



# **COSIPLAN = IIRSA**

**INFRAESTRUCTURA PARA LA OCUPACIÓN  
Y SAQUEO DE NUESTROS TERRITORIOS**



Barrio Equipetrol, Calle 7 Este N° 29  
Teléfono-Fax:3431332 -3432098  
[www.probioma.org.bo](http://www.probioma.org.bo)  
[probioma@probioma.org.bo](mailto:probioma@probioma.org.bo)

Santa Cruz - Bolivia  
Diciembre 2018

Fuentes:

Sitio web COSIPLAN: <http://www.iirsa.org>

Hidrografía: un examen ambiental inicial de la vía fluvial Paraguay -Paraná. Bucher, E.H.; Bonetto, A.; Boyle, T.; Canevari, P.; Castro, G.; Huszar, P. e Stone T. 1993.

# ¿Qué es COSIPLAN - IIRSA?

## EJES DE INTEGRACIÓN IIRSA



Año 2000  
10 ejes  
514 proyectos

## IIRSA: Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana

Surgió el año 2000 en la Primera Cumbre de Presidentes de Sudamérica en Brasilia con la intervención de los organismos financieros: CAF, BID y FONPLATA, para la asistencia técnica y financiamiento de los proyectos.

Dividió el continente en 10 ejes de "integración". Se planificaron 514 proyectos de transporte, energía y comunicación para dar soporte a la extracción y exportación de los recursos naturales.

## COSIPLAN: Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento

Fue creado el 2009 por la UNASUR (Unión de Naciones Sudamericana) donde los denominados gobiernos progresistas plantearon otro tipo de integración. Inicialmente cuestionaron la IIRSA por su contenido neoliberal y de impulso al libre comercio.

El 2011, IIRSA y sus proyectos fueron incorporados al Consejo como su Foro Técnico.

