

São Paulo – La Paz – Londres, 20 octubre de 2015.

Señora

Maria Carolina Capistrano

Oidora

Gabinete de Presidencia

Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social – BNDES

**LA SOCIEDAD CIVIL DEMANDA AL BNDES POR SU PARTICIPACION EN EL PROYECTO DE
CONSTRUCCION DE LA CARRETERA A TRAVES DEL TIPNIS**

1. Resumen

Esta demanda presentada por Conectas Direitos Humanos (Brasil), el Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario - CEDLA (Bolivia), y Global Witness (internacional) a la Oidoría (Defensoría del Pueblo) del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) de Brasil, expresa las infracciones en el proceso de debida diligencia ambiental y de derechos humanos en relación al proyecto de construcción de la carretera “Villa Tunari - San Ignacio de Moxos” en Bolivia. En esta demanda, las organizaciones señaladas presentan evidencias de que los mecanismos del BNDES para evaluación, mitigación y reparación de impactos adversos sobre los derechos fundamentales de las personas y poblaciones vulnerables, especialmente pueblos indígenas, son insuficientes para remediar los potenciales daños y que el Banco no cuenta con la capacidad para incorporar los requerimientos mínimos que debería tomar en cuenta de acuerdo a la legislación boliviana, la legislación brasileña, la legislación internacional sobre derechos humanos y las políticas y estándares propios del Banco. El caso del proyecto de construcción de la carretera en Bolivia también muestra la urgente necesidad de reformas del enfoque del BNDES sobre el manejo de impactos sociales, ambientales y de derechos humanos al promover la exportación de servicios de ingeniería de compañías brasileñas.

Entre otras medidas, el BNDES debe i) comprobar la legalidad socio-ambiental de proyectos financiados en el exterior asegurándose de que en la práctica exista respeto a las leyes ambientales y no sustentar sus decisiones en simples declaraciones formales o documentos contractuales; ii) vincularse directamente con las comunidades y los actores involucrados en todas las fases del ciclo



de vida del proyecto. Esto es no depender únicamente de las opiniones o juicios de terceros acerca de la escala de impactos potencialmente adversos; iii) promover la rendición de cuentas y, cuando se produzcan daños, proporcionar la reparación a las partes afectadas. A fin de colaborar con el BNDES para el logro de estos objetivos, el presente documento establece recomendaciones concretas diseñadas para ser implementadas en el marco de un proceso basado en el diálogo, buena fe y compromiso para mejorar los procesos.

2. Contexto

El 22 de agosto de 2009 el Presidente de Bolivia, Evo Morales y el Presidente de Brasil, Lula da Silva, firmaron el Protocolo de Financiamiento por 332 millones de dólares para construir la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos en Boliviaⁱ. El préstamo provendría del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) de Brasil, a través de su Programa Exim y sería utilizado en la construcción de una carretera de 273 Km a través del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro - Sécore (TIPNIS), un territorio protegido en la Amazonia Bolivianaⁱⁱ. El TIPNIS es lugar de vida de un total de 12.388 indígenas que habitan en 64 comunidadesⁱⁱⁱ. En abril de 2010 el Protocolo de Financiamiento fue aprobado por Ley^{iv} y en febrero de 2011 se aprobó en consecuencia el contrato entre Bolivia y el BNDES para financiar la carretera^v.

En marzo de 2008, el proceso de licitación pública iniciado por la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) concluyó con la adjudicación del contrato a la compañía brasileña OAS, que debía iniciar la construcción de la carretera en agosto^{vi} de ese año. Tres días después de la adjudicación, la Subcentral TIPNIS, órgano que representa a las comunidades indígenas del Parque, envió una carta pública al Presidente Evo Morales, señalando su disconformidad y expresando que nunca fueron consultados acerca de la construcción de la carretera ni del proceso de licitación —como era su derecho establecido por ley—, a pesar de haber demandado en varias oportunidades información^{vii}. La organización indígena se opuso a la construcción de la carretera debido a los potenciales impactos sociales y ambientales en sus comunidades y territorio. Por ejemplo, un estudio concluyó que con la construcción de la carretera, el 65% del territorio del TIPNIS sería deforestado en un periodo de 18 años. La principal causa sería la expansión de la frontera de plantaciones de coca y la tala ilegal de bosques^{viii}.

El TIPNIS fue declarado como Territorio Indígena^{ix} y Parque Nacional^x a principios de los 90 y a partir del 25 de abril de 1997^{xi} entró en un proceso de legalización y titulación de tierras. Este proceso,



global witness



llevado a cabo por el Instituto Nacional de Reforma Agraria (INRA), concluyó el 13 de febrero de 2009, antes de la firma del contrato de financiamiento para la construcción de la carretera, cuando el gobierno de Evo Morales entregó el Título como territorio colectivo^{xii} a la organización indígena Subcentral TIPNIS. Un sector del TIPNIS, clasificado como “Polígono 7”, mantiene aún pendiente la definición de su estatus jurídico debido a que el área ha sido paulatinamente ocupada por productores de coca no indígenas^{xiii}.

Los planes para la construcción de la carretera que atravesaría el TIPNIS comenzaron en abril de 2003, cuando el gobierno de Gonzalo Sánchez de Lozada incluyó la potencial ruta en la *Red Fundamental de Carreteras*^{xiv}. Ese mismo año, la Ley 2530^{xv} autorizó la búsqueda de financiamiento para la construcción de la carretera. Desde entonces, las comunidades indígenas del TIPNIS llamaron constantemente la atención del gobierno para expresar su rechazo a los planes de llevar adelante la construcción de la carretera^{xvi}. En septiembre de 2006 el Presidente Evo Morales declaró de “importancia nacional” la elaboración del diseño y la construcción de la carretera encomendando a las Prefecturas de los departamentos del Beni y Cochabamba la búsqueda de los recursos económicos necesarios.

A pesar de la oposición de la Subcentral TIPNIS, el contrato de colaboración financiera entre el BNDES y el gobierno boliviano para la construcción de la carretera fue aprobado en mayo de 2011^{xvii} y la construcción comenzó el mes siguiente. Poco después de esto, el 15 de agosto, las comunidades indígenas del TIPNIS, apoyadas por organizaciones de la sociedad civil, iniciaron una marcha de protesta cuya ruta se inició en el corazón del TIPNIS y concluyó un mes después en la ciudad de La Paz, sede de gobierno de Bolivia. La marcha se realizó en contra de lo que consideraban un proyecto que se inició de manera unilateral, sin su consentimiento y que atentaba contra sus intereses, trayendo devastadores impactos sociales y ambientales sobre su territorio. Mientras se desarrollaba la marcha, en septiembre, una violenta represión policial dejó 74 indígenas heridos^{xviii} y una decena de dirigentes detenidos, incluyendo al presidente de la Subcentral TIPNIS^{xix}. Debido a las críticas por esta intervención policial y a la presión de diversos sectores de la población el gobierno de Bolivia retrocedió en sus intenciones y aprobó la Ley 180 que designa al TIPNIS como área protegida “intangibles”. Esta ley señala de manera explícita en su Artículo 3, que la construcción de la carretera a través del Parque Nacional no está permitida, pero incluyó un elemento punitivo adicional que restringía las prácticas de subsistencia de las comunidades del TIPNIS, argumentando que estas



global witness



afectarían la “intangibilidad” del Parque^{xx}. Como resultado de todo esto, en junio de 2012 el BNDES anunció la cancelación del contrato con el gobierno boliviano para la construcción de la carretera^{xxi}.

3. La demanda

Sustentados en el interés de “asegurar el diálogo y tomando en cuenta las decisiones y esfuerzos”^{xxii} señalados expresamente por el BNDES en sus principios de Responsabilidad Social y Ambiental, las organizaciones de la sociedad civil Conectas Direitos Humanos, CEDLA y Global Witness, presentan la presente demanda solicitando una respuesta formal del Banco a cada uno de los alegatos detallados en el Cuadro 1 (penúltima sección de esta demanda) y solicitan la implementación de un proceso transparente, participativo y basado en el diálogo, para la incorporación de las recomendaciones expuestas al final de este documento.

