El estado nacional debe definir la(s) fuentes de inversiones para la consolidación del paquete de intervenciones sociales, entre estas, la regulación del gasto de los niveles subnacionales que cuentan con importantes recursos provenientes de la Nacionalización de los Hidrocarburos y en particular del Impuesto Directo a los

Hidrocarburos, pero no así con la capacidad de gasto del dinero público.

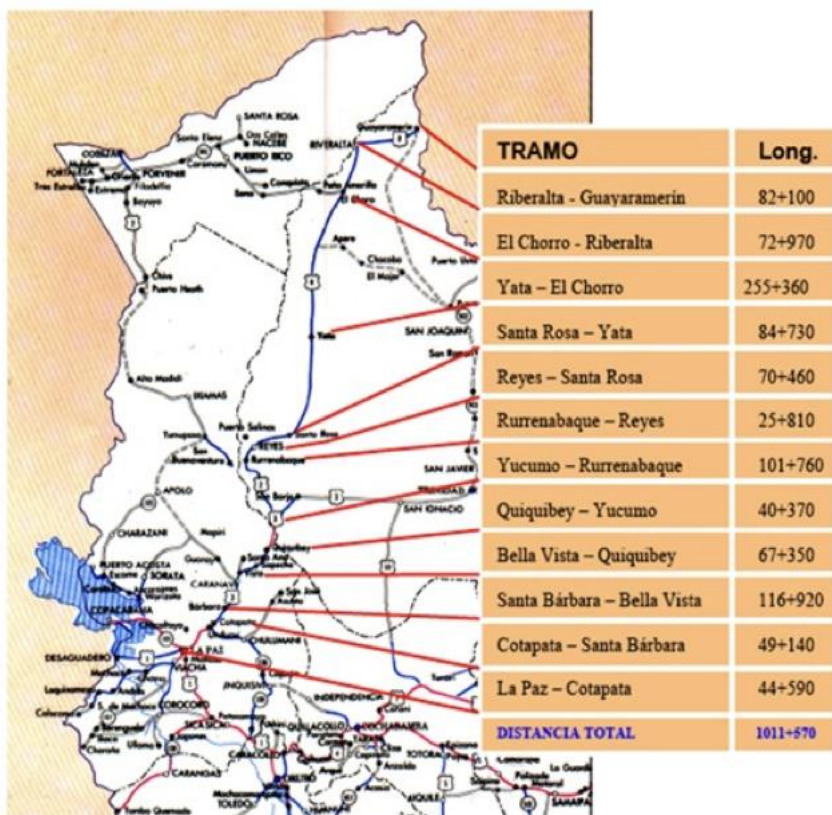
6. Política de transportes traducida en Planes Nacionales. Resulta imprescindible el análisis de “lo fundamental” para la redefinición de la Red Fundamental de Carreteras en base a los lineamientos de la Política de Transportes que prioriza las necesidades locales. Un Nuevo Plan Nacional de Transporte y un Plan Nacional de Carreteras como parte de la planificación del desarrollo del país y de las regiones, basados en la política de priorización de las necesidades internas, deben ser diseñados para que las vías de transporte constituyan un instrumento más para el desarrollo interno y la consolidación de soberanía sobre el territorio. Se trata de revertir la tendencia al desmembramiento de porciones del territorio nacional como efecto de las políticas y obras de infraestructura que priorizaron la vinculación de regiones del país con Estados vecinos [1]. En el marco de sus atribuciones ya es tiempo que el Viceministerio de Transportes asuma su rol en el diseño de los Nuevos Planes Nacionales de Transportes (terrestre, aéreo, fluvial), y de Carreteras tal como establece el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010. Es necesario que se posicione como cabeza del sector en la generación de políticas, planes y programas garantizando la integración de las consideraciones sociales y ambientales y las de orden económico en el proceso de toma de decisiones. Involucra también superar las deficiencias y debilidades del Viceministerio de Transporte para cumplir sus funciones en relación a la planificación del transporte y en la responsabilidad en materia ambiental en el área de su competencia que han sido permanentes desde gestiones pasadas. Se hace necesaria la revisión de normas y parámetros adoptados para el diseño de carreteras de la Red Vial Fundamental en base a los cuales los diseños finales de los diferentes tramos del Corredor Norte han sido realizados. Estos diseños dan como resultado mega-obras destinadas a vehículos de gran capacidad (tonelaje) para el transporte de la carga internacional y no así carreteras de menor costo, diseñadas a partir de los volúmenes de tráfico y cargas nacionales.
7. Planificación del transporte regional, la planificación del transporte involucra el análisis de los diferentes modos de transporte, la sinergia entre proyectos, contar con un Plan Nacional a la escala de las necesidades del país y a los objetivos de vinculación externa que el país requiera. Este Plan debe ser trasladado a los ámbitos