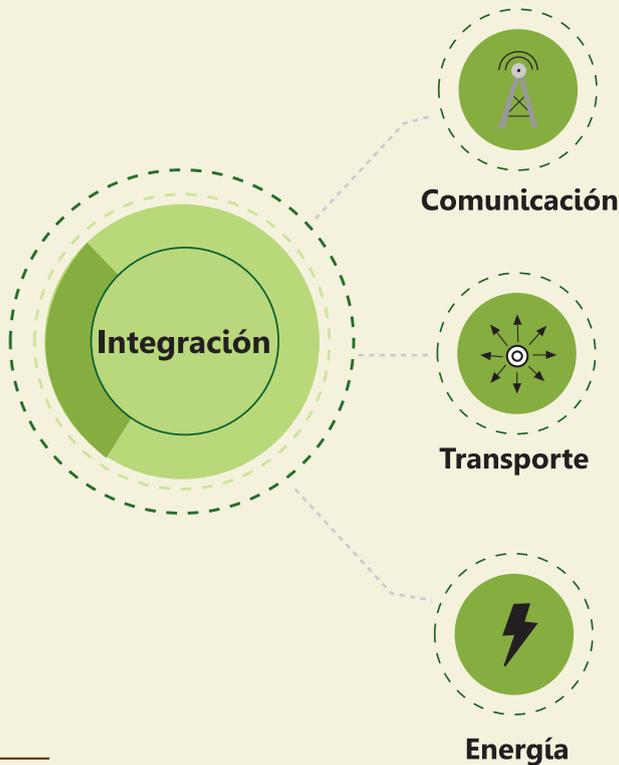
Creado  
el 2009

**COSIPLAN es IIRSA**

# Objetivos de COSIPLAN-IIRSA y lo que hay detrás

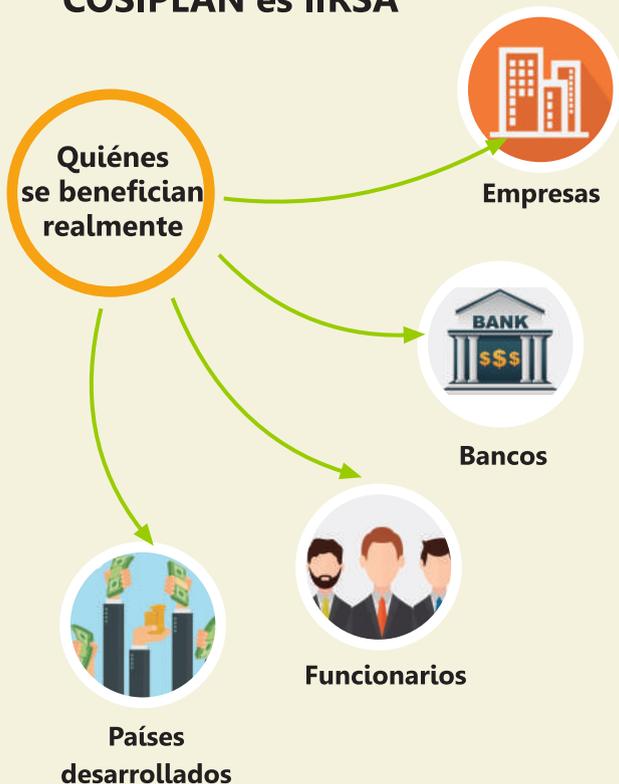
Detrás del discurso de integración se encuentra el diseño de megaobras para dar soporte de comunicación (telefonía móvil e internet), transporte (carreteras, ferrovías, hidrovía, puentes, túneles, puertos) y energía (gasoductos, hidroeléctricas) para la exportación y la sobre explotación de recursos naturales (extractivismo).

Promueve la ocupación de territorios de comunidades tradicionales, al desmantelamiento de sus sistemas de vida y su medio ambiente.



## ¿Quiénes se benefician?

### COSIPLAN es IIRSA



- Las transnacionales que controlan el negocio de producción de bienes de consumo.
- Las transnacionales que controlan el negocio de la extracción y comercialización de materias primas (minería, soya).
- Las empresas constructoras que se adjudican la construcción de estas megaobras a costa del endeudamiento de nuestros países.
- Los bancos privados, nacionales o multilaterales que financian estas obras, que luego son pagadas con el dinero de los latinoamericanos con altos intereses.
- Los países desarrollados cuyos bancos realizan los préstamos a condición de que sean sus empresas las que realicen la construcción de estas obras de infraestructura.
- Funcionarios y gobiernos corruptos que negocian las licitaciones y otros aspectos relacionados a la construcción de las obras.

## Impactos socioambientales

Estas megaobras, que se presentan como la expresión máxima de la integración regional, traen una serie de impactos a gran escala a lo largo del continente:

- Cambios de la forma de vida de las poblaciones locales.
- Ocupación y degradación de territorios usados por comunidades indígenas y campesinas.
- Cambian el balance geográfico de los territorios, estimulando la emigración.
- Generan daños irreversibles a los ecosistemas, fundamentalmente al agua.
- Generan mayor presión para la explotación de recursos naturales en lugares en buen estado de conservación (Deforestación).
- Casi todos implican relaciones económicas comerciales, como la exportación de productos e ingreso de insumos y flujos de capitales.
- Incrementan el endeudamiento de los países, mediante los préstamos que son contratados para su ejecución. Genera mayor desigualdad en el presupuesto público que debe aumentar las partidas para el pago de estos créditos y ajustar de presupuesto que puede ser destinado a salud, educación, etc.

La mayoría de los proyectos están orientados a facilitar la extracción de los recursos naturales del continente y su exportación a los mercados asiáticos, principalmente China. Por ello, el gobierno chino incrementó los préstamos condicionados a que sean empresas chinas las que construyan estas obras, profundizando los impactos socioambientales en nuestros territorios.

## Caso Corredor Bioceánico

La construcción de la carretera Santa Cruz-Puerto Suárez, conocida como corredor bioceánico, proyecto IIRSA, ha mostrado los impactos socioambientales de estas megaobras, así como los negocios que hay tras su financiamiento: el lucro de organismos financieros, empresas constructoras, endeudamiento de los Estados nacionales y corrupción.



