

### Organizaciones sociales denuncian irregularidades de la empresa constructora IASA

Las organizaciones sociales de la tercera sección municipal de la provincia Germán Busch, enviaron una carta a los representantes del BID (Sergio Mora Castro) y CAF (Gonzalo Mérida Coimbra) en Bolivia, haciendo conocer sobre irregularidades que está cometiendo la empresa IASA con los trabajadores y las comunidades cercanas a la carretera.

Esta empresa construye la primera parte del tramo 5 (Carmen Rivero Tórrez- Arroyo Concepción) del corredor Bioceánico, Santa Cruz-Puerto Suárez.

El campamento de IASA está ubicado a 400 metros de la comunidad Palmito en el Municipio de Carmen Rivero Tórrez de la provincia Germán Busch.

Entre las irregularidades que se denuncian están las siguientes:

- Salarios que oscilan entre 600 a 800 bolivianos. Los obreros trabajan entre 10 a 14 horas al día y en muchas ocasiones no se les reconoce las horas extras.

- Las condiciones de vivienda son pésimas, más de 100 trabajadores están hacinados en un sólo ambiente y el campamento bordea un curichi (agua estancada) lo que significa que hay una fuerte propensión de proliferación de mosquitos y de enfermedades infecciosas.

- Existe un vertedero de basura cerca al campamento. Esto aumenta el grado de contaminación en el lugar tanto ambiental, como a personas y animales.

- La cámara de baño que está construida cerca de los dormitorios y el comedor de los trabajadores provocando que estos respiren aire contaminado constantemente. Además están mal construidas y los trabajadores que se encargan de vaciar el pozo del baño lo hacen sin ningún material de protección para su salud.

- A 10 metros de la carretera, la empresa IASA, habilitó dos pozos que hacen de recipientes de agua para la preparación de material y no tienen el respectivo resguardo para la seguridad

de trabajadores ni de la población del lugar, tomando en cuenta que es una zona pública.

Los trabajadores se transportan hacia el campamento en volquetas o camiones lo que significa que es inseguro y sin ninguna consideración a los pasajeros.



#### Contenido:

Organizaciones sociales denuncian irregularidades de la empresa constructora IASA	1
Comunidades colindantes con áreas protegidas logran compromiso con SERNAP.	1
Probioma apoya a Chochis para que sea declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad.	2
GRAVETAL y Puerto Aguirre: No benefician a las comunidades y afectan el medio ambiente.	2
Puerto Busch: Proyecto que acelera la apertura hacia el atlántico.	3
Impacto ambiental y diseño final del ferrocarril Motacucito- Puerto Busch.	3
Mutún y Gas.	4

### Comunidades colindantes con las Áreas Protegidas logran compromiso del SERNAP

El día 09 de febrero del 2007 en la ciudad de Santa Cruz se llevó a cabo una reunión convocada por el director nacional del SERNAP, el señor Adrián Nogales y la participación de dirigentes de las provincias Germán Busch, Andrés Ibáñez, Florida e Ichilo en representación de las Áreas Protegidas, llegando a los siguientes acuerdos:

- El SERNAP se compromete a gestionar la designación del señor Hebert Justiniano Rodríguez, en el cargo de Director del ANMI San Matías y de gestionar la legalización del contrato. Asimismo se realizará las gestiones para la designación para directores de las Áreas Protegidas del Parque Nacional Amboró y Otuquis a los compañeros Yimi Cuellar y Eleno Concepción Ibáñez, mismos que gozan del apoyo total de las organizaciones de las respectivas áreas.

- Gestionar las modificaciones necesarias al

reglamento general de áreas protegidas y demás normas legales para simplificar los excesivos requisitos para la designación de directores de áreas protegidas a campesinos de gran trayectoria en la defensa de las áreas protegidas y concedores de las mismas.

- Realizar una auditoria sobre los activos fijos de las áreas de San Matías, Otuquis y Amboró, revisando contrataciones de los administradores y jefes de protección.