Esta demanda tiene dos objetivos principales: El primero es asegurar que el Banco reconozca las infracciones en términos sociales, ambientales y debida diligencia a aspectos sobre derechos humanos relacionados al proyecto. De este modo se espera que se mejoren los procedimientos del banco en todas sus inversiones realizadas fuera del Brasil, especialmente, aquellas relacionadas con la exportación de bienes y servicios dirigidos a proyectos de infraestructura. El segundo objetivo, es que el BNDES tome en cuenta, de manera concreta, las recomendaciones señaladas para la reforma de la Oidoría en el contexto del diálogo actual del banco con organizaciones de la sociedad civil.

Esta demanda señala también que el contrato entre el gobierno boliviano y el BNDES incumplió las leyes bolivianas y las salvaguardas ambientales y sociales propias del Banco. El Banco incurrió de manera reiterada en faltas al desconocer estas infracciones. Por ejemplo, ante la denuncia de un artículo de prensa publicado por *Valor Econômico*, criticando la participación del BNDES en el proyecto^{xxiii}, el BNDES señaló que había “determinado que todos los requerimientos ambientales que permitían la firma del contrato para la exportación para bienes y servicios que se utilizarían para la carretera, fueron satisfechos”^{xxiv}. El BNDES también respondió a otras críticas de parte de una coalición latinoamericana de la sociedad civil, la Coalición Regional para la Transparencia y Participación, argumentando que “la participación del BNDES en el proyecto de construcción de la carretera Villa Tunari - San Ignacio de Moxos, siempre procuró respetar los requisitos legales y oficiales establecidos por las autoridades bolivianas”^{xxv}.

En junio de 2015, posterior a un solicitud de liberación de información de parte de la ONG brasileña Conectas (uno de los autores de esta demanda), el Banco, en una acción sin precedentes, publicó



global witness



diversos documentos del año 2010 que establecen que los procedimientos utilizados aseguraban una “debida diligencia” y justificaron así su financiamiento al proyecto. Los documentos señalados reconocían, además, con claridad el derecho de las comunidades del TIPNIS a ser consultadas cuando “se prevean medidas legislativas o administrativas que puedan afectarles”^{xxvi}. Como tal, el BNDES oficialmente reconoció en el curso de las diligencias del proyecto, que las comunidades que habitan el área afectada por la construcción de la carretera tenían el derecho a la consulta. Sin embargo, la debida diligencia cometió el error de no incluir una evaluación *sobre si efectivamente las comunidades del TIPNIS fueron consultadas antes de la licitación* para la construcción de la carretera, como era su derecho. El Banco entonces acordó finalmente financiar el proyecto a pesar de que no contar con información adecuada sobre la consulta, e hizo caso omiso al clamor público de las comunidades, afectadas sobre este derecho.

Global Witness, CEDLA, y Conectas, sostienen, además, que el BNDES al firmar un contrato de préstamo por 332 millones de dólares con el gobierno de Bolivia para la construcción de la carretera a través del TIPNIS y al continuar con los planes de financiar el proyecto hasta agosto 2012:

a) infringió sus propias salvaguardas y políticas:

- I. Declaración de Misión, Visión y Valores;
- II. Responsabilidad Socio Ambiental;
- III. Política Socio - Ambiental;
- IV. Responsabilidad de aplicar sus Instrumentos socio-ambientales.

b) Cometió faltas en la debida diligencia al no cumplir con las leyes de Bolivia; omitiendo considerar las numerosas infracciones y violaciones de derechos humanos relacionadas con el proyecto de construcción de la carretera, incluyendo:

- I. La no realización de la consulta a las comunidades indígenas del TIPNIS quienes públicamente se opusieron al proyecto de construcción de la carretera.
- II. No contar con un Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental previamente a la licitación para la construcción de la carretera, responsabilidad que no cumplió la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).
- III. Los únicos estudios de evaluación de impacto ambiental que se realizaron solo para los tramos 1 y 3 de la carretera fueron de mala calidad técnica. En

estos no se establecieron ni evaluaron con profundidad los impactos negativos, potenciales y futuros de la construcción de la carretera. En su desarrollo tampoco se realizó un proceso de consulta válido con las comunidades locales. Todos estos estudios fueron ampliamente cuestionados por la autoridad ambiental de esa gestión.

- IV. Se presentaron ilegalidades a gran escala en el proceso de licitación. Como se menciona en una investigación oficial realizada por la Contraloría General del Estado y publicada en junio de 2010^{xxvii}.
- V. No se tomó en cuenta la amplia evidencia sobre la violación de los derechos humanos de la población indígena que participó en la marcha de protesta de agosto de 2011^{xxviii}.

Ente este contexto, el BNDES ha señalado que todos los requisitos sociales y ambientales “que permitieron la firma del contrato” fueron satisfechos^{xxix}, y que el Banco cumplió con los “requerimientos legales y oficiales establecidos por las autoridades bolivianas”^{xxx}. El BNDES no llegó a desembolsar recursos, canceló el contrato sólo cuando, en las propias palabras del Banco, “la legislación boliviana determinó no-factible llevar adelante el proyecto”^{xxxi}, después de la promulgación de la Ley 180 en octubre de 2011, que designa al TIPNIS como área “intangible”^{xxxii}.

Sin embargo, la información sobre todas las infracciones anteriormente mencionadas, a excepción de las violaciones a los derechos humanos cometidas por el Estado boliviano en agosto de 2011, estaban disponibles para su evaluación antes de la firma del contrato del BNDES con Bolivia en febrero de 2011. De acuerdo a las políticas propias del Banco y de acuerdo a las leyes de Bolivia, el contrato nunca debió ser firmado.

Teniendo en cuenta que el BNDES ha continuado con la justificación de su participación en este proyecto, resulta importante que reconozca que al haberse comprometido a financiar la carretera a través del TIPNIS, violó las leyes del Estado boliviano y sus propias políticas. Este hecho, marcaría un importante precedente en la disposición y acciones futuras del Banco para mejorar sus procesos de debida diligencia en Brasil y en el exterior.

La importancia de una exhaustiva revisión de los procedimientos del BNDES para la evaluación, medición, mitigación, reparación de daños sociales y ambientales y abusos a los derechos humanos



global witness



en el contexto de proyectos financiados en el exterior, se justifica en la magnitud de las inversiones del banco asignadas a este tipo créditos. De acuerdo a información del BNDES a junio de 2015, las operaciones de exportación a otros países de servicios de ingeniería de compañías brasileñas, entre los años 2002 al 2015, excede el monto de 12 mil millones de reales (alrededor de 3 mil millones de dólares), distribuidos en aproximadamente 570 proyectos. La mayor asignación de recursos del BNDES a este tipo de préstamos no ha sido acompañada por un sistema efectivo en términos de políticas y procedimientos para mitigar daños sociales y ambientales.

Nuestro reclamo al Banco en relación al proyecto de construcción de la carretera a través del TIPNIS, están expuestos en forma de cuadro y debidamente fundamentado. En el punto siguiente planteamos nuestras expectativas sobre las funciones de la Oidoría tomando en cuenta los estándares y políticas del propio Banco que se relacionan con las infracciones señaladas en la presente demanda.

4. El papel de la Oidoría

En la segunda reunión del BNDES: Foro de Diálogo con la Sociedad Civil del pasado 15 de septiembre de 2014, la sociedad civil recomendó una reforma en la actual Oidoría del BNDES o —como alternativa— sugerir que el Banco elabore una nueva estructura de gestión que asegure que las comunidades afectadas tengan acceso directo a los más altos niveles del Banco cuando exista la posibilidad de que los proyectos violen sus derechos fundamentales. En la tercera reunión del Foro de Diálogo, la señora María Carolina Capistrano, Oidora (defensora del pueblo) actual del BNDES, señaló que la Oidoría se someterá a un proceso de reforma e invitó a un pequeño grupo de organizaciones de la sociedad civil a presentar sus propuestas sobre cómo llevar adelante este proceso. El 10 de noviembre de 2014, estas organizaciones de la sociedad civil se reunieron con la Oidora y otros funcionarios del staff del BNDES. En este espacio se reiteraron las propuestas presentadas en anteriores reuniones, enfatizando que el BNDES debe garantizar que la Oidoría trabaje con la debida transparencia, predictibilidad, rindiendo cuentas y otorgando facilidades de acceso a las comunidades afectadas para sus reclamos. Las organizaciones también recomendaron que la Oidoría adopte una actitud más proactiva hacia la administración del riesgo social, ambiental y de derechos humanos, exigiendo que otros departamentos del banco consulten a esta instancia en todas las fases del ciclo de vida del proyecto.

