

Rebecca Ray, Cynthia A. Sanborn y Kevin P. Gallagher (Editores). 2020. **La banca de desarrollo y el desarrollo sostenible: lecciones desde la Amazonía y los Andes**. Universidad del Pacífico: Lima, 308 págs.

El libro editado por Rebecca Ray, Cynthia A. Sanborn y Kevin P. Gallagher es una apuesta política, económica, ambiental y social a la continuidad del modelo de desarrollo sostenible en la región de la Amazonía andina desde la institucionalización del mismo. En este sentido, a lo largo del texto el desarrollo es planteado como el escenario que posibilita las condiciones de bienestar para los actores involucrados en él, siempre que se implementen medidas que impidan cometer errores del pasado cercano.

El libro es el resultado de un proyecto de investigación en el que se analizan los mecanismos de protección ambiental y social adoptados por las instituciones financieras de desarrollo (IFD) y por los Gobiernos nacionales de la Amazonía andina en diversos proyectos de infraestructura que se han realizado en la región.

Para lograr este trabajo se realizaron cuatro estudios de caso nacionales en profundidad en Brasil, Perú, Ecuador y Bolivia; a su vez, en cada uno de estos países se efectuaron diferentes estudios de caso de acuerdo a los proyectos de infraestructura existentes. Para la investigación se recurrió a métodos de tipo cualitativo como entrevistas semiestructuradas con actores gubernamentales, IFD, sociales, empresariales; grupos focales; visitas de campo e investigación bibliográfica.

El libro se encuentra dividido en tres partes, la primera es el capítulo introductorio que muestra el escenario general en que se desarrollan los proyectos de infraestructura y los actores involucrados en éstos; además presenta un resumen de los resultados de los estudios de caso nacionales. La segunda parte está compuesta por cuatro capítulos que explican de manera detallada los estudios de caso de los proyectos de infraestructura en Brasil, Perú, Ecuador y Bolivia. La tercera y última parte son las conclusiones y recomendaciones para los gobiernos nacionales, las IFD y la sociedad civil que hacen parte del desarrollo de los proyectos.

El primer capítulo plantea las preguntas centrales que atraviesan el grueso de la investigación “¿en qué medida las IFD internacionales, los Gobiernos nacionales y la sociedad civil han implementado mecanismos adecuados de protección ambiental y social para mitigar los riesgos que presentan los grandes proyectos de infraestructura? Alternativamente, ¿cuáles han sido los principales obstáculos para la aplicación exitosa de tales medida y qué lecciones podemos aprender de recientes esfuerzos realizados?” (Ray, Sanborn, Gallagher 2020, 16). Cada uno de los capítulos siguientes aportan elementos que dan respuesta a éstas.

Seguido, en el capítulo se muestran posturas divergentes respecto a los impactos que generan las obras de infraestructura; una postura muestra la manera en que una variedad de éstas (carreteras, plantas hidroeléctricas, electrificación) generaron impactos ambientales y conflictos sociales en los territorios en que fueron ejecutadas mientras que otras posturas plantean

los beneficios que pueden traer siempre que se generen los incentivos adecuados. Por su parte, los autores sugieren que la diferencia puede estar en el marco regulatorio existente para la ejecución del proyecto.

Otro aspecto relevante del capítulo es la contextualización histórica que presenta sobre la creación de nuevas salvaguardas ambientales como la gestión del riesgo ambiental y social (GRAS) producto de la movilización de organizaciones glociales debido a los conflictos socioambientales que se desataron como consecuencia de un proyecto de infraestructura en Brasil en la década de los ochenta. La GRAS es uno de los ejes en torno a los cuales se han reestructurado los parámetros de las IFD y de los Gobiernos nacionales en lo referente a obras de infraestructura principalmente. Sin embargo, cada IFD internacional, regional y nacional, así como cada Gobierno nacional define los enfoques de GRAS que implementará en el proyecto de infraestructura a desarrollar.

En este sentido, los autores exponen que la diferencia en la GRAS entre las IFD genera que algunas ejecuten obras con alto riesgo causando conflictos sociales y ambientales significativos. En cuanto a los Gobiernos nacionales, si bien los países escogidos para los estudios de caso se acogieron a la consulta previa, libre e informada y han promulgado leyes que buscan proteger y garantizar la integridad de las comunidades y el ambiente, son procesos que se quedan cortos cuando no hay garantías de las instituciones que administran dichos planes.

Como resultado, los estudios de caso visibilizan diferentes situaciones que se presentan en la puesta en marcha de proyectos de infraestructura con IFD en donde uno de

los más importantes es que las GRAS inadecuadamente formuladas, fueron las causantes principales de los conflictos sociales y la degradación ambiental.