regionales y locales. Se han planteado diferentes proyectos de vinculación del norte de Bolivia con el resto del país y hacia el exterior, también existen rutas que son utilizadas desde épocas pasadas por los pobladores y comunidades locales, que tienen gran importancia para la interrelación de los pueblos. El proceso de planificación del transporte debe pasar por el análisis de diferentes modos de transporte, su relación, las demandas, limitaciones, proyectos, el estado actual de los mismos, etc. Deberían formar parte de proyectos en estudio y consideración las carreteras La Paz – Guayaramerín, San Buenaventura – Ixiamas, Puerto Heath – Cobija; la hidrovía Ichilo-Mamoré, otras rutas nacionales, departamentales y vecinales, de tal forma que toda iniciativa de ejecución guarde relación con la planificación.

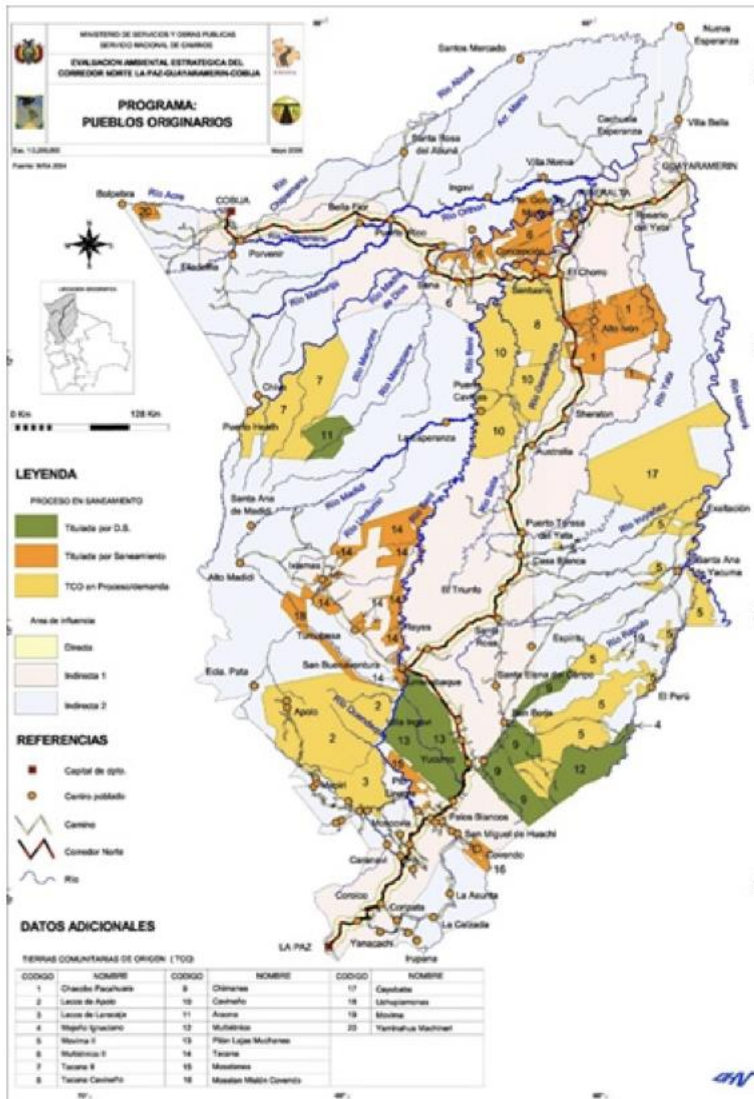
8. Política Energética y Planificación Energética Nacional y en el norte de Bolivia, es urgente la consolidación y diseño de una Política Energética, de un Plan Nacional y Planes Regionales con visión hacia lo nacional, diversificada y tomando en cuenta las diversidades y potencialidades regionales y locales. Urge la ampliación del Sistema Interconectado Nacional y su complementariedad con sistemas de energías limpias de escala local y regional, lo que implica una mayor conexión y presencia del Estado en las regiones y las capacidades de fiscalizar el cumplimiento de la normativa y la aplicación de la política con transparencia. Se debe resolver de manera inmediata una de las principales necesidades de la región, que postergan el derecho de los pobladores del norte amazónico a energía para su desarrollo.