A través de la presente demanda, esperamos que la Oidoría del BNDES lleve adelante un proceso de re-evaluación crítica de las actuales prácticas internas con el fin de evitar que se repitan en nuevos



casos las faltas cometidas en el proceso de debida diligencia observados en el proyecto de la carretera Villa Tunari - San Ignacio de Moxos. Esta propuesta de la sociedad civil expresa, además, la necesidad de que la Oidoría está bien posicionada para realizar la tarea de mejorar el desempeño de los departamentos operacionales y estratégicos del banco a través de la identificación de vacíos y fallas en los procedimientos internos de la institución. A través del conocimiento acumulado, basado en la evidencia y lecciones aprendidas de experiencias pasadas, la Oidoría tiene la posibilidad de promover una cultura de prevención de riesgo en lugar de remediarlo. Adicionalmente, la Oidoría debe revisar sus métodos para la recepción y atención de quejas y demandas de parte de la sociedad civil y las comunidades afectadas, cuando éstas incluyen conflictos sociales, ambientales y de derechos humanos y sus impactos negativos. En este sentido, la última sección de esta demanda contiene recomendaciones que buscan avanzar en la forma de trabajo de la Oidoría a fin de mejorar su eficacia, transparencia, imparcialidad y accesibilidad.

5. Importantes estándares y políticas del BNDES

En la sección de **Misión, Visión y Valores** de la página web del BNDES, se señala textualmente: “nuestro principal principio es que el desarrollo es posible solamente cuando está acompañado de ética”. El Banco tiene “un compromiso vital con los derechos humanos de todos los participantes en todas nuestras relaciones”^{xxxiii}.

La **Política de Responsabilidad Social y Ambiental del BNDES** establece también principios que guían las operaciones del Banco, entre los cuales están: “El respeto a los derechos humanos, así como el repudio y lucha contra toda práctica que implique cualquier tipo de discriminación o violación de derechos” y la “ética y transparencia como pilares de las relaciones con todas las partes interesadas, garantizando el diálogo y la rendición de cuentas sobre sus decisiones y actividades”, como también “actuación proactiva y alineada con las normas y políticas públicas brasileñas y con la observancia de normas internacionales de comportamiento”^{xxxiv}.

El BNDES también cuenta con una **Política de Responsabilidad Social y Ambiental**, que establece “directrices socio-ambientales en la otorgación de créditos”^{xxxv}. Destacamos las siguientes directrices^{xxxvi} —que guían el trabajo del Banco en el marco de esta política— como las más importantes y que corroboran nuestras preocupaciones:

- Actuar de acuerdo con las políticas públicas y legislación actuales.



global witness



- Considerar las políticas del Sistema del BNDES en relación a derechos humanos.
- Fomentar y orientar en la adopción de medidas para prevenir y mitigar impactos sociales y ambientales adversos.

Adicionalmente, el BNDES ha creado **Instrumentos Socio-Ambientales**, que proporcionan “herramientas que permiten implementar y cumplir los objetivos de su Política Socio-ambiental”^{xxxvii}.

Uno de estos instrumentos señala que “para otorgar asistencia financiera”, se debe respetar:

- la legislación pertinente,
- la política del beneficiario de responsabilidad social y ambiental,
- la conformidad ambiental,
- el riesgo ambiental del proyecto.

El Banco afirma que “es posible, por ejemplo, que recomiende la revisión del proyecto; facilite recursos para fortalecer medidas de mitigación que impulsen las inversiones sociales y ambientales de los beneficiarios, e incluso que rechace el apoyo financiero debido a la no-conformidad o riesgos sociales y ambientales”^{xxxviii}. Estos aspectos —en el caso de la carretera a través del TIPNIS, el BNDES— no cumplió, más aun, firmó un contrato para financiar un proyecto desde todo sentido ilegal.

El siguiente cuadro detalla cómo este proyecto violó las leyes bolivianas y cómo, al acordar el financiamiento de la carretera a través del TIPNIS, el BNDES vulneró su Misión, Visión y Valores, su Política de Responsabilidad Social y Ambiental, como también sus Directrices de Política Socio-Ambiental; además de cometer irregularidades por la no aplicación de sus propios instrumentos socio-ambientales. La evidencia presentada en el Cuadro contradice la afirmación del Banco en relación al proyecto. Según el banco, “todos los requisitos ambientales, que permitieron la firma del contrato para la exportación de bienes y servicios para la carretera, fueron cumplidos”^{xxxix} y que su “participación en el proyecto de la carretera Villa Tunari - San Ignacio de Moxos se enmarcó en los requisitos legales y oficiales establecidos por las autoridades bolivianas”^{xl}. El cuadro también expresa los vacíos y deficiencias en los documentos utilizados por el Banco en su proceso de debida diligencia antes de aprobar el proyecto.



6. Las Infracciones

Cuadro 1: Infracciones		
AREA DE INTERÉS	VULNERACION DE LEYES BOLIVIANAS	INCUMPLIMIENTOS DE ESTÁNDARES DEL BNDES
PREOCUPACIONES SOCIALES Y POR LOS DERECHOS HUMANOS	<p>Falta de consulta a las comunidades indígenas</p> <ul style="list-style-type: none"> El Convenio 169 de la Organización Internacional de Trabajo, fue ratificado por el gobierno boliviano en julio de 1991, bajo la Ley 1257^{xli} y obliga al Estado, en el Artículo 6, a consultar a los pueblos indígenas “cuando se prevean medidas legislativas o administrativas susceptibles de afectarles directamente”^{xlii}. Dado que los planes para la ejecución de la carretera se iniciaron el 2003, el gobierno boliviano ha incumplido sistemáticamente el Convenio y la consulta a las comunidades del TIPNIS. El año 2007, la Ley boliviana 3760 elevó la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas (DNUDPI) a ley nacional vinculante^{xliii}. El Artículo 19 de la DNUDPI obliga a consultar a los pueblos indígenas afectados “a fin de obtener su consentimiento libre, previo e informado, antes de adoptar e implementar medidas legislativas y administrativas que pudiera afectarles”^{xliiv}. La Administradora Boliviana de Carreteras realizó la licitación del proyecto de construcción de la carretera a través del TIPNIS 	<ul style="list-style-type: none"> El BNDES, al firmar el acuerdo de financiamiento al proyecto sin que se haya realizado la consulta a las comunidades indígenas del TIPNIS, -violando el Convenio 169 de la OIT, la Ley boliviana 1257, la DNUDPI, y la Ley boliviana 3760— incumplió su(s): <ul style="list-style-type: none"> Declaración de Misión, Visión y Valores que le compromete a respetar “los derechos humanos de todos los participantes en todas nuestras relaciones”^{lvii}. Principios de la Política de Responsabilidad Social y Ambiental de “combatir y repudiar todo acto o práctica que involucre algún tipo de discriminación o violación de derechos”^{lviii} como también “la observancia de normas internacionales de comportamiento”^{lix}. Directrices de Política Socio-ambiental que demandan que el Banco actúe “de acuerdo con las políticas públicas y legislación actual” de Bolivia como también fallar al “no adoptar esfuerzos para prevenir y mitigar



