



# La imposición del puente de Rurrenaba en la Amazonía boliviana

Foto: vivasouthandcentralamerica.files.wordpress.com

Por: **Daniel Robison**

Consultor en Agroecología y Planificación Estratégica en Áreas Protegidas

**El Buen Vivir de Rurrenabaque simplemente no tiene ningún peso o importancia. Arbitrariamente el Gobierno avanza con un proyecto incluso contra sus propias leyes y principios**

**declarados internacionalmente, promoviendo una obra que afectará el atractivo y la seguridad de la localidad, haciendo que el turismo, la base del Buen Vivir de Rurrenabaque, vaya desapareciendo.**

Petropress N° 34 / 09-12 / 2014

Es posible que muchos hayan escuchado que los habitantes de Rurrenabaque no queremos un puente sobre el caudaloso río Beni que nos uniría con la población de San Buenaventura en la amazonia boliviana, como propone el gobierno nacional. Públicamente el gobierno reitera que no entiende por qué no queremos el puente, y que “sólo cuatro familias están en contra.” Antes de las elecciones nacionales el gobierno anunció que había suscrito un contrato para construir el puente con una empresa china de infraestructura petrolera, que hasta ahora ha trabajado en Ecuador - Sinopec International Petroleum Services Ecuador S.A. (Sucursal Bolivia). Algún observador comentó que “finalmente se impuso la

razón”. Sin embargo como verán a continuación fue la ubicación del puente que se impuso, no sólo contra toda razón, sino contra los conceptos y las leyes promovidas por el propio gobierno.

La historia que sigue es bastante larga, pero en efecto, constituye un caso concreto sobre la coherencia del Gobierno con sus propias políticas internacionalmente declaradas relacionadas al Buen Vivir, al cambio climático y los derechos de la Madre Tierra. Los hechos descritos llevan a las siguientes preguntas ¿Cómo se plasman estos conceptos en la realidad? ¿Cuál es el grado de sofisticación del estado boliviano para reconocer estos conceptos en la práctica? ¿Cuál es la voluntad política de asegurar la exigibilidad de estos conceptos frente a modelos de desarrollo con escasa consideración o in-

terés en minimizar sus impactos sociales y ambientales?

El gobierno nacional promueve el puente basándose en el concepto del derecho al “buen vivir” explicitado en la nueva Constitución Política. Para el Gobierno el puente es necesario para el buen vivir de la población del norte del Departamento de La Paz porque se considera necesario para el megaingenio azucarero que se está construyendo en San Buenaventura, al otro lado del río. Desde el inicio Rurrenabaque ha reconocido y respetado este punto de vista, pero hemos exigido que se opte por una ubicación y un diseño que al mismo tiempo respete NUESTRO derecho al buen vivir, que está relacionado al atractivo turístico de Rurrenabaque y a condiciones de seguridad urbana para nuestra población.

## La posición histórica de la población de Rurrenabaque respecto al puente sobre el río Beni

Primero, es importante establecer que la gran mayoría de la población de Rurrenabaque quiere un puente. Y que dicha obra ha sido promovida no solo por el gobierno actual del MAS, sino también

**PRIMERO,  
ES IMPORTANTE  
ESTABLECER QUE LA  
GRAN MAYORÍA  
DE LA POBLACIÓN DE  
RURRENABAQUE  
QUIERE UN  
PUENTE.**

# que

El puente se considera necesario para el megaingenio azucarero que se está construyendo en San Buenaventura, al otro lado del río. Rurrenabaque ha reconocido y respetado este punto de vista, pero hemos exigido que se opte por una ubicación y un diseño que al mismo tiempo respete nuestro derecho al buen vivir,

por gobiernos anteriores de derecha y/o aquellos considerados oficialmente “neoliberales”.

Esa iniciativa no tuvo frutos y no se supo más del tema hasta que en noviembre del 2006 llegó a Rurrenabaque el consorcio escandinavo/boliviano “CARL

luado tres alternativas (Figura 2.) y que la más adecuada era la A (En adelante la alternativa de “arriba” o “en la garganta”).

Los numerosos presentes en la consulta expresamos sorpresa ya que la ubicación

una sola variable: longitud del puente (más corto, aparentemente

más barato), sin tomar en cuenta ninguna variable social ni ambiental. Posteriormente salió a luz que la ubicación del puente ya se especificaba desde el inicio en el contrato original con la ABC, y que en efecto no se había hecho ningún análisis serio de alternativas.

La población de Rurrenabaque presente expresó su rechazo a la ubicación A, ya que la misma implicaba una carretera de alto tráfico y con transporte de carga pesada, con cuatro carriles en dos direcciones, que pasaría a una cuadra de la plaza principal y cerca del hospital y de la mayoría de las unidades educativas de la población, creando contaminación, ruido excesivo y un riesgo alto de accidentes para los estudiantes y usuarios del sistema de salud.