- Viabilizar una reunión urgente con la ministra de Desarrollo Rural Agropecuario y Medio Ambiente a objeto de tratar los 23 puntos del compromiso de fecha 16 de febrero del 2006.

Reorganización de los Comités de Gestión actuales de las áreas protegidas de Otuquis, San Matías y Amboró que no gozan de representatividad de las organizaciones sociales del lugar.

## PROBIOMA apoya a Chochis para ser Declarado Patrimonio Cultural y Natural de la Humanidad

Gracias al impulso brindado por PROBIOMA desde el año 2003, la comunidad de Chochis está optando por el Ecoturismo Comunitario como una herramienta para el aprovechamiento sostenible de toda esa riqueza natural y cultural que se mantiene prácticamente intacta.

Sin embargo, toda esta riqueza natural y cultural tiene una serie de amenazas que pueden impactarla negativamente o provocar su desaparición sino se generan medidas de prevención y control. Por esta razón es urgente lograr la declaración de Patrimonio Cultural y Natu-



ral del Santuario Mariano de la Torre y de toda la comunidad de Chochis, incluyendo su entorno natural y cultural. Esto demanda un trabajo técnico previo, el mismo que debe ser desarrollado por profesionales expertos en Arte, Historia y Museología.

En este sentido PROBIOMA ha logrado

los recursos necesarios y las gestiones para que técnicos especializados de la Facultad de Arte e Historia de la Universidad Nacional de Cuyo - Mendoza, Argentina hagan un relevamiento de la zona y elaboren un informe para la puesta en valor de los recursos naturales y culturales de la localidad de Chochis, que es uno de los requisitos fundamentales exigido por la UNESCO para iniciar el proceso de Declaratoria de Patrimonio Cultural y Natural de la Humanidad. De esta manera evitaremos la desaparición y/o deterioro de una parte de la identidad de la región chiquitana del departamento de Santa Cruz.

### Gravetal y Puerto Aguirre: No benefician a las comunidades y afectan el medio ambiente

#### Puerto Aguirre (CAPSA)

Joaquín Aguirre Lavayen, es fundador y Presidente de la Central Aguirre Portuaria S. A, inaugurada en 1988 como primer puerto boliviano con acceso directo al Océano Atlántico vía aguas internacionales de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Ubicada en la provincia Germán Busch del Departamento de Santa Cruz, en el Municipio de Puerto Quijarro.

En 1991, el gobierno de Paz Zamora le otorga a Central Aguirre la concesión por 40 años de Zona Franca comercial, industrial y terminal de depósito. Integra su estructura de transporte intermodal y los beneficios otorgados por ley a los usuarios de la Zona Franca (no pagan impuestos).

En el mismo año, se incorpora a Central Aguirre como socio accionista a la Corporación Financiera Internacional, entidad subsidiaria del Banco Mundial (BM) que opera en el ámbito empresarial privado.

En la actualidad está asentada sobre 220 hectáreas, 4.500 metros cuadrados de almacenes y ha logrado construir varias infraestructuras como ser: puerto granelero, petrolero, aceitero, contenedores y carga en general.

Cuenta con equipos y grúas de levante para carga en general con capacidad de hasta 150 toneladas de embarque a las barcasas de 300 toneladas por hora.

En el 2006, dando servicios agrícolas y agroindustriales al sector sojero exportó 510.000 toneladas.

**Impactos de CAPSA en el Pantanal.**  
CAPSA junto a Gravetal son empresas privadas que impulsan los trabajos de dragado y desrocamiento del río Paraguay con el fin de alcanzar mayores

volumenes de carga para transportar.

En 1996 propiciaron el dragado del canal Tamengo (un metro de profundidad) para la navegación durante todo el año, actividad que se sigue realizando en la actualidad inclusive en épocas de bajo nivel del agua, causando la reducción de la superficie ocupada por la laguna Cáceres y la disminución de los peces, alterando el frágil funcionamiento del sistema Tamengo formado por los canales Tuyuyú, Sicurí, Laguna Cáceres y el Canal Tamengo.