	<p>en marzo de 2008^{xiv}. Esta es una medida administrativa que afecta a las comunidades indígenas que viven en el TIPNIS, sin haberles consultado, como obliga la Ley 3760. La licitación y las subsecuentes medidas relacionadas con el proyecto de la carretera fueron por tanto ilegales.</p> <ul style="list-style-type: none"> Evidencias de que no existió el consentimiento libre, previo e informado, son las permanentes declaraciones públicas^{xvi} de las comunidades indígenas que viven en el Territorio Indígena — Parque Nacional Isiboro-Sécure (TIPNIS), en las cuales establecen que no fueron consultadas antes del proceso de licitación^{xvii}. <p>Abusos en contra de los derechos humanos</p> <ul style="list-style-type: none"> El 15 de agosto de 2011, las comunidades indígenas del TIPNIS apoyadas por organizaciones de la sociedad civil, iniciaron una marcha de protesta que duró un mes, partiendo desde el TIPNIS a la sede de gobierno boliviano, La Paz. En septiembre del 2011, se produjo la violenta represión a la marcha, conocida como la “masacre de Chaparina”. Resultaron 74 personas heridas^{xlviii} y muchos líderes indígenas detenidos, incluyendo el presidente de la Subcentral TIPNIS^{xlix}. La Defensoría del Pueblo de Bolivia afirmó que la 	<p>impactos sociales y ambientes no aptos^{lx} como es requerido por sus Directrices de Políticas Socio-ambientales.</p> <ul style="list-style-type: none"> Instrumentos socio-ambientales que señalan el respeto a la “legislación aplicable” de Bolivia y las “política de responsabilidad social y ambiental del beneficiario^{lxi}”. El BNDES conocía el derecho de las comunidades del TIPNIS a la consulta previa. El análisis realizado por el Banco en el 2010 sobre el riesgo socio-ambiental del proyecto^{lxii}, el cual se utilizó para determinar si todos los requerimientos legales fueron satisfechos, señala que las comunidades indígenas en el TIPNIS tenían el derecho a ser consultadas de manera previa a cualquier medida administrativa o legislativa que pudiera afectarles. El análisis fue incompleto al no establecer si las comunidades del TIPNIS fueron realmente consultadas de manera previa al proceso de licitación de la carretera, constituyéndose una medida administrativa que en consecuencia violó la ley: Adicionalmente, después de los abusos de los derechos humanos perpetrados en contra de los indígenas de las comunidades del TIPNIS
--	--	--



	<p>orden de reprimir a los marchistas fue ilegal y responsabilizó al Ministro de Gobierno Sacha Llorenti por dar la orden para la intervención policial^l.</p> <p>Invasiones del Territorio Indígena</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Artículo 5 del Decreto Supremo 22610, promulgado en 1990^{li} en el marco de la legislación boliviana, define la necesidad de “fijar una línea que evite nuevos asentamientos de colonizadores en los Parques Nacionales, en especial en el TIPNIS”. En octubre de 1996 fue promulgada la Ley 175 (Ley INRA)^{lii} que establece, que ocupaciones de tierras fiscales — como el Territorio Indígena y Parque Nacional TIPNIS— posteriores a la promulgación de la ley son ilegales y serán sujetos a desalojo. El denominado “Polígono 7” en el TIPNIS corresponde al área limitada por la “línea roja” que define la porción de territorio colonizado. La línea roja y el área que limita han sido objeto de constantes modificaciones entre 1999 y 2009^{liii}. El 2007 esta área llegaba a 101,000 hectáreas, habitadas por 14 comunidades indígenas y 67 sindicatos cocaleros^{liv}. En la actualidad existen conflictos^{lv} entre comunidades indígenas y productores de coca que continúan invadiendo el territorio indígena^{lvi}. 	<p>durante la marcha protesta en septiembre, el BNDES no anunció públicamente que dejaría de financiar el proyecto, incumpliendo su Misión, Visión y Valores que señalan el compromiso hacia “los derechos humanos de todos los participantes en todas nuestras relaciones”^{lxiii}.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En su informe de análisis interno, el Banco reconoció la “sensibilidad socio-ambiental” del proyecto y que el TIPNIS está sujeto a presiones de “colonizadores, especialmente ‘productores de coca’”^{lxiv}.
--	---	---



<p>PREOCUPACIONES AMBIENTALES</p>	<p>Infracciones por no realizar el EIA antes del proceso de licitación</p> <ul style="list-style-type: none"> No se realizó el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) antes del proceso de licitación para la construcción de la carretera tal como lo exigen las Normas Básicas del Sistema de Inversión Pública (SNIP)^{lxv} para el financiamiento de todos los proyectos de inversión pública en las entidades estatales. Esta norma define que el proceso que deben seguir todos los proyectos requiere una fase de pre-inversión, una fase de inversión y una fase operacional. La fase de pre-inversión esta normada por la Resolución Ministerial 29 que exige la elaboración de un estudio integral ‘Técnico, Económico, Social y Ambiental’ (TESA)^{lxvi}. El estudio TESA implica la realización del Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (EEIA)^{lxvii} cuyo alcance está definido en la Ley boliviana Nº 1333^{lxviii}. Legislación posterior aprobada en junio de 2007 establece la obligación de cumplir las normas SNIP en el caso de contratos llave en mano^{lxix}. El contrato llave en mano con la empresa OAS para construir la carretera fue firmado el 2008 sin contar con estudio de EIA^{lxx}. Los documentos hechos públicos por la Administradora Boliviana de Carreteras del 5 de marzo de 	<ul style="list-style-type: none"> En una nota formal publicada en su sitio web, el BNDES señala que “el Banco determinó que todos los requerimientos ambientales fueron cumplidos, lo cual permitiría la firma del contrato”^{lxxxii}. Como ha sido desmentido por nuestro análisis, este no fue la situación del caso. Entre los estándares y políticas a las que el Banco no se adhirió: <ul style="list-style-type: none"> Instrumentos socio-ambientales de respetar la “legislación aplicable” de Bolivia y la “conformidad ambiental”^{lxxxiii}. El análisis de riesgo socio-ambiental del proyecto^{lxxxiv} realizado por el Banco el 2010, es claramente deficiente ya que no hace mención del requerimiento de un estudio de EIA previamente a la licitación, o de las muchas deficiencias de los EIAs que fueron elaborados posteriormente. Adicionalmente, el Banco aceptó la presentación de EIAs separados para cada uno de los tres tramos en los que fue dividida la carretera, sin exigir que la totalidad del impacto agregado de todo el proyecto de la carretera sea considerado en un solo EIA “integral”. El análisis de riesgo socio-ambiental también omitió mencionar las 143
--	---	---



	<p>2008 —como parte del proceso de licitación— se refieren solamente a la “categorización del Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental”,^{lxxi} un proceso en el cual, como se indica en el Artículo 25 de la Ley del Medio Ambiente de 1992^{lxxii}, precede a la elaboración de la EIA. La Administradora Boliviana de Carreteras no contaba con la EIA antes de la licitación y consecuentemente actuó de manera ilegal cuando convocó y adjudicó la licitación del proyecto.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teniendo en cuenta que no había una EIA de manera previa a la adjudicación del contrato de construcción y dado que no hubo consulta con las comunidades del TIPNIS, no existía manera alguna que las comunidades afectadas pudieran ser informadas sobre los impactos ambientales potenciales que la carretera a través de su territorio podría generar. Al no realizar el estudio de Evaluación de Impacto Ambiental previo al proceso de licitación, también se violó el derecho de los pueblos indígenas al consentimiento informado. • El análisis realizado por el Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE) a la revisión del contrato de construcción de la carretera en septiembre de 2008, concluyó que los criterios 	<p>observaciones al estudio de EIA establecidas por la Autoridad Ambiental Nacional de Bolivia el 24 de mayo de 2010. Al mismo tiempo, también cometió la irregularidad de no reconocer la imposibilidad de resolver estas deficiencias en las EIAs en sólo dos meses — periodo en el cual las licencias ambientales fueron otorgadas—. El análisis no contempla el riesgo asociado con el proyecto considerando la renuncia del Viceministro y del Director de Medioambiente, quienes, de acuerdo a la prensa, renunciaron después que se negaron a emitir las licencias ambientales para los tramos 1 y 3^{lxxxv} de la carretera. Las licencias fueron aprobadas sólo días después de que la nueva Viceministra de Medioambiente fuera designada^{lxxxvi}.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El BNDES tuvo casi tres años entre la fecha del proceso de licitación para la construcción carretera y la firma del contrato de financiamiento del proyecto. A pesar de esto el Banco no aplicó sus Instrumentos Socio-ambientales para implementar la debida diligencia y asegurar la relevancia del cumplimiento de sus estándares y políticas ambientales.
--	---	---