Además los accesos de la ubicación A pasarían en casi toda su extensión por una gran falla geológica, cortando los cerros, afectando las nacientes de agua y sistemas de agua potable. También entre las diversas objeciones expresadas y registradas en las minutas de la consulta, está el hermoso ▷



Año 1999. Izquierda, Alcalde de Rurrenabaque (UCS), derecha, alcalde de San Buenaventura (MIR) y centro, prefecto de La Paz (ADN).

BRO y CAEN”, contratado por la Autoridad Boliviana de Carreteras (ABC) para hacer un estudio a diseño final del puente. Ellos organizaron una primera reunión de consulta pública en cada población. En esa reunión indicaron que se había eva-

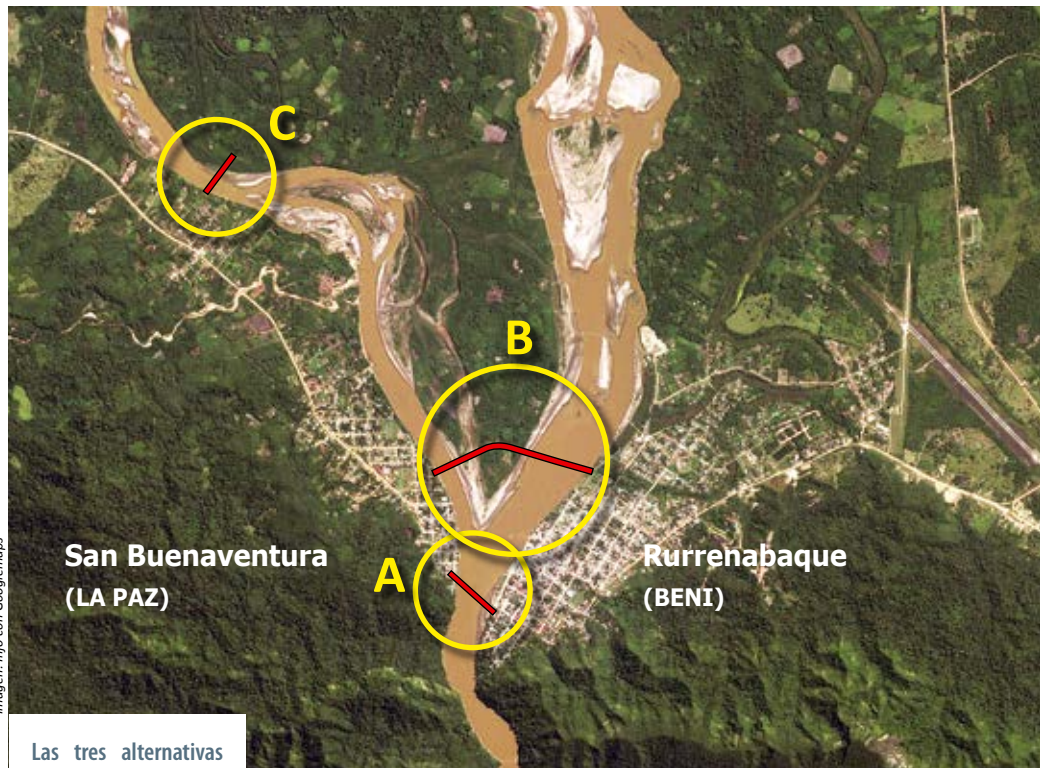
A tendría una serie de impactos sociales y ambientales que no se habrían tomado en cuenta. Se pidió a los consultores que muestren los datos del análisis de alternativas y resultó que su determinación de la opción más adecuada se había basado en



▷ paisaje natural de la serranía amazónica del Susi no intervenida, que hacen de Rurrenabaque atractiva a miles de turistas, que constituyen la principal actividad económica y fuente de ingresos de la región.

Por otro lado se observó que esta carretera eventualmente conectaría al departamento de Pando con el resto del país, cortando en 500 km el viaje a ese departamento. Como Pando ya queda conectado con el océano Pacífico a través de una carretera asfaltada en el Perú, y con el río Amazonas navegable (Porto Velho, Brasil), también a través de asfalto, el puente sería parte de una vía troncal internacionalmente importante, y como tal de tráfico constante, por lo que Rurrenabaque insistía que - tomando en cuenta estos temas - el puente se diseñe de acuerdo a la opción B (“por la isla”), evitando el centro poblado y la falla geológica.

Si bien esta fase del proceso fue anterior a la nueva Constitución, y aunque no se usaron las referencias al “buen vivir”, Rurrenabaque como segundo destino turístico del país, defendía y defiende temas como paisaje, gestión de cuencas, temas culturales como el casco viejo. Pero además, como lo haría cualquier población, defiende también su derecho al acceso seguro a colegios y hospitales y a la buena



Las tres alternativas de ubicación del puente mencionadas en el 2006

calidad de aire, así como a la reducción del ruido y del peligro peatonal, como condiciones necesarias para el buen vivir de la población, además de buscar

evitar incrementar los riesgos de desastres con las obras en una gran falla ecológica, proponiendo más bien una alternativa lejos de la serranía y aguas abajo de las poblaciones.