[1] El Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010 establece una nueva forma de relacionamiento externo: “Vivir Bien extensivo a las relaciones con los pueblos en condiciones distintas al simple intercambio mercantil de productos entre empresas, que benefician primero a sus propietarios y residualmente a los demás, significa incorporar la solidaridad, la complementariedad y la reciprocidad, entendida como ayuda oportuna y no como un intercambio de compensaciones obligatorias y equivalentes en las relaciones entre naciones y pueblos”. PND 2006 – 2010.

IMAGENES



Tramos del Corredor Norte
(SNC-Bolivia)



Mapa de Pueblos Originarios (SNC- Bolivia)

BIBLIOTECA

Estudio Estrategico Ambiental (BID-2007)

[IDB DHV Corredor Norte EAE](#) (Dic 2006) 243 pg (PDF, 84,957KB)

[BID CN EAE Tomo I Sector Transporte](#) (May 2005) 154 pg (PDF, 35,300KB)

[IDB CN EAE Tomo II Recursos Naturales](#) (May 2005) (PDF, 23,857KB)

[IDB CN EAE Tomo III Economia](#) (May 2005) pg 142 (PDF, 13,329KB)

[IDB CN EAE Tomo IV Institucional Legal](#) (May 2005) 192 pg (PDF, 15,744KB)

[IDB CN EAE Tomo V Diagnostico Socio-Economico Zona Yungas y Subandino](#) (PDF, 12,362KB)

[IDB CN EAE Tomo V Diagnostico Socio-Econ y Cultural Zona 2 Piedemonte y Llanuras](#) (May 2005) pg 110 (PDF, 11,225KB)

[IDB CN EAE Tomo V Diagnostico Socio-Econ Zona Norte Amazonico](#) (May 2005) 210 pg (PDF, 18,751KB)

[IDB CN EAE Tomo V Diagnostico Socio-Econ Anexo Demografia](#) (Mayo 2005) 52 pg (PDF, 5,836KB)

[IDB CN EAE Plan de Accion Estrategico](#) (Sept 2006) (PDF, 13,151KB)

[IDB CN EAE Consulta Publica Municipal](#) 27 pg (PDF, 1,815KB)

[IDB CN EAE Consulta Publica](#) (Nov 2004) 37 pg (PDF, 4,883KB)

[IDB CN EAE Areas de Influencia](#) (Agosto 2004) 10 pg (PDF, 1,812KB)

[IDB TC EAE CN](#) (2003) (PDF, 478KB)

Legislación

[BO-L1011: Mejoramiento del tramo Santa Bárbara-Rurrenabaque – Corredor Norte Ley N° 3629. Convenio de préstamo Bolivia-CAF. Proyecto “Carretera de Integración Guayaramerín-Riberalta”](#)

Documentos y presentaciones de sociedad civil

[Soboce: Cachuela Esperanza](#) (PDF, 4,657KB)

[Convocatoria Gobernabilidad de la Amazonia Frente al Cambio Climatico](#) (PDF, 595KB)

[Conferencia Mundial de los Pueblos sobre el Cambio Climático y los Derechos de la Madre Tierra](#) (PDF, 131KB)

[Proyecto Alianzas Rurales Areas Piloto](#) (PDF, 752KB)

[¿ES VIABLE EL PROYECTO CACHUELA ESPERANZA? Jorge Molina Carpio](#) (PDF, 83KB)

[Lidema: Informe del Estado Ambiental de Bolivia 2007-2008](#) (PDF, 48,703KB)

[Hidroeléctricas: no todo lo que brilla es oro](#) (PDF, 130KB)

[Cidob: Resolucion de la VI Comision Nacional](#) (PDF, 213KB)

[Cidob: Resolucion sobre Actividad Hidrocarburidera](#) (PDF, 567KB)

[Resolucion Sobre Reasentamientos en Pando](#) (PDF, 114KB)

[BIC: Presentacion Caso Corredor Norte](#) (PDF, 3,981KB)

[Análisis Puente](#) (PDF, 8,324KB)

Boletín BICECA (Enero 2008) Resumen Ejecutivo: Caso Corredor Norte Por Silvia Molina, Coordinadora Regional de BIC (La Paz, Bolivia) con Foro Boliviano – Medioambiente y Desarrollo (Fobomade)