	<p>de cualquier futuro estudio de EIA no podrían ser determinados de manera adecuada y que los efectos potenciales sobre el medioambiente no habrían sido correctamente considerados^{lxxiii}.</p> <p>Deficiencias de los Estudios de EIA</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Autoridad Ambiental Nacional, instancia del Estado boliviano, informó que los estudios de EIA de la carretera a través del TIPNIS eran incompletos y deficientes^{lxxiv}. Un informe de mayo de 2010 dirigido al Presidente de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) hizo 143 observaciones a los estudios de EIA^{lxxv}. Este informe también enfatizó en la omisión cometida al no considerar las declaraciones de las comunidades del TIPNIS, lo que demostraba las deficiencias en el proceso^{lxxvi}. Dos meses después de que el informe fuese publicado, la Autoridad Ambiental Nacional (Viceministro de Medioambiente) fue remplazado y se otorgaron las licencias ambientales para los tramos 1 y 3 de la carretera. Esto se dio a pesar de las objeciones de la anterior Autoridad^{lxxvii}. • El Artículo 7, párrafo b, del Reglamento de Prevención y Control Ambiental^{lxxviii} señala que una EIA debe contener una sección que detalle acerca de los 	
--	--	--



	<p>posibles `impactos futuros´, positivos y negativos sobre el medioambiente, causados por un proyecto. En la sección correspondiente del estudio de EIA del tramo 1 de la carretera (ubicado al sur del TIPNIS, entre Villa Tunari a Isinuta), se describen las plantaciones de coca ilegales y no planificadas en el Parque, junto a una cuantificación de la madera ilegal que históricamente ha sido extraída del área. Pero la EIA no estima tasas futuras de deforestación debido a la subsecuente expansión de la frontera de plantaciones de coca y de la tala ilegal. El estudio se enfoca en los efectos ambientales generados por estos sectores en el pasado al interior del TIPNIS. En este sentido, la EIA no ha cumplido con el Reglamento de Prevención y Control Ambiental porque no considera de forma adecuada los efectos futuros´ de la construcción de la carretera en el área^{lxxxix}.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En la sección que corresponde a la consulta de la EIA del tramo 3 de la carretera (al norte del TIPNIS, entre Monte Grande del Apere y San Ignacio de Moxos) se describe la metodología para este proceso y los resultados que se esperaban obtener, entre estos, se establece, “que la población del área afectada del proyecto esté de acuerdo con la construcción de la 	
--	---	--



	<p>carretera^{lxxx}. Sin embargo, el Reglamento de Prevención y Control Ambiental, en su Artículo 160, estipula claramente que la participación pública en el proceso de elaboración del estudio de EIA estará sujeta a la Ley de Participación Popular, Artículo 7, punto c, que señala que las comunidades tienen el derecho a través de la participación a “obtener la modificación de acciones, decisiones, obras o servicios brindados por los órganos públicos, cuando sean contrarios al interés comunitario^{lxxxi}. Claramente, la metodología del estudio de EIA no dejaba espacio para tal modificación, buscando solamente que las comunidades aprueben la construcción de la carretera, violando así los derechos de las comunidades de modificar la ruta de la carretera, si éstas hubieran tenido la posibilidad de pronunciarse.</p>	
<p>OTRAS ILEGALIDADES</p>	<p>Informe de la Contraloría General</p> <ul style="list-style-type: none"> El 3 de marzo de 2009 el Senado boliviano solicitó a la Contraloría General evaluar el proceso de licitación de la construcción de la carretera a través del TIPNIS. En junio de 2010, la Contraloría General del Estado entregó el informe correspondiente a la Administradora Boliviana de Carreteras, detallando numerosas ilegalidades^{lxxxvii}. Como resultado, la Contraloría 	<ul style="list-style-type: none"> El análisis de riesgo socio-ambiental del proyecto realizado por el BNDES^{xci} y presentado al director ejecutivo en diciembre de 2010, es evidentemente deficiente al no mencionar el informe de la Contraloría General del Estado, teniendo en cuenta que el Senado boliviano solicitó este informe en marzo de 2009^{xcii} y el mismo fue concluido en junio de 2010. Este periodo de tiempo



	<p>General concluyó que se deben adoptar medidas administrativas en contra de los servidores públicos de la Administradora Boliviana de Carreteras que estuvieron involucrados en el proceso ilegal de contratación. Algunas de las ilegalidades incluyeron:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ En el informe elaborado por la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) para estimar el costo de construcción de la carretera, la sección correspondiente al costo del drenaje y estructuras, excede el precio de la carretera de referencia Riberalta— Guayaramerín (utilizada en el informe como precio comparativo), en un millón de dólares. ○ La estimación de los costos de los riesgos asociados a la construcción de la carretera fueron estimados en 40% del costo total, este porcentaje no se sustentó en información confiable. ○ El informe realizado por el consultor para estimar el costo de construcción de la carretera con el que se contrató a la empresa (OAS) fue sobrestimado en \$us 165,497 por kilómetro porque en este cálculo no se excluyó el precio para la compra de cemento asfáltico que debía realizarlo el gobierno boliviano; por tanto, no 	<p>permitía al Banco el tiempo suficiente para que realice un análisis propio que incluya este elemento en su evaluación de la conformidad del proyecto en base a las leyes nacionales y de acuerdo a los estándares y políticas del BNDES.</p>
--	--	---



	<p>debería haber estado incluido en el costo de la construcción de la carretera a cargo de la empresa contratada (OAS).</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Existieron diferencias entre el contrato firmado con OAS y el contrato finalmente aprobado después del proceso de licitación entre OAS y la ABC^{lxxxviii}. <p>Infracción por no contar con financiamiento para el proyecto</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Decreto Supremo del Estado boliviano 29190, Normas Básicas del Sistema de Administración de Bienes y Servicios, Artículo 20, punto f, señala que “los servidores públicos quedan prohibidos de realizar los siguientes actos: [...] iniciar un proceso de contratación en proyectos en los que la inversión sea superior a un año sin contar con el financiamiento para el total de la inversión”^{lxxxix}. La ABC licitó el proyecto para la construcción de la carretera a través del TIPNIS el 5 de marzo de 2008^{xc}, de esta manera resultó “iniciando un proceso de contratación de servicios” cuando el financiamiento para la ejecución de la carretera recién fue confirmado el 15 de febrero de 2011 con la firma del Contrato de Colaboración Financiera entre el BNDES y el gobierno boliviano. Consecuentemente la Administradora Boliviana de Carreteras actuó de una manera 	
--	---	--



	ilegal al licitar la construcción de la carretera.	
--	--	--

7. Conclusiones y recomendaciones

El caso de la carretera a través del TIPNIS, abordado en la presente demanda, demuestra que los actuales procedimientos de debida diligencia del BNDES para el financiamiento de proyectos de infraestructura fuera de Brasil deben someterse a un proceso completo de revisión que permita tomar en cuenta las potenciales consecuencias adversas de dichos proyectos sobre los derechos fundamentales de comunidades locales y el medioambiente.

El caso muestra que la actual debida diligencia social y ambiental del BNDES para proyectos de infraestructura en el exterior se comporta con:

- I. Una actitud que prioriza las decisiones y actos de agencias administrativas locales (incluso cuando estos son evidentemente ilegales o dañinos para las comunidades).
- II. Confianza en opiniones de auditores independientes (terceras partes) sobre la legalidad y cumplimiento socio-ambiental del proyecto.
- III. Insuficientes procedimientos de debida diligencia que solamente se sustentan en un análisis socio-ambiental interno que establece cláusulas contractuales y acuerdos con los que se asegura la conformidad del beneficiario del crédito.

Este enfoque de riesgo social y ambiental es insuficiente e incluso peligroso. No es posible que esté presente en uno de los bancos de desarrollo más significativos en el mundo. Es incompatible con la misión y valores proclamados por el banco, con sus propias políticas y procedimientos y bajo la actual regulación del Banco Central de Brasil y la legislación financiera brasilera^{xciii}. Las acciones de omisión impiden que el BNDES asuma su obligación de implementar un conjunto más fuerte de herramientas y metodologías para la medición de riesgos sociales, ambientales y de derechos humanos asociados con proyectos de infraestructura adjudicados a compañías brasileñas de servicios de ingeniería.

Los principales problemas que el BNDES debería evaluar y solucionar son:

- I. Las ineficiencias en su medición de riesgo socio-ambiental;



- II. La ausencia de procesos estructurados diseñados especialmente para asegurar la participación y consulta significativa con actores, especialmente, los titulares de derechos en todas las fases del ciclo de vida de un proyecto.
- III. La falta de transparencia en las negociaciones.