**Deforestación**



**Contaminación**



**Obras con sobreprecio y de mala calidad**

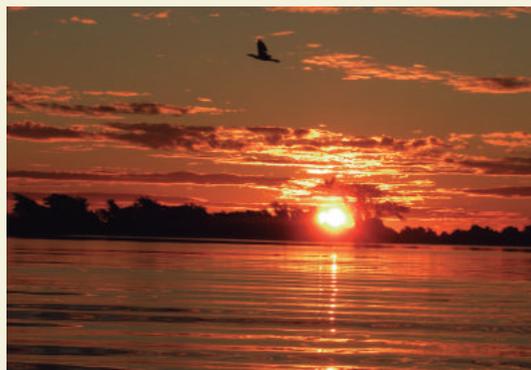
<b>Entidades a cargo del financiamiento y construcción de la Carretera Santa Cruz Puerto Suárez</b>			
<b>Tramo</b>	<b>Costo \$us</b>	<b>Financiadores</b>	<b>Empresa constructora</b>
Puente Pailas	30.000.000	Eximbank de Corea CAF Prefectura de Santa cruz	Sambu construction (Corea)
Paraíso – El Tinto	85.000.000	BID Prefectura de Santa cruz	Apolo (Bolivia) -IASA(Bolivia)
El Tinto – San José	80.000.000	Donación Unión Europea Prefectura de Santa cruz	Astaldi (Italia) ECCSA-Coboce (Bolivia)
San José– Roboré	82.000.000	CAF Prefectura de Santa cruz	ARG (Brasil) –Copesa (Bolivia)- ICA (Bolivia)
Roboré – El Carmen	97.000.000	CAF	ARG (Brasil)- Camargo Correa (Brasil)
El Carmen – Arroyo Concepción	81.000.000	CAF	Odebretch (Brasil) - IASA (Boliva)
15 puentes El Carmen Roboré	15.000.000	Donación UE Prefectura de Santa cruz	

Fuente: elaboración propia en base a datos de COSIPLAN/IIRSA y la Gobernación de Santa Cruz.

**Las empresas brasileras forman parte de la investigación “Lava Jato” por corrupción y entrega de sobornos a autoridades bolivianas para participar en la construcción de este corredor.**

# COSIPLAN/IIRSA en la Chiquitania y Pantanal

Esta importante región está atravesada por dos ejes: HPP (Hidrovía Paraguay-Paraná) y IOC (Interoceánico Central).



## Cartera de proyectos IIRSA/COSIPLAN la Chiquitania y Pantanal

ESTADO	PROYECTOS
CONCLUIDO	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Construcción de Puerto Busch</li> <li>2. Construcción de la carretera Pailón - San José - Puerto Suárez</li> <li>3. Instalación de Fibra Óptica a lo largo de la carretera Pailón - Puerto Suárez</li> <li>4. Área de control integrado Puerto Suárez - Corumbá</li> <li>5. Paso de frontera San Matías - Cáceres (Porto Limão)</li> </ol>
EJECUCIÓN	<ol style="list-style-type: none"> <li>6. Pavimentación del tramo Puerto Suárez – Mutún</li> </ol>
PRE-EJECUCIÓN	<ol style="list-style-type: none"> <li>7. Conexión vial-ferroviaria Motacucito - Mutún - Puerto Busch</li> <li>8. Mejoramiento de la navegabilidad del Río Paraguay entre Apa y Corumbá</li> <li>9. Rehabilitación y mantenimiento del Canal Tamengo</li> <li>10. Gasoducto Urupabol (Tramo I) (*)</li> <li>11. Carretera Concepción - Frontera con Brasil (San Matías)</li> <li>12. Aeropuerto distribuidor de carga y pasajeros para Sudamérica (Hub Aeropuerto Internacional Viru Viru, Santa Cruz)</li> <li>13. Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (Tramo Boliviano)</li> </ol>
PERFIL	<ol style="list-style-type: none"> <li>14. Desarrollo de la infraestructura de la futura zona franca boliviana en Zárate.</li> <li>15. Sistema de comunicaciones del Río Paraguay (Asunción – Aguas Arriba)</li> <li>16. Sistema de predicción de niveles en el Río Paraguay (Apa - Asunción)</li> </ol>

## Proyecto de Hidrovía Industrial Paraguay Paraná

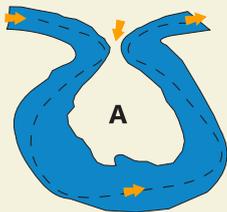
Proyecto planteado por los gobiernos de la Cuenca de la Plata en la década de los 80, propone una agresiva intervención en los cursos de los ríos para construir un complejo de navegación de 3.440 km aproximadamente, que funcione los 365 días/noches del año para la navegación de grandes barcos y trenes de barcazas entre Cáceres y Nueva Palmira en Uruguay.