Asimismo los estudios de caso permitieron establecer algunas limitaciones presentadas en los marcos de la GRAS. La primera es “la participación inadecuada de los actores involucrados en los proyectos” (Ray, Sanborn, Gallagher 2020, 37); la segunda se relaciona con los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) que carecen de integralidad y/o se realizan de forma tardía; y la tercera limitación es la carencia de transparencia y fiscalización por parte de los actores.

Los autores plantean que teniendo en cuenta que “la infraestructura es, por definición, la base de la actividad económica. Puede apoyar -o impedir- las metas nacionales de dirigir la actividad económica hacia modelos más sostenibles e inclusivos por las características singulares de esta región” (Ray, Sanborn, Gallagher 2020, 55) por lo tanto se debería promover la integración de la región con la construcción de obras de infraestructura teniendo como plataforma la inclusión y la transparencia de participación de los actores involucrados. En definitiva plantean la importancia de generar redes entre todos los actores que a su vez generen un refuerzo mutuo.

El capítulo dos, expone el estudio de caso de Fundo Amazônia en Brasil a partir del proyecto de Ecoturismo Yaripo. El énfasis que presenta este caso está en los primeros pasos de planificación de las comunidades que rigen el proyecto. En este capítulo el autor analiza las salvaguardas sociales y ambientales de los proyectos que son financiados por el Banco Nacional para el Desarrollo Económico y Social de Brasil

(BNDES). Así mismo plantea que debido al poco tiempo de lanzamiento del proyecto (2017) aún no es posible determinar el grado en que las salvaguardas influyen en los resultados finales del mismo.

El capítulo tres presenta dos casos de estudio en Perú: el Corredor Vial Interoceánico Sur (CVIS) en los tramos 2, 3 y 4 financiado por el Banco de Desarrollo para América Latina (CAF) y la propuesta de creación de la central hidroeléctrica Inambari que habría sido financiado por el BNDES. En el CVIS los EIA fueron realizados por tramos como si se estuvieran desarrollando tres proyectos independientes, esta situación limitó la visión general del corredor y las consecuencias ambientales que el mismo pudiera generar en conjunto. Por otro lado, la central hidroeléctrica Inambari fue cancelada debido a la oposición de las comunidades que se verían afectadas con su construcción. En consecuencia se perdieron los beneficios económicos que este y otros proyectos similares representarían debido a una intención inicial de ahorro de tiempo. Este capítulo presenta dos casos en que se inician proyectos sin el desarrollo adecuado de las salvaguardas ambientales y sociales.

El capítulo cuatro plantea dos casos de estudio en Ecuador, la central hidroeléctrica Coca Codo Sinclair financiado por el Banco de Importación-Exportación de China (Chexim) y el Proyecto Multipropósito Baba que inició con financiamiento del el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) pero que terminó financiado con recursos fiscales debido a la salida del BID. Los dos proyectos son ejemplos de una gran planificación y de la generación de compromisos ambiciosos que al final son

incumplidos. Específicamente incumplieron en la promesa de incremento de empleo para la población local y en el manejo ambiental de las fuentes hídricas.

El capítulo cinco presenta tres casos de Bolivia, el primero la carretera entre La Paz y Oruro financiada por el CAF; el segundo la carretera San Buenaventura e Ixianas financiada por el Banco Mundial (BM); y el tercero, la carretera Montero y Yacapaní financiada por el BID. En estos estudios de caso también se evidencia la importancia en el cumplimiento de los compromisos pactados puesto que en términos generales se incumplió con las tres obras debido al alza del precio del asfalto. Cada una de estas obras concluyó de la siguiente manera: la primera carretera fue construida con materiales de baja calidad, se eliminaron segmentos de la obra, se redujeron equipamientos de la misma y a la fecha no ha sido finalizada; la segunda obra tampoco fue finalizada y sus trabajadores quedaron sin pago; en cuanto a la tercera carretera si bien fue completada a los trabajadores y subcontratistas no les cumplieron con el pago.

En el apartado final, los autores plantean las conclusiones y recomendaciones que surgen a partir de este trabajo. Allí señalan que los estudios de caso “muestran el enorme desafío asociado al cierre de las brechas de infraestructura en la Amazonía andina” (Ray, Sanborn, Gallagher 2020, 255) y exponen cuatro recomendaciones para que no se cometan los errores que generaron los conflictos sociales y ambientales vistos en los estudios de caso. Estas recomendaciones son: involucrar a todos los actores implicados durante todo el proyecto, desde su diseño, ejecución y con-

creción; realizar EIA integrales; incorporar mecanismos que promuevan la transparencia y la fiscalización así como garantizar su funcionamiento; y, por último, formar redes entre las IFD, los Gobiernos nacionales y las organizaciones de la sociedad civil para facilitar la creación de espacios de negociación de proyectos que aumenten los

beneficios y reduzcan los riesgos para todos los actores involucrados.

Támara Natalia Figueroa Cañón  
Candidata a la Maestría de investigación en Estudios Socioambientales  
Flacso-Ecuador.  
tamara.figueroa.canon@gmail.com