Por otro lado, es de gran preocupación, que el BNDES no haya cuestionado la decisión del gobierno boliviano de dividir el estudio de EIA de la carretera en tres tramos y que acordó la colaboración financiera sin contar con el estudio de EIA del tramo que significa los mayores riesgos sociales y ambientales. La decisión del BNDES de proceder con los acuerdos contractuales de financiar el proyecto a pesar de una fuerte oposición de los pueblos indígenas que habitan en el TIPNIS en relación al incumplimiento de su derecho a ser consultados, también provee evidencia de las deficiencias del Banco. Finalmente, a pesar del paso positivo que ha seguido el Banco de otorgar acceso a algunos documentos relacionados al proyecto, la divulgación de las evaluaciones ambientales y sociales debería ser parte de una política de activa y permanente transparencia, y de un compromiso más amplio de mejorar su legitimidad y la rendición pública de cuentas.

Sustentados en los hechos y alegatos expuestos anteriormente y considerando que el BNDES en sus Directrices de Política Socio-ambiental se compromete a “Desarrollar y perfeccionar permanentemente metodologías e instrumentos de análisis, de monitoreo y de evaluación que incorporen criterios socio-ambientales” y además tomando en cuenta la responsabilidad que tienen el BNDES en la protección de los derechos humanos como una empresa pública federal de Brasil, un país cuya política exterior está guiada por “la prevalencia de los derechos humanos” de acuerdo al Artículo 4, II de su Constitución, Conectas, CEDLA y Global Witness, recomiendan lo siguiente:

Respecto al caso del proyecto de construcción de la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos

1. Reconocer la recepción formal de esta demanda.
2. Reconocer las infracciones en el proceso de debida diligencia en el proyecto de construcción de la carretera Villa Tunari - San Ignacio de Moxos, que ignora, entre otras ilegalidades y violaciones a los derechos humanos, el derecho de los pueblos indígenas del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro – Secure, TIPNIS, a “el consentimiento libre, previo e informado” anterior a la adopción de medidas legislativas y administrativas que pudiesen afectarles, conforme al Convenio 169 de la OIT y el DNUDPI, la Declaración de las Naciones



global witness



Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, firmado y ratificado por los Estados de Bolivia y Brasil.

3. Proveer una respuesta detallada para cada una de los alegatos señalados en el Cuadro de Infracciones, en la Sección 6.

Para todos los demás proyectos de infraestructura que se beneficien del BNDES para la exportación de bienes y servicios de compañías brasileñas:

4. Instituir un proceso institucional transparente y basado en el diálogo, para la incorporación de las recomendaciones presentadas en esta demanda que involucre la totalidad del portafolio de proyectos de infraestructura en países que no sean Brasil.
5. Implementar un marco de trabajo de Debida Diligencia en Derechos Humanos (DDDH), incluyendo Evaluaciones de Impacto sobre los Derechos Humanos (EIDH), a fin de identificar, prevenir, mitigar y tomar en cuenta “impactos adversos sobre los derechos humanos”^{xciiv} en los proyectos financiados y potencialmente financiables. Los resultados de la EIDH deben ser integrados en todas las funciones y procesos internos relevantes y deben adoptarse acciones apropiadas^{xcv}. La DDDH debe estar centrada en garantizar y fortalecer los principios fundamentales de derechos humanos como la participación, la no discriminación, la rendición de cuentas, la transparencia y reparación. Cuando los impactos potenciales son identificados —o si ocurren violaciones de hecho— las medidas de mitigación y compensación deben ser definidas después de una consulta amplia y en colaboración cercana con las comunidades y poblaciones afectadas. En el caso que esta responsabilidad sea asignada a otros actores (como gobiernos locales, agencias, y proponentes de proyectos), el BNDES debe asegurar que se cumplan las expectativas de las comunidades y que las medidas de mitigación o remediación estén de acuerdo con los más altos estándares de derechos humanos.
6. Asegurar que las comunidades locales, incluyendo pueblos indígenas, poblaciones tradicionales, y otros actores interesados, sean consultados de manera previa a la elaboración de los términos de referencia que contienen el alcance del trabajo de auditores o consultores independientes que contraten el Banco o antes de cualquier otra parte contractual, para determinar la legalidad de licencias y autorizaciones. Asimismo deben regirse al cumplimiento de leyes y estándares sociales y ambientales aplicables.



global witness



7. Divulgar, como parte de una política activa de transparencia, todos los documentos importantes de análisis de riesgo y evaluaciones de impacto social y ambiental de proyectos financiados fuera de Brasil, (especialmente aquellos de construcción de infraestructura), incluyendo las evaluaciones de consultores independientes, en un tiempo, lenguaje y formato acorde a las particularidades culturales de las comunidades locales, de manera que puedan presentar sus preocupaciones al banco mucho antes de la firma de los contratos de crédito.
8. Asegurarse que los puntos de vista de las comunidades locales sean debidamente tomados en cuenta en el proceso de toma de decisiones, debe existir la posibilidad de que las negociaciones puedan ser suspendidas o canceladas si los gobiernos locales así lo determinen o si las empresas privadas se niegan a someterse a las políticas y procedimientos socio-ambientales del banco y estándares de derechos humanos internacionalmente reconocidos, especialmente los derechos de los pueblos indígenas y poblaciones tradicionales, a su consentimiento libre, previo e informado sobre proyectos de desarrollo que pueden impactar de manera significativa su vida y territorio.
9. Involucrar a la Oidoría desde el inicio del ciclo de vida del proyecto y en todas sus etapas posteriores, crear conciencia entre comunidades locales sobre la existencia de mecanismos para asegurar que toda queja sea canalizada hacia los departamentos internos correspondientes de manera oportuna y eficiente. Las funciones de la Oidoría debe estar guiada por principios de transparencia, imparcialidad, accesibilidad, predictibilidad, igualdad, compatibilidad de derechos y participación^{xvii}.

Por este medio, las organizaciones que presentamos esta demanda, solicitamos una reunión en persona con la Oidora del BNDES y otros representantes del Banco la forma y fecha que le sea conveniente.

Las organizaciones reiteramos nuestro compromiso de trabajar con el BNDES para asegurar que el financiamiento del banco a la exportación de bienes y servicios brasileños —especialmente servicios de ingeniería— contribuya a un verdadero desarrollo sostenible. Desarrollo que, al contrario de acentuar situaciones de vulnerabilidad e injusticia, respete y promueva los derechos humanos fundamentales, cambios positivos y duraderos en las comunidades y la sociedad en su conjunto.



ⁱ El Gobierno Federal de Brasil y el Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia (22 de agosto de 2009), Protocolo de Financiamiento entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federal de Brasil en relación al proyecto de construcción de la carretera “Villa Tunari - San Ignacio de Moxos”.

ⁱⁱ Administradora Boliviana de Carreteras (22 de agosto de 2009., Siguiendo los caminos del desarrollo, construimos la integración de carreteras para promover el desarrollo del Beni. Disponible en: https://web.archive.org/web/20121021060159/http://www.abc.gob.bo/IMG/pdf/DIPTICO_BENI.pdf .

ⁱⁱⁱ Fundación Tierra (2010), Caso de estudio N° 2: TIPNIS, la coca y una carretera acechan a la Loma Santa: territorio indígena en Cochabamba y Beni: Territorios Indígena Originario Campesinos en Bolivia entre la Loma Santa y la Pachamama, p 269. Disponible en: <http://ftierra.org/index.php/publicacion/libro/2-informe-2010-territorios-indigena-originario-campesinos>.

^{iv} Ley de Aprobación del Protocolo entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil, Sobre el Financiamiento del Proyecto de la Carretera “Villa Tunari-San Ignacio De Moxos” (7 de abril de 2010). Disponible en: <http://www.lexivox.org/norms/BO-L-N5.xhtml>.

^v Ley N° 112 (7 de mayo de 2011). Disponible en: <http://www.lexivox.org/norms/BO-L-112.pdf>.

^{vi} Contrato ABC No. 218/08 GCT-OBR-BNDES (1 de agosto de 2008).

^{vii} Carta abierta de la subcentral TIPNIS (4 de agosto de 2008). No nos des la espalda Hermano Evo, p 11.