A esto, se suma la construcción de represas por parte del Brasil en el canal Tuyuyú que sedimentó la laguna, aunque ya fueron retiradas, los efectos sobre el Sistema Tamengo se mantienen. A pesar de estos efectos producidos, CAPSA y GRAVETAL pretenden profundizar aun más el canal Tamengo desde Puerto Aguirre hasta la desembocadura del canal en el río Paraguay.

**Gravetal. S.A.**



Gravetal Bolivia se fundó en el año 1993 en Santa Cruz de la Sierra.

La empresa fue creada por un empresario colombiano con experiencia en el tema de oleaginosas. Fue registrada como unipersonal aunque posteriormente se constituye en una Sociedad Anóni-

ma.

Actualmente de los 5 paquetes que existen 4 son colombianos y 1 boliviano.

La planta fue diseñada para procesar granos de soya como materia prima y luego extraer aceite crudo, harina pelletizada y como subproducto la cascarilla de soya.

Actualmente se exporta aceite y harina de soya a varios países del mundo como ser a Colombia, Venezuela, Perú, Ecuador, Estados Unidos, Egipto, Jamaica y el Salvador.

En la fábrica se le extrae el aceite crudo de soya y la harina de soya. El primero sirve para aceite comestible, mientras que la harina de soya se destina para alimentos de los pollos y el ganado vacuno.

El 100% de la producción se exporta a través de la Hidrovía Paraguay - Paraná.

**Impactos ambientales producidos por GRAVETAL.**

La planta de GRAVETAL empleaba alrededor de 120 metros cúbicos mensuales de leña para el secado de granos. La extracción de madera se realizaba mediante la tala indiscriminada de bosques en la zona Noreste de Puerto Suárez provocando serios daños a los ecosistemas, vegetación y fauna de la zona.

En el año 2003 GRAVETAL construyó un ramal del gasoducto que va al Brasil para la utilización de gas natural como fuente energética, supliendo de esta manera el uso de leña sin un Estudio de Impacto Ambiental.

GRAVETAL también realizó obras de dragado en Arroyo Concepción sin que se realice un estudio previo de Impacto Ambiental para evaluar los parámetros físicoquímicos y biológicos que hayan sido alterados por esos trabajos.

## Puerto Busch: Proyecto que acelera la apertura hacia el Atlántico.

Existen proyectos que por su naturaleza despiertan profundos sentimientos de patriotismo y motivación social. En el caso del proyecto Puerto Busch, se amalgama una serie de sentimientos desde la desesperanza causada por la postergación del desarrollo en la zona, sentimientos de legítima frustración originados por la pérdida de acceso al mar, pasando por reivindicaciones regionales de autodeterminación, diferentes visiones de futuro e intereses personales y sectoriales.



Los promotores de Puerto Busch, se mueven en un escenario de esta naturaleza y la oferta de desarrollo que promueven puede fácilmente lograr la adhesión local. Sin embargo el proyecto de Puerto Busch puede tener un alto impacto ambiental sobre la extensa área del Pantanal boliviano que ha logrado el reconocimiento de Sitio Ramsar (Humedales protegidos mundialmente) alterando la biodiversidad, el ciclo hidrológico, clima, poblaciones ribereñas, etc.

Esto implica el incumplimiento de los compromisos asumidos en la Convención RAMSAR que señala: "Los países que forman parte del convenio deben consultar entre ellos acerca de la implementación de obligaciones en relación a la convención, especialmente en el caso de humedales que se extienden sobre el territorio de más de una de las contrapartes, la conservación de los humedales también cae bajo el mandato del convenio sobre diversidad biológica porque los humedales son grandes aportadores de biodiversidad".

