



Imprimir artículo Exportar a PDF
Volver

Bolivia: Transparencia, un desafío en la construcción de mega proyectos

- El caso de la Carretera Puerto Suárez.

Por Katu Arkonada y Henkjan Laats*

El presente artículo toma como base una investigación sobre el proyecto IIRSA (1) Corredor Bioceánico Puerto Suárez - Santa Cruz realizada en Bolivia por el equipo del Centro de Estudios Aplicados a los Derechos Económicos, Sociales y Culturales (CEADESC). La investigación se centra en las políticas de transparencia aplicadas a la gestión y desarrollo de megaproyectos de infraestructura IIRSA para la integración de la región suramericana y pretende ser el inicio de un debate sobre el tema entre la sociedad civil y los diferentes actores internacionales que financian IIRSA.

El estudio de CEADESC muestra que este debate no puede abstraerse de una discusión más amplia sobre la interrelación entre las políticas de desarrollo, democracia y derechos humanos toda vez que cada una de estas dimensiones es condición para avanzar en las otras. Además los propios fundamentos de la transparencia necesariamente están relacionados con el cumplimiento de derechos.

El corredor Bioceánico Puerto Suarez – Santa Cruz

El proyecto Corredor Bi-oceánico Puerto Suárez - Santa Cruz tiene cuatro instancias principales responsables por el financiamiento y la ejecución de esta carretera: el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF), la Unión Europea y el Gobierno de Bolivia. Dentro de este consorcio, El BID asume un papel protagonista, debido a que está financiando un proyecto adicional (BO-033), llamado “Programa de Protección Ambiental y Social en el Corredor de Integración Santa Cruz – Puerto Suárez”. Este programa tiene como objetivo la mitigación de impactos en los 5 tramos de la carretera. Asimismo, el BID fue la instancia que lideró las acciones de transparencia, incluido el proceso de consulta y participación social.

A través del proyecto BO-033 y las acciones de transparencia el BID quiso mostrar que es posible construir una carretera con mínimos impactos sociales y ambientales. En realidad el BID pretendió que la construcción de la carretera Santa Cruz – Puerto Suárez se convirtiera en un “proyecto estrella”. Sin embargo, dos estudio independientes (2) mostraron que los impactos sociales y ambientales de la carretera son graves o muy graves.

Estos impactos producidos se deben parcialmente a las fallas de transparencia en el proceso de preparación y ejecución de la obra. Estas fallas se presentan en los tres componentes de un proceso transparente, acceso a la información, rendición de cuentas y participación social).

Una primera falla ocurrió en el acceso a la información pública, información que para ser útil debe ser concreta, puntual y oportuna, así como de calidad y confiable. El estudio de CEADESC mostró que solo un público limitado pudo participar en los talleres informativos que se realizaron antes de la construcción de la carretera. Luego, en el transcurso de la construcción de la carretera, no obstante varias solicitudes escritas y verbales, los investigadores no tuvieron acceso a los informes económicos y de impacto ambiental. Recién a fines del año 2009, los investigadores de CEADESC pudieron obtener una parte de los citados informes. Asimismo, el estudio de CEADESC muestra que las páginas web de las instancias responsables para la construcción de la carretera no brindan suficiente acceso a información.

En cualquier caso, la información por sí misma no produce transparencia, siendo tan sólo un instrumento que permite evaluar las decisiones y acciones emprendidas por los funcionarios públicos; es decir, se trata de un requisito imprescindible para realizar una fase más avanzada del proceso: la consulta y participación. Aunque



hubo varios talleres de consulta y participación antes de la construcción de la carretera Puerto Suárez de Santa Cruz, se puede observar que estos esfuerzos se realizaron en vano, teniendo en cuenta que los comités de fiscalización de la carretera solamente funcionaron satisfactoriamente durante el inicio de la construcción, y debido a que el principal producto de la consulta, el proyecto BO-033, ha sido implementado con muchos retrasos y carencias. Asimismo, por una falta alarmante de coordinación entre las instituciones responsables por la carretera, la idea de tener una instancia que se responsabilizara de las cuestiones relacionadas con la transparencia así como la mitigación de impactos, fracasó con rotundidad.

La transparencia no debe ser visualizada como un acto enteramente subordinado a la buena o mala fe de los funcionarios sino como una dinámica política destinada a re-equilibrar las relaciones de poder entre los ciudadanos y el Estado; en este sentido, esta visión forma parte del horizonte de la democracia directa y participativa. Sin embargo, la consulta y participación de los ciudadanos en la gestión pública debe tener ciertos requisitos para funcionar de manera efectiva, debiendo ser decisoria y no meramente formal, con poder de decisión tanto en los procesos de elaboración de políticas, planes y proyectos como en la rendición de cuentas de los mismos; asimismo deben tener un rol protagónico en las instancias y actividades de control de la ejecución de los presupuestos públicos y una autonomía plena respecto de los gobiernos.

La rendición de cuentas constituye la tercera dimensión de la transparencia. Para que sea una rendición de cuentas real, deben darse dos condiciones. Primero, que existan actividades de seguimiento y control protagonizadas por instituciones de la sociedad civil, evitando que las instancias responsables se controlen a sí mismas o que se reserve esta función a la instancia legislativa, como manda el decálogo liberal. En segundo lugar, las labores de control, seguimiento y vigilancia deben corresponderse con el concepto de fiscalización, que involucra básicamente la evaluación de responsabilidades de las autoridades y funcionarios y la aplicación de sanciones a los infractores. En esta lógica, la construcción de la carretera y el proyecto BO33 no se caracterizaron por una transparencia financiera. No hubo acceso libre a los informes económicos y la fiscalización estuvo en gran parte a cargo de las mismas instancias responsables, siendo juez y parte al mismo tiempo.