Disponible en: http://www.iwgia.org/images/stories/sections-esp/tablero-de-anuncios/docs/boletin_ceadl_tipnis.pdf.pdf

^{viii} PIEB Bolivia (25 de junio de 2012). Compensación por servicios ambientales relacionados al carbón, una alternativa para reducir la deforestación en el TIPNIS, p 1. Disponible en: http://www.cambioclimatico-bolivia.org/pdf/cc-20120625-El_TIPNIS.pdf.

^{ix} Decreto Supremo N° 22610 (24 de septiembre de 1990). Disponible en: <http://www.cedib.org/bp/2011/09/DS22610.PDF>.

^x Ley No. 07401 (22 de noviembre de 1965). El TIPNIS está constituido como un área protegida, categorizado como Parque Nacional por Ley N° 1333 y declarado bajo la protección del Estado para preservar el patrimonio natural y cultural del Estado. Disponible en: <http://bolivia.infoleyes.com/shownorm.php?id=3210>.

^{xi} Titulo Ejecutorial de Tierras Comunitarias de Origen TCO-NAL-000002 (25 de abril de 1997). Disponible en: https://spdb.ohchr.org/hrdb/19th/Bolivia_27.10.11_%283.2011%29.pdf.

^{xii} Tierras Comunitarias de Origen TCO-NAL-0803002 (13 de febrero de 2009). Disponible en: https://spdb.ohchr.org/hrdb/19th/Bolivia_27.10.11_%283.2011%29.pdf.

^{xiii} Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y Delito (agosto de 2015). Monitoreo de Cultivos de Coca 2014. Disponible en:

https://www.unodc.org/documents/bolivia/Informe_Monitoreo_Coca_2014/Bolivia_Informe_Monitoreo_Coca_2014.pdf

^{xiv} Decreto Supremo N° 26996 (17 de abril de 2003). Disponible en: <http://www.lexivox.org/norms/BO-DS-26996.xhtml>.

^{xv} Ley N° 2530 (24 de octubre de 2003). Disponible en: <http://www.lexivox.org/norms/BO-L-2530.xhtml>.

^{xvi} CIDOB, Gestión Documental de la Subcentral TIPNIS, CPMB, y CIDOB (Junio 2010). En torno a la temática de la carretera Villa Tunari – San Ignacio De Moxos, Resolución 003/2004 del 16 de junio del 2004, Voto Resolutivo No. 001/2007 del 14 de septiembre de 2007, Voto Resolutivo No. 04/2008 del 7 de septiembre de 2008, Resolución No. 0014/2009 del 26 de agosto del 2009, Resolución No. 001/2010 de 18 de mayo de 2010.

^{xvii} Ley N° 112 (7 de mayo de 2011). Disponible en: <http://www.lexivox.org/norms/BO-L-112.pdf>.

^{xviii} Defensoría del Pueblo, Informe Defensorial (noviembre de 2011). Respecto a la violación de los derechos humanos en la marcha indígena. Disponible en:

http://www.defensoria.gob.bo/archivos/Informe_Defensorial_Intervencion_Marcha_Indigena_DP.pdf .

^{xix} Digital (15 de agosto de 2014), Masacre de Chaparina, José Luis Saavedra. Disponible en:

http://www.erbol.com.bo/opinion/awqa_runa/masacre_de_chaparina.

^{xx} Ley de Protección del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécore – Tipnis,

Ley N° 180 (24 de octubre de 2011). Disponible en: <http://bolivia.infoleyes.com/shownorm.php?id=3335>.

^{xxi} Opinion.com.bo (15 de junio de 2012). Carretera por el TIPNIS ya no tiene financiamiento. Disponible en: <http://www.opinion.com.bo/opinion/articulos/2012/0615/noticias.php?id=60112>.

^{xxii} Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES). Responsabilidad Socioambiental. Disponible en:



http://www.bndes.gov.br/SiteBNDDES/bndes/bndes_en/Institucional/Social_and_Environmental_Responsibility/.

^{xxiii} Valor Econômico (29 de septiembre de 2011). BNDES firmo contrato para proyecto en Bolivia sin estudio ambiental. Disponible en: <http://www.valor.com.br/internacional/1025712/bndes-assinou-contrato-para-obra-na-bolivia-sem-estudo-ambiental>.

^{xxiv} Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) (30 de septiembre de 2011). Nota del BNDES al periódico Valor Econômico. Disponible en:

http://www.bndes.gov.br/SiteBNDDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Sala_de_Imprensa/Notas/2011/Institucional/20110930_carta_valor.html.

^{xxv} Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) (9 de septiembre de 2014). La posición del BNDES brindada por la oficina de prensa del BNDES con relación al reporte “Casos pragmáticos de inversiones del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil en Sud América”. Disponible en: <http://business-humanrights.org/pt/brasil-relat%C3%B3rios-de-ongs-questionam-modo-de-financiamento-do-bndes-a-empresas-com-rela%C3%A7%C3%A3o-a-direitos-humanos#c105525>

^{xxvi} Extracto del informe de análisis AEX/DECEX2 nº 2010/0074 (8 de diciembre de 2010), p 4, para 2. Facilitado por el BNDES después de una solicitud de liberación de información de parte de la ONG brasileña Conectas.

^{xxvii} Lic. Javier Vega Viza, Gerente Principal de Auditoría Externa (14 de junio de 2010). Contraloría General del Estado, Carta dirigida al Dr. Luis Sánchez Gómez Cuquerella, Presidente Ejecutivo de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

^{xxviii} Consejo de Derechos Humanos (16 de marzo de 2015), Sesión 28, Agenda ítem 2. Informe del Alto Comisionado de las Naciones Unidas sobre Derechos Humanos acerca de las actividades de su oficina en el Estado Plurinacional de Bolivia. Disponible en: <http://www.refworld.org/pdfid/5519477e4.pdf>. Y: Defensoría del Pueblo, Informe

Defensorial (noviembre de 2011). Respecto a la violación de los derechos humanos en la marcha indígena. Disponible en:

http://www.defensoria.gob.bo/archivos/Informe_Defensorial_Intervencion_Marcha_Indigena_DP.pdf.

^{xxix} Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) (30 de septiembre de 2011). Nota del BNDES al periódico Valor Econômico. Disponible en:

http://www.bndes.gov.br/SiteBNDDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Sala_de_Imprensa/Notas/2011/Institucional/20110930_carta_valor.html.

^{xxx} Centro de Empresas y Derechos Humanos (9 de septiembre de 2014). Respuesta del BNDES a reporte de ONGs. Disponible en <http://business-humanrights.org/en/bndes-response-to-ngos-report>.

^{xxxi} El Centro de Empresas y Derechos Humanos (9 de septiembre de 2014). BNDES respuesta a reporte de ONGs. Disponible en <http://business-humanrights.org/en/bndes-response-to-ngos-report>.

^{xxxii} Ley de Protección del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécuré – Tipnis, Ley Nº 180 (24 de octubre de 2011). Disponible en: <http://bolivia.infoleyes.com/shownorm.php?id=3335>.

^{xxxiii} Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES). Misión, Visión y Valores. Disponible en: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDDES/bndes/bndes_en/Institucional/The_BNDES/mission.html.

^{xxxiv} Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES). Responsabilidad Socio-ambiental. Disponible en:

http://www.bndes.gov.br/SiteBNDDES/bndes/bndes_en/Institucional/Social_and_Environmental_Responsibility/.

^{xxxv} Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES). Política Socio-ambiental. Disponible en:

http://www.bndes.gov.br/SiteBNDDES/bndes/bndes_en/Institucional/Social_and_Environmental_Responsibility/environmental_policy.html.

^{xxxvi} Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES). Política Socio-ambiental. Disponible en:

http://www.bndes.gov.br/SiteBNDDES/bndes/bndes_en/Institucional/Social_and_Environmental_Responsibility/environmental_policy.html.



^{xxxvii} Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES). Política Socio-ambiental. Disponible en: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_en/Institucional/Social_and_Environmental_Responsibility/environmental_policy.html.

^{xxxviii} Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES). Política Socio-ambiental. Disponible en: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_en/Institucional/Social_and_Environmental_Responsibility/environmental_policy.html.

^{xxxix} Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (30 de septiembre de 2011). Nota del BNDES al periódico Valor Económico. Disponible en: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Sala_de_Imprensa/Notas/2011/Institucional/2011093_0_carta_valor.html.