Según información enviada por la sociedad civil al Ministerio de Desarrollo Sostenible en fecha 21 de febrero del 2005, se argumenta la inviabilidad del proyecto

de Puerto Busch y se indica que el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental ha sido calificado como deficiente por diversas instituciones públicas y privadas. Entre las razones técnicas para la inviabilidad del proyecto de Puerto Busch tenemos:

- Pobre enfoque y alcance de los Estudios de Impacto Ambiental a pesar de la categoría establecida: Carencia de análisis de costo - beneficio, ni de alternativas de transporte.
- Carencia de un proceso de consulta pública. Lo pobladores jamás fueron consultados sobre sus problemas y necesidades reales en temas de transporte, insumos, capacitación y otros que ayuden al desarrollo sostenible de la región. Seguramente con su visión, plantearían soluciones simples, rápidas y sostenibles alternativas. El proyecto Puerto Busch puede quedarse como un elefante blanco a medio construir pero con un impacto socioambiental muy agudo.
- Omisión de impactos socioeconómicos y culturales sobre las poblaciones campesinas y originarias que viven en la zona.
- El Estudio de Impacto Ambiental no contiene datos sobre el caudal de las aguas, su calidad, de aguas subterráneas, etc. que son esenciales para definir una línea base. Algunos datos interesantes como de las áreas de inundación profunda en época húmeda (14% del área protegida), en época seca (1% del área protegida) etc., no son utilizados en el proyecto.
- El estudio contiene serios errores y no responde en absoluto a la observación sobre la Evaluación de los Impactos Ambientales del proyecto. Además es inconsistente, falto de datos y contradictorio.
- La especulación de la tierra. Este fenómeno de demanda de tierras parece repetir experiencias de otros lugares del país, donde hubo una percepción de incremento potencial del valor de la tierra y de las oportunidades comerciales. El procedimiento clásico consiste en demandar tierra previamente desocupada para luego subdividirla y venderla.
- De un análisis económico surge la conclusión de que la propuesta del proyecto de Puerto Busch no es viable por sí misma, porque aumenta los costos de exportación en vez de reducirlos y sólo promete un moderado aumento del volumen de exportación menor al que podría lograr por otros medios alternativos como ser de las carreteras.

## Impacto ambiental y diseño final del ferrocarril Motacucito - Puerto Busch.

El trabajo de excavación y movimiento de la tierra para la obra del ferrocarril afectará algunas napas superficiales (capa de agua en la superficie de la tierra) y canales de drenaje generando significativas variaciones en sus caudales de agua. Este impacto será directo, temporal, a corto plazo e irreversible.

Al estar un gran tramo del ferrocarril en la zona baja del Pantanal, existe el riesgo de que la plataforma se convierta en un dique que obstruya el flujo normal de las aguas de Este a Oeste cuando hay crecida del río Paraguay y de Oeste a Este cuando hay lluvias copiosas en la zona de Otuquis y Tucavaca. El concepto actual del proyecto de Puerto Busch en el triángulo Dionisio Foianini y de su ferrocarril de acceso, es de una construcción que luego se convertirá en un monopolio extendiéndose por varias décadas en

el futuro. En otras palabras consiste en dejar una vez más que empresas privadas cobren el precio que deseen de manera libre, independientemente de la eficacia del servicio.

La propuesta de la sociedad ferroviaria boliviana de Puerto Busch no tiene apropiada justificación porque presenta un diseño de ingeniería incapaz de soportar las condiciones locales además que llevara a pérdidas económicas que resultaría en impactos socioambientales negativos.



## Gobierno y Jindal firman acuerdo para la explotación del Mutun

El 2º preacuerdo al que llegaron el gobierno y la empresa india Jindal Steel & Power Limited para el precio del gas en la explotación del Mutun es de 3,91 dólares por millón de Unidades Térmicas Británicas (BTU) que se empleará en la reducción del hierro y de 1.95 dólares para la termoeléctrica que dotará de energía al Complejo Siderúrgico.



El promedio ponderado de los dos anteriores precios por el volumen utilizado en cada uno de estos procesos (70% y 30% respectivamente) dan como resultado un precio de 3,32 dólares por millón de BTU, 0,25 dólares menos de diferencia por millón de BTU en comparación al precio propuesto por el Gobierno (4.2 reducción y 2.1 para la termoeléctrica 3,57 precio ponderado).