El proyecto fue paralizado a finales de los 90 debido a la movilización ciudadana frente a los severos impactos que tendría para el segundo sistema fluvial más grande de Sudamérica: Sistema de humedales Paraguay Paraná.



IIRSA/ COSIPLAN lo retomó, dividiéndolo en tramos o proyectos supuestamente aislados. El proyecto hidrovía industrial plantea:

- **Rectificar el trayecto (eliminando meandros/curvas)**

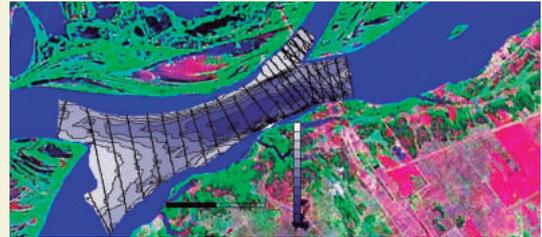


- **Ensancharlo  
(eliminando vegetación  
riberaña)**



- **Eliminar islas e islotes/ rocas y  
lechos rocosos (dinamitándolas)**

- **Profundizar el cauce del río  
(dragando con maquinaria pesada)**



- **Señalización diurna y nocturna  
(para transporte de mercancías)**
- **Intervención permanente (para  
trabajos de mantenimiento)**

## ¿Por qué se rechaza el proyecto de hidrovía industrial Paraguay Paraná?

Los impactos negativos se darían a lo largo de toda la Cuenca afectando fundamentalmente el Pantanal. Este humedal es de importancia mundial porque actúa como una esponja que demora el flujo de agua que llega de la parte superior de la cuenca y lo libera de manera uniforme en aproximadamente 6 meses, regulando la crecida anual de la parte baja, previniendo inundaciones catastróficas.