Conclusión

Después de analizar la política operativa desde la perspectiva de la transparencia tomando como referencia la disponibilidad de la información por parte del BID, así como las propias políticas prácticas en el caso de la financiación y construcción de la carretera Puerto Suarez Santa Cruz, parte del eje interoceánico IIRSA, la principal conclusión es que la deficiente política de transparencia del BID, tanto conceptual como operativamente, **incide en violaciones a los Derechos Humanos integrales**, en especial los Derechos de los Pueblos Indígenas, y los Derechos ambientales. Las prácticas descritas además ignoran la propia Constitución Política del Estado Boliviano, en cuyo territorio y soberanía se implementan los proyectos financiados por el Banco.

Asimismo la **nula accesibilidad a la información, propicia la violación de los artículos 4, 5, 6, 15 y 18 del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)**. Estos establecen que la consulta debe ser efectuada de buena fe, y bajo los principios de veracidad, transparencia, información y oportunidad, de acuerdo a las circunstancias y características de cada pueblo indígena, para determinar en qué medida serían afectados y con la finalidad de llegar a un acuerdo o lograr el consentimiento de las Pueblos Indígenas y Originarios. Si no existe acceso a la información por parte de las comunidades afectadas, es muy difícil conocer el verdadero grado de impacto en sus comunidades por parte de estos megaproyectos.

Por otra parte, la calidad de la Evaluación de Impacto Ambiental queda en entredicho, puesto que la consulta debe realizarse previamente a la aprobación de los EIA, para actividades, obras o proyectos a desarrollarse en lugares de ocupación de las Comunidades y Pueblos Campesinos, Indígenas y Originarios y áreas de alto valor de biodiversidad. **Este tipo de situaciones violatorias de los Derechos Humanos, derivada de la ausencia de políticas de transparencia, es además potencialmente generadora de conflictos sociales y propiciadora indirecta de actos de corrupción que inevitablemente inciden en la calidad de la ejecución de las obras y proyectos.**

Estos indicadores nos llevan a la conclusión de que el BID necesita una verdadera política, no ya de "disponibilidad de la información", sino de transparencia y respeto a los Derechos Humanos, basándose en los siguientes principios: **máximo acceso a la información**, y **divulgación automática** de la misma, con **unalista concisa y limitada de excepciones**; un **procedimiento claro para acceder a la información** y el **derecho a la apelación** ante una instancia independiente si la misma fuera denegada, **acceso a la toma de decisiones** por parte de la sociedad civil, y especialmente de los pueblos afectados por los megaproyectos financiados por el BID,



entidad cuya **política operativa deberá ser el estándar mínimo** para cualquier crédito financiador otorgado a cualquier institución, sea pública o privada.

Asimismo el estudio refuerza la conclusión del investigador Gustavo Hernández, quién argumentó que existen diferencias irreconciliables de percepciones y paradigmas entre una institución financiera como es el BID y los pueblos indígenas afectadas por la carretera. Por lo tanto, una verdadera transparencia solamente se podrá lograr si los procesos de consulta e información permitan partir de las necesidades reales de la población local. Nuestro estudio muestra que aunque la premisa de las prácticas de transparencia se encuentra entre los objetivos propios del BID, y en algunos casos también existe la voluntad del BID de adaptar estos objetivos a las exigencias del gobierno del país, sin embargo todavía existe una gran falta de voluntad y capacidad del BID de adaptarse a las realidades y necesidades de la población afectada por sus proyectos de infraestructura.

A pesar de ser una institución entre cuyos objetivos principales se encuentra la integración regional o continental, la integración que propone el BID es puramente comercial, como lo demuestra la apuesta obsoleta por el IIRSA. No se busca una verdadera integración, cuya lógica se basa en que el verdadero desarrollo solo puede venir de una integración de los pueblos y para los pueblos, y ese desarrollo solo puede ser pleno si viene acompañado de un pleno respeto a los Derechos Humanos en su integralidad, síntoma de democracia plena.

Notas:

(1) Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana, es un acuerdo firmado en el año 2000 por los 12 mandatarios sudamericanos, sin participación de los parlamentos nacionales, e incluye más que 500 mega proyectos de infraestructura.,

(2) Los Impactos Socio-Ambientales por la Construcción de la Carretera Santa Cruz – Puerto Suárez (OICH, 2007) y “La Crónica de una Muerte Anunciada (Hernández, CEADES, 2007).

*Katu Arkonada es investigador especialista en Derechos Indígenas del Centro de Estudios Aplicados a los Derechos Económicos, Sociales y Culturales (CEADESC) y Henkjan Laats es especialista en el tema de transformación de conflictos y director de las fundaciones Puente Entre Culturas y Cross Cultural Bridges

Fuente: www.ceadesc.org [1]

Tags relacionados: [Ceadesc](#) [2]

[corredor bio oceanico](#) [3]

[corredor bioceanico](#) [4]

[IIRSA](#) [5]

[puerto suarez](#) [6]

Valoración: 0

Sin votos (todavía)

Source URL: <https://www.servindi.org/actualidad/23507>

Links

[1] <http://www.ceadesc.org> [2] <https://www.servindi.org/etiqueta/ceadesc> [3]

<https://www.servindi.org/etiqueta/corredor-bio-oceanico> [4] <https://www.servindi.org/etiqueta/corredor-bioceanico>

[5] <https://www.servindi.org/etiqueta/iirsa> [6] <https://www.servindi.org/etiqueta/puerto-suarez>