La consultora “CAR BRO y CAEN” comunicó la posición de Rurrenabaque en forma textual a la ABC en la memoria del taller donde dice que “el pueblo quiere un puente pero rechaza la ubicación propuesta”. En esas minutas quedaron claras las razones sociales y ambientales del rechazo al “diseño A” para el puente, y quedó además claro que esto era un consenso de más de 200 personas presentes en la reunión pública y no de “cuatro personas”.

Atendiendo a los resultados de la consulta realizada, la consultora hizo un estudio de tres opciones de diseño junto con personeros de los dos municipios, y el 2 de febrero del 2007 entregaron los resultados de dicho estudio en un “informe especial” a la ABC<sup>1</sup>. En este informe la consultora recomendó el diseño B (respaldado por la población de Rurrenabaque) como el más deseable y estimaron que esta alternativa costaría 1.2 millones de dólares más que el “diseño A” (en ese entonces apenas 10% más), incluyendo el costo de un tramo de circunvalación en Rurrenabaque evitando el centro poblado.

Rurrenabaque defiende temas como paisaje, gestión de cuencas, temas culturales como el casco viejo. Pero además, defiende también su derecho al acceso seguro a colegios y hospitales y a la buena calidad de aire.

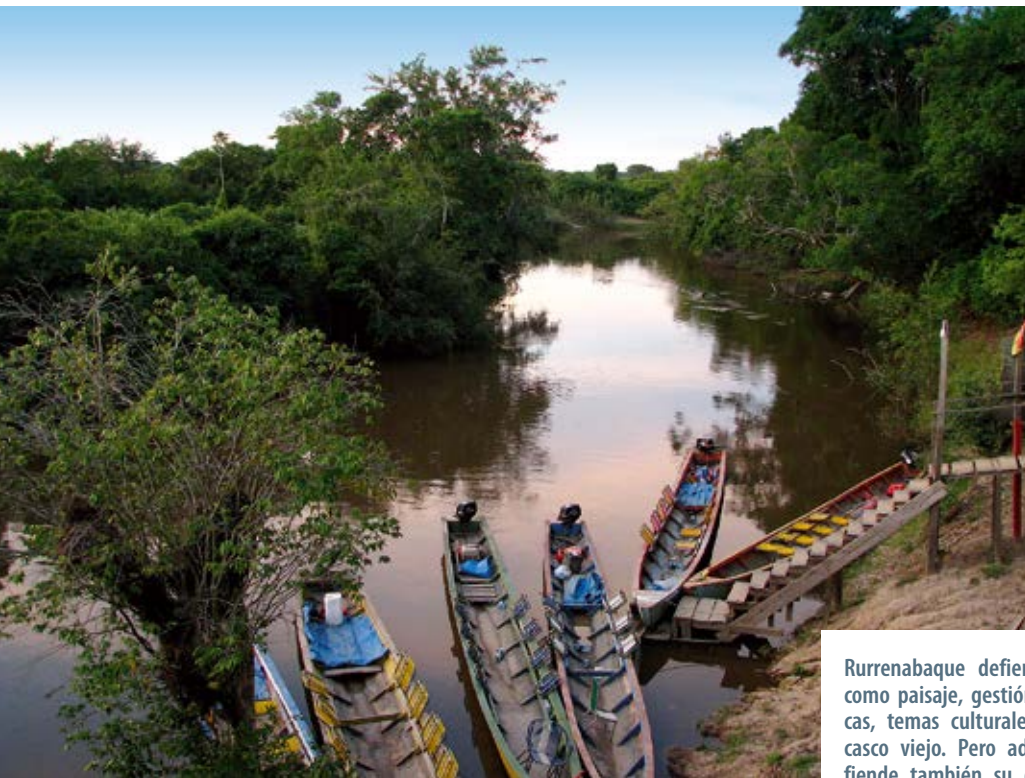






Foto: suellenellyn2011.wordpress.com

Marcha a favor del puente, pero por la Isla. 2010

Este diseño estaba consensuado con los dos municipios. La sugerencia de la consultora se realizó antes de que se terminen los estudios de fondo, y antes del estudio a diseño final.

Inmediatamente después de recibirlo, la ABC respondió al informe en una carta a la consultora instruyendo “Concluir el proyecto, aunque las autoridades locales no estén de acuerdo con la ubicación... será necesario excluir la segunda Consulta Pública como el PRIPA, ya que sería imposible realizar estas actividades sin incluir a las au-

toridades locales...”<sup>2</sup>. Vale aclarar que las consultas públicas y el PRIPA (Plan de Reposición y Adecuación Ambiental) son requerimientos legales no solo para la ficha ambiental, sino también supuestamente requeridos para aprobación de financiadores internacionales.

Como instruyó la ABC el estudio se terminó, fue entregado, aprobado, pagado y la ficha ambiental tramitada sin que se vuelva a coordinar en lo más mínimo con el municipio de Rurrenabaque.