[Boletín mensual enero 2009: Caso Corredor Norte](#) 1/21/2009 (PDF, 885KB)

[Corredor del Norte: Presentacion BICECA \(Oct 2008\)](#) (PDF, 1,393KB)

[CSF Efectos de los proyectos de energia y transporte en la expansion del cultivo de soja en la cuenca del rio Madeira](#) (May 2007)

[Avances del estudio de caso: Corredor del Norte](#)

[CSF Beneficios y costos del mejoramiento de la carretera Charazani – Apolo](#) (Dec. 2007)

[CSF Carreteras y áreas protegidas: un análisis económico integrado de proyectos en el norte de la Amazonía Boliviana](#) (Ago 2007)

[CSF Una carretera a través de Madidi: Un análisis económico-ambiental](#) (Jun 2006)

[CSF Beneficios económicos regionales generados por la conservación: El caso del MADIDI](#) (May 2006)

[CSF \(1999\) Dos Caminos y un Lago-Analisis economico del desarrollo de infraestructura en la cuenca del rio Beni](#) (PDF, 1,215KB)

Artículos de prensa

[IDB, Bolivia Sign \\$33 Million for Northern Corridor Highway Program](#) 10 de Abril de 2005

[Para ejecución de obras viales: BID concederá crédito de 120 millones de dólares. Recursos serán empleados para unir el occidente y el oriente del país](#) 7 de Mayo de 2005

[Afirma el Ministro de Planificación: Carretera al Norte paceño se construirá con o sin recursos de Cuenta del Milenio](#) 16 de Marzo de 2007

[Integrará el altiplano con región amazónica: Crédito del BID impulsa proyecto “Corredor Norte”](#) 17 de Mayo de 2007

[Garantizan mejoramiento de enlace del Corredor del Norte](#) 30 de Julio 2007

[Aprueban convenio para mejoramiento de la carretera Santa Bárbara – Rurrenabaque](#) 01 de

[Agosto de 2007](#)

[Para carretera habilitan nuevos créditos del Banco Interamericano 19 de Marzo de 2007](#)

[Todo el plan de desarrollo del Norte de La Paz pasa por la vinculación caminera 120 de](#)

[Agosto de 2007](#)

Vínculos de interés

Gobierno

[Administradora Boliviana de Carreteras](#)

[Información oficial de la Administradore Boliviana de Carreteras respecto al Corredor Norte](#)

[Ministerio de Transporte – Brasil](#)

Sociedad Civil

[Fobomade](#)

[CEADESC](#)

[Herenica](#)

[Universidad Amazónica Pando](#)

[Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios](#)

IFIs

[Banco Inter-Americano de Desarrollo – Proyectos de Transporte](#)

CONTACTOS

Sociedad Civil

Miguel Suarez, Centro de Estudios Aplicados del Desarrollo Social y Cultural (CEADESC)

Santa Cruz

Tel.: (591) 3 3646191

Email:msuarez@ceadesc.org

www.ceadesc.org

Enrique Laats, Puente Entre Culturas (PEC) Santa Cruz

Tel.: (591) 3 337-3241

Email: laats@crossculturalbridges.org

www.puenteentreculturas.org

Silvia Molina, IRSA Integracion, FOBOMADE

Dirección: Calle Colón No. 161 Edificio Barrosquira Piso 10, Bolivia

Tel.: 591 – 2 – 70548971 (Actualizado Agosto 2008)

Patricia Molina, Coordinadora FOBOMADE

Dirección: Calle Colón No. 161 Edificio Barrosquira Piso 10, Bolivia

Tel.: 591 – 2 – 2315058

Email: patricia@fobomade.org.bo

Sitioweb: <http://www.fobomade.org.bo> (Actualizado Agosto 2008)

Jenny Gruenberger Perez, Directora Ejecutiva, LIDEMA

Av. Ecuador 2131

Tels. 2419393, 2150106

Fax: 2412322

Email: jennyg@lidema.org.bo

Web: www.lidema.org.bo

Herencia, Calle Cívica

No. 047 , Barrio Miraflores, Cobija, Pando

Teléfono / Fax: (591)- 3 8422549

Email: pando@herencia.org.bo

Web: www.herencia.org/bo

Cecilia Ayala Aguirre, Conservación Estratégica-Bolivia

Av. Sánchez Lima No. 2600, Edificio Tango, Piso 7, Depto. 02, La Paz, Bolivia

Tel/Fax: (+591 2) 243-1038

Email: cecilia@conservation-strategy.org; csfbolivia@entelnet.bo

Web: www.conservation-strategy.org

Lilian Painter, Directora-Programa Bolivia, Sociedad Para la Conservacion de la Vida
Silvestre (WCS/Bolivia)