Jindal quería pagar precio general de 2.1 dólares por el gas para todo el proceso, lo que representaba una pérdida de 80 millones de dólares al Estado y esta situación iba a influir en las regalías del departamento de Tarija y al impuesto Derivado de los Hidrocarburos (IDH) que va a las prefecturas.

La dirigencia cívica porteña, junto con el Comité Cívico pro Santa Cruz, exigían que el Gobierno no cobre más de 2,1 dólares por BTU, así como planteaba la empresa, sin tomar en cuenta la pérdida para el Estado boliviano.

Con respecto a la boleta de garantía, se determinó que se aceptará una boleta bancaria para los dos primeros años y para el contrato final se aceptará una póliza de seguro.

Del Impuesto Complementario Minero (ICM), aún no se define el valor impositivo pero el gobierno se comprometió a que éste será un impuesto para todo el sector. De la personería jurídica, Jindal tendrá un plazo administrativo de 45 días para presentar toda la documentación legal.

La explotación del Yacimiento de hierro del Mutun será por 40 años con una inversión global de 2.100 millones de dólares lo que significará 10.000 empleos directos. Jindal se comprometió en construir un gasoducto con una inversión de 700 millones de dólares y la creación de una ciudadela con 5.000 viviendas. Debemos tomar en cuenta que la explotación del Mutun tendrá impactos sociales y ambientales que se debe comenzar a prevenir, para que los cambios en las comunidades aledañas al Mutun no sean traumáticos.

## GAS. El acuerdo de Cuiabá generará mayores ingresos económicos para el país.

Hasta diciembre del año 2006, Bolivia exportó gas al estado de Matto Grosso, cuya capital es Cuiabá un promedio de 1.2 millones de metros cúbicos de gas diarios a un precio de 1.09 dólares el millón de BTU (Unidad Térmica Británica). En enero del 2007 la cifra subió a 1.19 dólares el millón de BTU. A partir de abril aumentarán los volúmenes hasta 2.2 millones de metros cúbicos diarios de gas a un precio de 4.20 dólares por millón de BTU.

Bolivia exporta un promedio de 26 millones de metros cúbicos diarios (MMmcd) de gas al estado de Sao Paulo. Por otro convenio firmado entre privados, el Estado boliviano vende la cantidad de 1.2 (MMmcd) de gas a la ciudad de Cuiabá, en el Estado de Matto Grosso.

La subida del precio de exportación de gas a Cuiabá de 1.09 de dólares el millón de BTU (Unidad Térmica Británica) a 4.2 dólares y los envíos a Sao Paulo sufrirán el incremento de un 4% anual además de los componentes ricos del gas (etano, metano, gasolina y GLP)

serán pagados por Brasil de manera diferenciada.

El metano es un componente suficiente para garantizar el valor calórico que se establece en el acuerdo de compraventa GSA, pero Bolivia debe contar con la infraestructura necesaria para la separación de los líquidos y exportar tan sólo el gas seco.

Los nuevos precios darán al país ganancias adicionales. Es decir que se generará recursos adicionales para el país por un monto de más de 144 millones de dólares por año e ingresarán más de 44 millones de dólares por la venta del energético a Cuiabá y 100 millones por los componentes del gas húmedo.



Elaborado por: PROBIOMA

Directores: Miguel Ángel Crespo  
Rosa Virginia Suárez

Redactado por: Fátima Rocha  
Ramiro Escalera  
Sara Crespo

Con el apoyo de: CRS

Oficina Central  
Barrio Equipetrol calle Córdoba 7 Este # 29. Santa Cruz de la Sierra.  
Teléfono: 343 - 1332 Fax: 343 - 2098  
Casilla 6022. Email: [probioma@probioma.org.bo](mailto:probioma@probioma.org.bo)  
[www.probioma.org.bo](http://www.probioma.org.bo)—[www.sicbioma@probioma.org.bo](http://www.sicbioma@probioma.org.bo)