En junio 2010, el Representante del BID (Banco Interamericano de Desarrollo) en Bolivia, Lic. Baudoin Duquesne informó personalmente al alcalde de Rurrenabaque que el BID iba a financiar el puente “pero sólo si se hace por arriba”. Indicó que a solicitud del gobierno Boliviano se tomarían fondos excedentes del tramo caminero Cotapata-Quiquibey (proyecto financiado por el BID que aún en el 2014 está lejos completar, mucho menos con saldos a favor) y que por ende sólo habían 16.5 millones de dólares.

Inmediatamente se formó una comisión mixta entre autoridades

municipales y representantes civiles de Rurrenabaque y nos trasladamos a La Paz para reunirnos con el BID y la ABC. Personalmente entregué la documentación demostrando el conflicto del puente con respecto a Rurrenabaque, las objeciones de la población, la recomendación de otra ubicación por parte de CARL BRO, y las instrucciones de la ABC de no consultar más con los municipios afectados. Al Sr. Duquesne, no le sorprendió la documentación, demostró estar al tanto del conflicto y más bien defendió la posición del Gobierno. También indicó que expertos del BID habían hecho una evaluación social y ambiental del proyecto y que era “magnífico”<sup>3</sup>. El Sr. Duquesne no dejó de mirar un partido de fútbol del mundial (creo Uruguay-Holanda) mientras nos recibía en su despacho.

Posteriormente nos reunimos con el entonces Presidente de la ABC, Luis Sanchez-Gomez Cuquerella (ex Jesuita de nacionalidad Española, quien estuvo en el cargo desde marzo 2009 hasta abril 2013) y varios de sus asesores. El demostró ser más asequible, pero dijo frente a la comitiva y sus asesores. “En ninguna parte del mundo se construye una nueva carretera internacional dentro del radio urbano de una población. Sin embargo el Presidente Morales ha prometido que el puente se va hacer, y yo he prometido al Presidente que lo vamos a hacer.” Él mismo dio el ejemplo de que en Patacamaya y Quillacollo la ABC estaba invirtiendo mucho dinero para que las carreteras troncales vayan por una circunvalación, aunque los de Patacamaya insistían en que debía seguir pasando por el centro de su población.

El resto del 2010 creció el conflicto, en Rurrenabaque circularon votos resolutivos en contra de la ubicación que llegaron a tener 2500 firmas. La ABC organizó una marcha en el pueblo trayendo gente de la carretera en camiones desde Yucumo e Ixiamas. Rurrenabaque a su vez organizó su contra marcha en la cual participó de manera espontánea la población local, en su mayoría de extracción indígena de tierras bajas.

Lejos de reiniciar el diálogo con la población de Rurrenabaque, cerrado por decisión del Gobierno, ABC invirtió en propaganda constante en radio y televisión y en prensa escrita, en contra de la posición de Rurrenabaque, incluyendo el siguiente ▶

Propaganda pagada por la ABC de página entera, devirtuando la posición de Rurrenabaque.



Imagen: Publicidad ABC - Diario Página Siete

▷ aviso a página completa en el periódico Pagina 7, pagado con nuestros impuestos.

En octubre 2010 llegó de nuevo el Sr. Duquesne, del BID, esta vez acompañado por el Presidente de la ABC, Sr. Sanchez-Gomez Cuquerella, para nuevamente cablear en forma personal por la ubicación del puente promovida por el Gobierno

### **Para el Gobierno, el puente es necesario para el buen vivir de la población del norte del Departamento de La Paz porque se considera necesario para el megaingenio azucarero que se está construyendo en San Buenaventura, al otro lado del río.**

nacional. Esta vez hubo una reunión en la alcaldía de Rurre, con más de 400 personas presentes y claramente pudieron ver que el rechazo era masivo y consensado. Existen videos de esta reunión colgados en internet. Sin embargo a los pocos días el representante del BID reiteró en La Paz que el puente se haría si o si, y que eran 4 personas en contra y por intereses personales.

Nuevamente el punto de contención era que Rurre insistía en una ubicación río abajo de la población y la ABC decía primero que no era factible (aún sin haber hecho estudios) o muy caro. El material que la ABC imprimió para esa reunión tenía la "alternativa A" a 16.5 millones de dólares y la alternativa B por la isla a 24 millones, e indicaba que era impensable cubrir esta diferencia.

Posterior a esa reunión el presidente del ABC nos dijo extraoficialmente que él no podía aceptar oficialmente que el proyecto estaba mal hecho, ya que implicaría reconocer responsabilidad y malversación a diferentes niveles. Sin embargo si como municipio y gobernación podíamos buscar los fondos adicionales para que se construya el puente en la ubicación B, él aceptaría que se cambie la ubicación. Entonces nos pusimos a buscar esos fondos.