C.13 No. 594 – Obrajes, Casilla 3-35181 S.M. La Paz, Bolivia

Tel. 591-2-2786642/2126905

Email: lpainter@wcs.org

Marcela Anez, Oficial de Infraestructura, WWF Bolivia

Calle La Paz 326, Casilla 1633, Trinidad, Bolivia

Tel. 591 3 4624969

Email: manez@wwfbolivia.org

Web: www.panda.org/bolivia

Gobierno

Contacto en Bolivia:

Ministerio de la Presidencia, Juan Ramón Quintana

E-Mail: correo@presidencia.gov.bo

Tel/Fax: (591-2)2202321

Calle Ayacucho s/n

Coordinador Nacional de IIRSA: José Kinn Franco, Viceministro de Transportes,

Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

Dirección: Edif. Centro de Comunicaciones, Piso 10, La Paz

Teléfono: (5912) 211-9945

E-mail: jkinn@oopp.gov.bo; rolivares@oopp.gov.bo

Guillermo Rubin de Celis, Sectorialista Transporte, Viceministro de Transportes,

Ministerio de Obras Publicas, Servicios y Vivienda

Tel. (5912) 2211 9946

Email: grubin@oopp.gov.bo

Alfredo Alex Calasich Canaviri, Consultor Conservacion Vial, Viceministro de Transportes, Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

Dirección: Edif. Centro de Comunicaciones, Piso 10, La Paz

(5911) 2211-9999, int. 117, movil 7269 4348

Email: acalasich@oopp.gov.bo ;alexcc@hotmail.com

Mary Fressia Capobianco Aponte, Consultora, Viceministro de Transportes, Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

Dirección: Edif. Centro de Comunicaciones, Piso 10, La Paz

Tel (591) 2211 9999

Email: mfreca77@hotmail.com

Patricia Ballivián, Viceministra de Producción Industrial a Mediana y Gran Escala.

Ministerio de Desarrollo Productivo y Economía Plural

Avenida Mariscal Santa Cruz esq. Calle Oruro. Edificio Palacio de Comunicaciones Pisos 16,17 y 20.

Tel/Fax: 2124235, 2124237

MIGUEL FREDDY SARAVIA AGUILAR, Administradora Boliviana de Carreteras

Email: saravia.miguel@abc.gov.bo

FERNANDO OCHOA FIGUEROA, Administradora Boliviana de Carreteras

Email: ochoa.fernando@abc.gov.bo

Carlos Romero, Ministerio de Autonomía

Av. Mcal. Santa Cruz No. 1392 Edif. Cámara Nacional de Comercio Piso 11, La Paz –
Bolivia

Telefono: (591-2) 2110930 –Fax: (591-2) 2113613 – Casilla 1397

Contactos en Brasil:

Coordinador IIRSA: Alfonso Oliveira de Almeida, Secretario de Planeamiento e Inversiones Estratégicas, Ministerio de Planeamiento, Presupuesto y Gestión
Dirección: Explanada dos Ministerios, Bloco K, Andar 3, Brasilia, 70040-906
Tel: (5561) 429-4080, 223-3862
E-mail: afonso.almeida@planejamento.gov.br (Actualizado Agosto 2008)

Alfredo Pereira Do Nascimento, Ministro de Estado dos Transportes
Dirección: Explanada dos Ministerios, Bloco R, Andar 6, sala 600, Brasilia
Tel 5561- 311-7863
Email: alfredo.nascimento@transportes.gov.br (Actualizado Agosto 2008)

Contactos en las IFIs:

Enrique Sossa, Especialista Sectorial, Banco Inter-Americano de Desarrollo
Edif. BISA, P.6, La Paz, Bolivia
Tel. (591) 2 2351221
Email: enriqueso@iadb.org

Arnaldo Artet, Director Adjunto, Corporacion Andino de Fomento
Ave. Arce No. 2915, La Paz, Bolivia
Tel. (591) 2 243 3333
Email: aaltet@caf.com