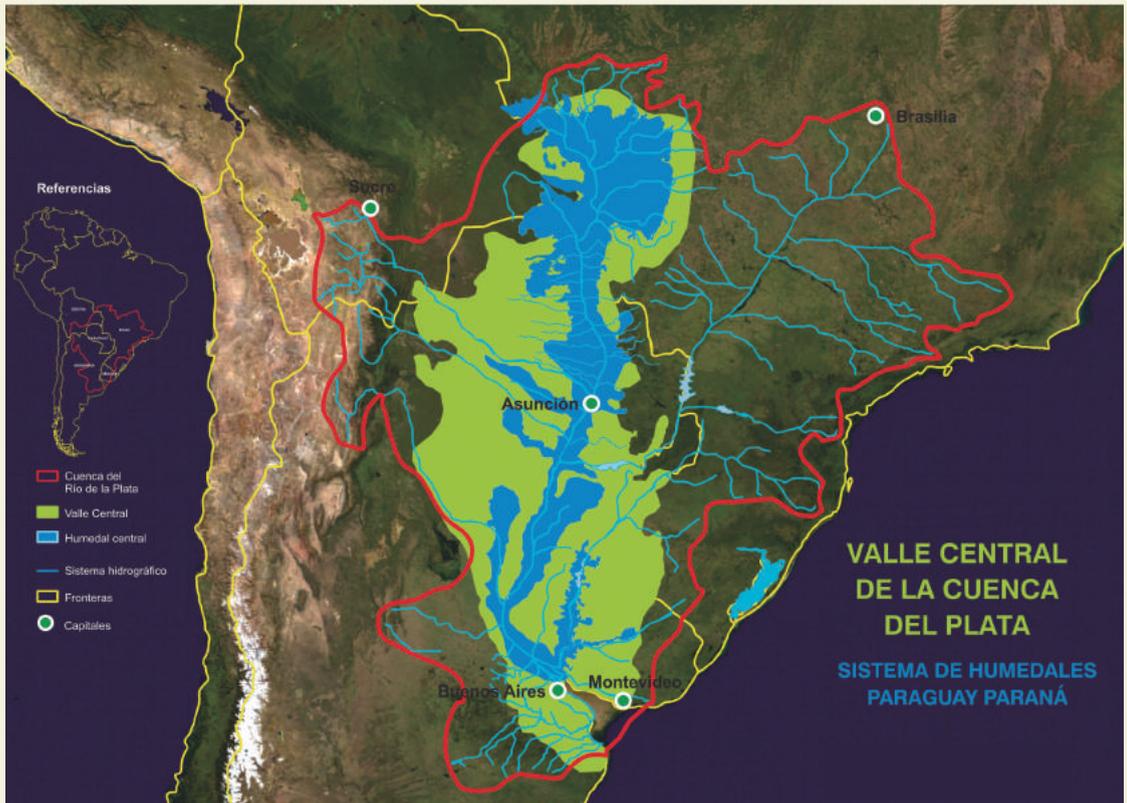


Imagen: Sobrevivencia Paraguay

## Los impactos directos del proyecto de hidrovía industrial:

- Alteración del régimen hidrológico.
- Deterioro de la calidad del agua.
- Pérdida de humedales.
- Pérdida del efecto regulador del Pantanal resultante en un aumento de inundaciones.
- Pérdida de la biodiversidad local, regional y global (particularmente peces).
- Disminución de la productividad biológica (particularmente la pesca).
- Cambios en los patrones de las cadenas alimentarios.
- Pérdida de complejidad a nivel paisajístico.

## Impactos indirectos:

- Mayor presión sobre los recursos naturales.
- Deterioro de los estilos de vida locales.
- Pérdida del potencial para turismo y recreación.
- Expansión de enfermedades transmitidas por vectores.



## Nueva estrategia IIRSA-COSIPLAN

Muchos proyectos de la carpeta de IIRSA-COSIPLAN han sido retomados después de décadas. La mayoría de ellos fueron desechados en su momento por demostrarse su inviabilidad.

La nueva estrategia es dividir los proyectos en tramos para minimizar los impactos que generan y los EEIA's se hacen para cada tramo y no para todo el proyecto.

Frente a ello la estrategia de las comunidades debe ir más allá y además deben exigir que los EEIA's sean de todo el proyecto o mejor si se realizan Evaluaciones Ambientales Estratégicas (EAE's) independientes, que muestren el impacto real de todos los proyectos en nuestro territorio tanto acumulativos como sinérgicos.

Un caso concreto es el proyecto de construcción, mejoramiento y pavimentación del tramo carretero Mutún - Puerto Busch o la construcción y operación de un puerto comercial en Puerto Busch, que avanzan de manera separada. Al realizarse de esta manera es difícil analizar los impactos sinérgicos a corto, mediano y largo plazo que tendrán estas obras para las comunidades de la Chiquitania y el Pantanal.

Como podemos notar, las construcciones de estas infraestructuras no están pensadas en el desarrollo sostenible de la región, sino en profundizar el extractivismo primario exportador. Esto implica mayor presión sobre los territorios ocupados por comunidades indígenas y rurales, quienes tienen el derecho a ser debidamente informados sobre las características y verdaderos impactos de estos proyectos. Además del derecho a ser consultados y a participar en la definición del tipo de actividades que se desarrollen en la región y que garanticen un medio ambiente saludable, protegido y equilibrado, en cumplimiento de los derechos constitucionales de todos los bolivianos. Un medio ambiente saludable garantiza la salud pública y alimentos para las poblaciones locales.

# Debemos adaptar los barcos al río y no el río a los barcos



**PROBIOMA**

Productividad Biósfera y Medio Ambiente



Hacia una Gobernanza  
Ambientalmente Sustentable y  
Socialmente Responsable de la  
Cuenca del Plata

**Both ENDS**

Connecting people for change