Teníamos programadas reuniones en Trinidad el 8 de diciembre 2010 con la Gobernación y el Comité Cívico Departamental, cuando el 6 de diciembre colonizadores de la carretera Rurre -Yucu-

mo y San Buenaventura-Ixiamas bloquearon las entradas a Rurrenabaque, y tomaron el aeropuerto. En los siguientes días llegó gente en camiones desde Caranavi, y todavía más lejos. (Por ejemplo, yo me topé con un alumno de mi papá de hace 43 años que había venido desde la provincia Omasuyos). También se sumó el entonces Alcalde de San Buenaventura. Además vi transitar libremente por ese bloqueo, un diputado y un senador oficialista, como también el entonces Comandante de la Base Naval en Rurrenabaque.

El día 9 hubo una reunión citada por los dos gobernadores (La Paz y Beni) en la localidad de Reyes, a 30 km de Rurre para acabar con el bloqueo. La alcaldía de Rurre solicitó que yo vaya de asesor. Como estaba bloqueada la salida del pueblo salimos a pie una comitiva de unas 15 personas.

En un lugar cerca del aeropuerto había un grupo de 30 hombres esperándonos, armados con palos que tenían clavos de calamina atravesando la punta. Ellos nos rodearon y me apartaron para llevarme de rehén al bloqueo. Otras dos personas de la comitiva, incluyendo el corregidor de Rurre, se hicieron tomar también para acompañarme. El saldo de la comitiva continuó a Reyes para dar parte de la situación.

Cerca del bloqueo se nos unió otro grupo de hombres armados con los palos con clavos y nosotros tres llegamos así al bloqueo, tres personas rodeadas de 60 hombres armados. Estimo que en la tranca, donde era el bloqueo principal, había unas 600 personas. Muchos de ellos salieron al encuentro muy caldeados, especialmente las mujeres. Nos escupieron, algunos quisieron golpearlos, pero aparecieron dirigentes que dijeron "Compañeros si queremos que nos respeten, hay que respetarlos". Ahí se formó un grupo de policía sindical, armado con los palos y clavos, que se preocupó de custodiarnos el resto del tiempo, pero que en realidad tuvo que protegernos de embestidas de la multitud en repetidas instancias durante las próximas 36 horas.

El día siguiente, 10 de diciembre 2010, se reunieron en Reyes los dos gobernadores, los dos alcaldes, y un representante del Defensor del Pueblo, entre otros, y se firmó un "acuerdo" aceptando la ubicación en que insiste la ABC (Diseño A). El documento que firmó el entonces alcalde de Rurrenabaque dice textualmente que está en contra de la ubicación del puente, pero "que firma el acuerdo para liberar a los detenidos." Después de unas largas horas se

**...LO ÚNICO QUE LES INTERESA ES CONSTRUIR LO MÁS BARATO Y RÁPIDO SIN IMPORTAR LOS IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES.**





En 2013 era claro que 7000 t/d de caña requieren de 700 camiones por día en cada sentido en la zafra, y que por lo menos un tercio de estos cruzarían el puente desde Rurrenabaque.

Foto: obi.bo

levanta el bloqueo y eventualmente se liberran los rehenes. El día siguiente en La Paz se reúne la ABC y BID Bolivia, y deciden seguir adelante con el proyecto a pesar de que el acuerdo fue firmado bajo presión.

## Fase MICI: el proyecto respaldado por el BID no tenía un componente social ni ambiental

A partir de ahí comenzó una nueva fase. Con mucha iniciativa y apoyo del Foro Boliviano del Medio Ambiente (FOBOMADE) en enero 2011 se inicia un proceso en el BID, en Washington, donde se ubica su sede central. El BID estaba estrenado el Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación (MICI), aplicable a casos donde existe evidencia de que el BID, o proyectos que financie, violen las normas sociales y ambientales del mismo Banco<sup>4</sup>.

La aplicación de este mecanismo requiere de un largo y minucioso proceso donde primero se presenta la evidencia y el MICI determina si es suficiente para tomar el caso. Para el mes de abril de 2011 el MICI declaró abierto el proceso de investigación y fijó una primera misión de investigación para el 23 de mayo. El 21 de mayo, dos días antes de la llegada de la misión de investigación de Washington, el gobierno de Bolivia y el BID Bolivia suscribieron formalmente el acuerdo donde se toman 16.5 millones de dólares del proyecto carretero Cotapata-Quiquibey para construir el puente Rurrenabaque-San Buenaventura.

Como parte del proceso pudimos constatar que el BID nunca había hecho un análisis social y ambiental del proyecto, que nunca se había estudiado una alternativa y de seguir adelante habría violado una serie de normas del BID incluyendo financiar un proyecto que se había aprobado bajo presión con rehenes. Esta fase duró hasta el 6 de junio del 2012 cuando el MICI logra, después de más de un año y 6 misiones de Washington, que el Gobierno, a través de la ABC, dialogue con Rurrenabaque. Al terminar la reunión se firma un acuerdo entre el BID, ABC, Rurrenabaque (Alcaldía y Comité Cívico) y el Comité Cívico de San Buenaventura (no firmó el alcalde de San Buenaventura porque estaba preso por la desaparición de 1500 turriles de cemento asfáltico<sup>5</sup>). El tenor del acuerdo es que la consultora PROES ya contratada para “mejorar” el diseño del puente debía estudiar una segunda alternativa propuesta por las poblaciones hasta el mismo nivel, es decir a diseño final. Que una vez se culminen los estudios básicos se entregaría la información a las dos poblaciones y se elaborarían criterios de evaluación que pongan en un mismo nivel temas ambientales, sociales y económicos. Luego en base a estos criterios ambientales, sociales y económicos se tomaría una decisión conjunta entre ABC, Rurrenabaque y San Buenaventura sobre la ubicación final.

Pese a este acuerdo el Gobierno no inició los estudios y en enero del 2013 el

Presidente Evo Morales anunció en el periódico Cambio, el 20 de enero 2013, que “la oposición de algunos sectores para construir el puente [...] causó que el Banco [...] deje sin efecto los recursos para edificar la obra”<sup>6</sup>. Los más sorprendidos con esta noticia eran los del BID Washington ya que habían invertido mucho tiempo y dinero en encaminar un acuerdo y en estrenar su propio mecanismo de control y fiscalización con este caso. No había tal solicitud de ninguna instancia del BID. Al contrario, resultó que el 8 de enero el misterio de Planificación de Desarrollo (MPD) de Bolivia había dirigido un oficio al BID solicitando que los fondos separados para el puente se reintegren al proyecto Cotapata-Quiquibey, y que Bolivia financiaría el puente del tesoro general de la nación.

Como los estudios nuevos no se habían iniciado, y no sería posible hacerlos sin la cooperación de Rurrenabaque, la ABC volvió a Rurrenabaque donde se suscribió un nuevo convenio el 5 de febrero, 2013, ya sin el BID, pero que textualmente decía que se respetaría el acuerdo de junio 2012 en todas sus cláusulas. Esto permitió que la consultora PROES estudie las dos alternativas en forma tranquila y con todo el apoyo de Rurrenabaque.

En esta fase de investigación en numerosas ocasiones pudimos dialogar con los técnicos de PROES, facilitándoles reuniones e inclusive proporcionando información que no tenían. En reiteradas ocasiones indicaron que el puente era perfectamente factible por abajo y que inclusive era más barata y segura la construcción, por m<sup>3</sup>, porque los soportes se podrían construir en lo seco, mientras que río arriba se tendrían que construir en agua profunda y corriente.

Un tema central en esta fase es que desde el 2010 ya se construía un ingenio azucarero para procesar 7000 t/d de caña, en San Buenaventura. El 2013 era claro que 7000 t/d de caña requieren de 700 camiones por día en cada sentido en la zafra, y que por lo menos un tercio de estos cruzarían el puente desde Rurrenabaque. El producto refinado del ingenio tanto de azúcar como de alcohol también requiere de aproximadamente un centenar de viajes de alto tonelaje por día, en cada sentido. O sea que habrían (sumando los dos sentidos) más de 600 viajes de camiones ▶

▷ por día que no se tomaban en cuenta en el diseño original y que multiplicarían por cuatro el número de vehículos pesados que utilizarían el puente.

La ABC no aceptaba, y no acepta, que este tráfico se tome en cuenta para determinar la ubicación del puente. Sólo en términos económicos la ubicación abajo (Diseño B, propuesto por Rurrenabaque) ahorra unos 2 km y 10 minutos de cada viaje, de cada movilidad, para toda la vida del ingenio.

El otro tema de contención en esta fase tenía que ver con el impacto social y ambiental. Cuando PROES o ABC hacían presentación del tema, hablaban de la maquinaria, de campamentos y de seguridad del personal. Quedaba claro que a ellos les preocupaba el impacto de la fase de construcción y no la fase de funcionamiento del puente. Ellos indicaban que la ABC solo tiene la responsabilidad del impacto en la construcción, y que subsecuentemente el impacto es responsabilidad del municipio. Sin embargo en ese momento, y como verán más abajo, no reconocen el derecho del municipio de escoger la ubicación del puente y sus accesos para intentar reducir ese impacto a largo plazo. En otras palabras, y sin ironía alguna, indican que el municipio tiene la responsabilidad del impacto a largo plazo de la obra, pero ningún derecho en influir en la ubicación de la misma.

### Fase actual: Avanza la imposición del proyecto con una consulta en Rurre con población ajena

PROES terminó sus estudios en abril 2013 y presentaron resultados técnicos preliminares en una reunión pública en Rurrenabaque. Nuevamente mostraron que la segunda alternativa era perfectamente factible. En esa reunión acordamos con la ABC reunirnos próximamente para considerar y escoger criterios sociales, ambientales y económicos para tomar una decisión final, tal como habíamos firmado con el BID, y luego sin el BID.

Esa reunión nunca ocurrió. Pasaron meses sin que nos entreguen los resultados de los estudios, y sin que ABC vuelva para coordinar. Más bien un viernes 25 de Octubre, 2013, nos informaron que el día lunes llegaría el Ministro de la Presiden-



Movilizaciones, bloqueos, toma de rehenes exigiendo "el puente de una vez..."



En diciembre de 2010, en Reyes, los gobernadores Suárez y Coca-ríco, y los alcaldes involucrados firman el "acuerdo" aceptando la propuesta de la ABC

Fotos: lostiempos.com

cia, Juan R a m ó n Quintana y que ahí se determinaría la ubicación del puente.

El ministro Quintana llegó a un evento, en el Club Social de Rurre, oficialmente para la entrega de 10 sillas de ruedas a discapacitados junto con la Cruz Roja. Efectuada esa entrega se procedió a una reunión ampliada. Hasta entonces, habían llegado muchos camiones y buses con pobladores de las carreteras y no de Rurrenabaque. En esta reunión me dieron una breve oportunidad para hablar, pero cuando comencé a hablar del tráfico del ingenio azucarero, me callaron a gritos diciendo "No venimos a hablar del ingenio, venimos a definir el puente de una vez."

Luego la consultora hizo una presentación breve donde en contradicción con sus resultados preliminares, no solo era más barato construir el puente por arriba, si no que en base a su ponderación social y ambiental (cuyos criterios no fueron elaborados conjuntamente como se acordó en Abril 2013) también era más deseable. Los cálculos económicos como también el análisis social y ambiental inconsulto fueron altamente cuestionables. Por ejemplo

cada uno de los 5 pilotes a ser construidos según el diseño A (arriba), que son mucho más profundos y se tendrían que construir en el agua, cuestan menos por unidad que cada uno de los 9 pilotes del Diseño B (abajo) que son menos de la mitad de volumen y que se podrían construir en seco desviando las aguas temporalmente.

Finalmente el Ministro Quintana habló y preguntó, "Compañeros por arriba o por abajo compañeros?" Flameando sus wiphalas y pancartas gritaron "POR ARRIBA, COMPAÑERO".

Para el Gobierno el tema aparentemente se cerró ahí. En base a esa "decisión" han licitado la construcción del puente, sin ningún acuerdo legal con el municipio. La primera licitación quedó desierta en febrero 2014. No sabemos cuánto influyó lo que sigue para que ninguna empresa boliviana se presente, pero justo en esos días Rurrenabaque, y el Beni, estaban sufriendo las consecuencias del cambio climático como nunca antes. Entre las 9 y las 10 de la mañana del 25 de enero, hubo 14 derrumbes en los límites urbanos de Rurre, a lo largo de la falla geológica que sigue los accesos de la ubicación propuesta por el gobierno. En uno de los derrumbes, a 50 metros de donde la ruta propone los



cortes más profundos al cerro, murieron 9 personas atrapadas en un alud. San Buenaventura fue afectada de la misma forma.

Debido a estos derrumbes a lo largo de la falla geológica, se malograron las 8 diferentes fuentes de agua de la población y los sistemas de transporte de agua desde las mismas. La población quedó por lo menos un mes sin agua potable y algunas partes de la población no tuvieron su servicio restablecido hasta unos meses más tarde. Los mismos derrumbes crearon represas pasajeras, llenando de lodo a todos los arroyos de la población, tapando todos los puentes y embovedados, causando inundaciones inéditas cada que llovía.

Todo esto fue resultado de un fenómeno natural y previsible, sin que se iniciaran las obras del puente. En 1978, habían ocurrido similares derrumbes en toda la falla geológica. Por eso, desde el 2006 insistíamos en que no se debía hacer cortes en las serranías habiendo alternativas que no están cerca de la falla, y por ende se reduciría el riesgo ante posibles eventos extremos asociados con el cambio climático mundial.

Posteriormente, entre el 1 y el 12 de febrero del 2014, el río Beni se inundó masivamente 3 veces, quedando bajo agua aproximadamente 60% de la superficie urbanizada. El río Beni, es uno de los afluentes más grandes del Amazonas y ahí nos hizo recuerdo que el Gobierno propone construir el puente en la garganta; de hecho un obstáculo con 5 pilotes, aguas arriba de la población en el punto de mayor profundidad y energía del río. Insiste en esto, teniendo aguas abajo una alternativa que impacta socialmente y ambientalmente menos en todo sentido.

A pesar de estas advertencias del cambio climático y del rechazo masivo de la población el Gobierno volvió a licitar el puente, firmando un contrato con la empresa China mencionada anteriormente. Desde septiembre hay un grupo de chinos de la empresa haciendo mediciones y recorridos de la ruta, pero sin iniciar ninguna obra. Tienen una persona que habla un poco de español y otra que habla un poco de inglés. Ellos nos transmiten que toda duda se debe dirigir a la ABC, que ellos están cumpliendo un contrato. Pero indican que solo se está contemplando la alternativa de arriba, "porque es la única que cuenta con estudio a diseño final." En

otras palabras sería muy caro gastar unos 200,000 dólares en hacer un estudio a diseño final (ya acordado y pactado dos veces), aunque sea socialmente y ambientalmente más deseable, y con mejores perspectivas de enfrentar el cambio climático con menor riesgo a la población.

## Conclusión

Para terminar vuelvo a los conceptos del Buen Vivir, del cambio climático y de derechos de la Madre Tierra, ¿Cómo se plasman en la realidad del proyecto de puente entre Rurrenabaque y San Buenaventura? Por lo descrito arriba, se puede decir que en este caso concreto no hay ningún interés de tomar estos conceptos en cuenta al momento de planificar y consensuar una obra. El Buen Vivir de Rurrenabaque simplemente no tiene ningún peso o importancia. Arbitrariamente el Gobierno avanza con un proyecto incluso contra sus propias leyes y principios declarados internacionalmente, promoviendo una obra que afectará el atractivo y la seguridad de la localidad, haciendo que el turismo, la base del Buen Vivir de Rurrenabaque, vaya desapareciendo.

¿Cuál es la capacidad del estado boliviano para reconocer estos conceptos en la práctica? Desde el 2006 el Gobierno, más allá de promover leyes progresistas como las mencionadas, carece de la experticia y claridad política dentro de su estructura para asegurar su implementación en las diferentes esferas del desarrollo del país, incluyendo la del desarrollo de infraestructura. Este puente tiene una clara alternativa de ubicación que representa un riesgo mucho menor en cuanto a cambio climático, pero no ha habido siquiera un funcionario estatal que quiera o sepa tomarla en cuenta. En base a este ejemplo, con la excepción del Presidente de ABC Sanchez-Gomez Cuquerella no había ningún reconocimiento de estos conceptos entre los funcionarios estatales, y menos aún sobre su especial relevancia para planificar una obra dentro de una población. Dicho de otra forma, lo único que les interesa es construir lo más barato y rápido sin importar los impactos ambientales y sociales. Reiteradas veces en los 8 años de este conflicto han dejado en claro que el tema económico es el único que se tomará en cuenta, y sólo en cuanto al costo de construcción.

¿Cuál es la voluntad política de asegurar la exigibilidad de estas leyes frente a modelos de desarrollo? En este caso no existe ninguna voluntad política. Muy al contrario, los representantes estatales a todo nivel representan muy adecuadamente lo que se considera un enfoque neoliberal del desarrollo, donde hay un rechazo consistente de incorporar cualquier variable que no sea el costo de construcción de la obra.

Parece no existir en el Gobierno Central capacidad técnica ni voluntad política de hacer valer los importantes conceptos del Buen Vivir y de los derechos de la Madre Tierra, cuando se evalúa propuestas de desarrollo. A nivel de ABC y el Ministerio de Gobierno, no hay interés por alternativas que cuesten más pero que ofrecen mayor calidad ambiental y social, y/o menor riesgo frente a cambio climático. Estamos frente a un neoliberalismo estatal que no tiene ningún interés en el buen vivir en su sentido amplio, lo cual a nivel de municipio sí hubo, y existe, como se evidencia en diversas inversiones realizadas sin un motivo más allá de la protección social y ambiental.

Es muy probable que el puente se haga por arriba, según el Diseño A, en forma completamente impuesta. Si es así, esa será la prueba final de que el Gobierno actual, más allá de su discurso, sus inauguraciones en Tihuanco y sus marcos legales, es absolutamente neoliberal en su política y práctica de desarrollo de infraestructura interna.

¿Rendirse Rurre? Que se rinda su abuela carajo!!! ■

- 1 Consorcio Carl Bro y CAEM 2007. Informe Especial Puente San Buenaventura. Estudio de Factibilidad técnico, económico, impacto ambiental y Diseño final del Puente San Buenaventura y sus Accesos. 2 febrero, 2007
- 2 Ing. Carlos Arguedas, Fiscal de Estudios. Informe al. Ing. Roberto Arauz Nuñez, INF/GDP/2007-0145, fecha 07 de marzo 2007.
- 3 En el proceso posterior que se hizo con el BID, quedó expuesto que los expertos ambientales y sociales del BID, de los cuales hay varios, nunca se pronunciaron sobre el proyecto. Es más, llegó eventualmente una experta de salvaguarda social y ambiental del BID Washington que calificó el análisis social y ambiental del proyecto como "inexistente." (<http://www.iadb.org/es/mici/inicio,7736.html>).
- 4 [http://www.lostiempos.com/diario/actualidad/nacional/20120907/alcade-de-san-buenaventura-fracasa-en-intento-de-recuperar-su\\_184690\\_391474.html](http://www.lostiempos.com/diario/actualidad/nacional/20120907/alcade-de-san-buenaventura-fracasa-en-intento-de-recuperar-su_184690_391474.html)
- 5 Cambio, "Gobierno destinará recursos para puente Rurrenabaque", Agenda Presidencial, 20 de enero de 2013. Disponible en: [http://www.cambio.bo/agenda\\_presidencial/20130120/gobierno\\_destinara\\_recursos\\_para\\_puente\\_rurrenabaque\\_87392.htm](http://www.cambio.bo/agenda_presidencial/20130120/gobierno_destinara_recursos_para_puente_rurrenabaque_87392.htm).