^{xl} Centro de Empresas y Derechos Humanos (9 de septiembre de 2014). BNDES, respuesta al reporte de ONGs. Disponible en <http://business-humanrights.org/en/bndes-response-to-ngos-report>.

^{xli} Ley Nº 1257 (11 de junio de 1991). Disponible en: <http://www.lexivox.org/norms/BO-L-1257.html>.

^{xlii} Organización Internacional de Trabajo, C169 Convenio de Pueblos Indígenas y Tribales (1989). Disponible en: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_100897.pdf.

^{xliiii} Ley Nº 3760 (7 de noviembre de 2007). Disponible en: <http://www.lexivox.org/norms/BO-L-3760.xhtml>

^{xliiv} Resolución adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas (2007), Declaración de las Naciones Unidas sobre los derechos de los pueblos indígenas. Disponible en: http://www.un.org/esa/socdev/unpfii/documents/DRIPS_en.pdf.

^{xli v} Administradora Boliviana de Carreteras (marzo de 2008). Documento base para la contratación de trabajos con propuesta de financiamiento del proponente bajo la modalidad de contrato llave en mano – construcción de la ruta carretera Villa Tunari - San Ignacio de Moxos de la ruta F-24.

^{xli vi} Carta abierta de la Subcentral TIPNIS (4 de agosto de 2008). No nos des la espalda Hermano Evo, p 11. Disponible en: http://www.iwgia.org/images/stories/sections-esp/tablero-de-anuncios/docs/boletin_ceadl_tipnis.pdf.

^{xli vii} Subcentral TIPNIS (18 de mayo de 2010). Resolución 0001/2010 de la reunión extraordinaria XXIX del Consejo del Territorio Indígena - Parque Nacional Isiboro-Sécure (TIPNIS) de los pueblos Mojeño, Yuracare, y Chimán. El 18 de mayo de 2010, un año antes de que el BNDES firme el contrato de colaboración financiera, las comunidades organizadas del TIPNIS sostuvieron una reunión de sus dirigentes y emitieron una declaración rechazando la construcción de la carretera. Esta resolución ratifica las resoluciones de los años 2004, 2007, 2008 y 2009.

^{xli viii} Defensoría del Pueblo, Informe Defensorial (11 de noviembre de 2011). Respecto a la violación de los derechos humanos en la marcha indígena. Disponible en: http://www.defensoria.gob.bo/archivos/Informe_Defensorial_Intervencion_Marcha_Indigena_DP.pdf.

^{xli ix} Digital (15 de agosto de 2014). Masacre de Chaparina, José Luis Saavedra. Disponible en: http://www.erbol.com.bo/opinion/awqa_runa/masacre_de_chaparina.

^l Defensoría del Pueblo, Informe Defensorial (11 de noviembre de 2011). Respecto a la violación de los derechos humanos en la marcha indígena. Disponible en: http://www.defensoria.gob.bo/archivos/Informe_Defensorial_Intervencion_Marcha_Indigena_DP.pdf.

^{li} Decreto Supremo Nº 22610 (24 de septiembre de 1990). Disponible en: <http://www.cedib.org/bp/2011/09/DS22610.PDF>.

^{lii} Ley Nº 1715 (octubre de 1996). Ley del Servicio Nacional de Reforma Agraria. Disponible en: http://www.redesma.org/docs_portal/leyes/ley_inra.pdf.

^{liii} Centro de Estudios y Apoyo al Desarrollo Local (2011), Boletín Nº 7, Territorio Indígena - Parque Nacional Isiboro-Sécure (2011); Subcentral del Territorio Indígena - Parque Nacional Isiboro-Sécure (2011), Reclamo por hacer caso omiso a los derechos humanos y territoriales.

^{li v} Centro de Estudios y Apoyo al Desarrollo Local (2011), Boletín Nº 7, Territorio Indígena - Parque Nacional Isiboro-Sécure (2011); Subcentral del Territorio Indígena - Parque Nacional Isiboro-Sécure (2011), Reclamo por hacer caso omiso a los derechos humanos y territoriales.

^{li v} Somos Sur, La expansión cocalera en el TIPNIS en el gobierno de Evo Morales. Disponible en: <http://somosur.net/index.php/bolivia/economia/no-a-la-carretera-por-el-tipnis/447-la-expansion-cocalera-en-el-tipnis-en-el-gobierno-de-evo-morales>



- ^{lvi} Servicio Nacional de Áreas Protegidas (SERNAP) (julio de 2011). Evaluación Ambiental Estratégica del TIPNIS, p 140.
- ^{lvii} Reglamento Básico de Pre-inversión, Resolución Ministerial N° 29 del Ministerio de Planificación del Desarrollo (mayo de 2007), Artículo 14. Disponible en:
<http://www.ops.org.bo/textocompleto/bvsp/boxp68/reglamento-preinversion.PDF>.
- ^{lviii} Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES). Responsabilidad Socio-ambiental. Disponible de:
http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_en/Institucional/Social_and_Environmental_Responsibility/.
- ^{lix} Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES). Responsabilidad Socio-ambiental. Disponible de:
http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_en/Institucional/Social_and_Environmental_Responsibility/.
- ^{lx} Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES). Política Socio-ambiental. Disponible en:
http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_en/Institucional/Social_and_Environmental_Responsibility/environmental_policy.html
- ^{lxi} Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES). Política Socio-ambiental. Disponible en:
http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_en/Institucional/Social_and_Environmental_Responsibility
- ^{lxii} Extracto del informe de análisis AEX/DECEX2 n° 2010/0074 (8 de diciembre de 2010), p 4, párrafo 2. Documento otorgado por el BNDES después de una solicitud de liberación de información por parte de la ONG brasileña Conectas. “Las comunidades situadas dentro de las áreas forestales son los titulares para la administración y uso de esas áreas, y están garantizados el derecho a ser consultados cuando sean consideradas medidas administrativas o legislativas que podrían afectarles”.
- ^{lxiii} Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES). Misión, Visión y Valores. Disponible en:
http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_en/Institucional/The_BNDES/mission.html.
- ^{lxiv} Extracto de informe análisis AEX/DECEX2 n° 2010/0074 (8 de diciembre de 2010), p 1: “Lo que es de interés particular es la sensibilidad socioambiental del proyecto dado el paso de la carretera a través de regiones de bosque, conocidas como Territorio Indígena - Parque Nacional Isiboro-Sécure (TIPNIS), sujeto a presión de colonizadores de la región (especialmente productores de coca)”.
- ^{lxv} Resolución Suprema N° 216768 Sistema Nacional de Inversión Pública (18 de junio de 1996). Disponible en:
http://www.vipfe.gob.bo/index.php?opcion=com_contenido&ver=categoria_vista&id=572&id_item=729.
- ^{lxvi} Reglamento Básico de Pre-inversión, Resolución Ministerial N° 29 del Ministerio de Planificación del Desarrollo (mayo de 2007), Artículo 14. Disponible en:
<http://www.ops.org.bo/textocompleto/bvsp/boxp68/reglamento-preinversion.PDF>.
- ^{lxvii} Reglamento Básico de Pre-inversión, Resolución Ministerial N° 29 del Ministerio de Planificación del Desarrollo (mayo de 2007), Artículo 14, punto 3. Disponible en:
<http://www.ops.org.bo/textocompleto/bvsp/boxp68/reglamento-preinversion.PDF>.
- ^{lxviii} Ley del Medio Ambiente N° 1333 (27 de marzo de 1992), Capítulo 3, Artículo 12, punto D. Disponible en:
<http://www.lexivox.org/norms/BO-L-1333.xhtml>.
- ^{lxix} Normas Básicas del Sistema de Administración de Bienes y Servicios (NB-SABS) aprobado por el Decreto Supremo No. 29190 y su reglamentación (11 de junio de 2007). Disponible en:
http://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic4_blv_dec29190.pdf (See Articles 58 and 59).
- ^{lxx} Contrato ABC No. 218/08 GCT-OBR-BNDES (1 de agosto de 2008).
- ^{lxxi} Administradora Boliviana de Carreteras (marzo de 2008). Documento base para la contratación de trabajos con financiamiento gestionado por el proponente bajo la modalidad de contrato llave en mano – construcción de la ruta carretera Villa Tunari - San Ignacio de Moxos de la ruta F-24.
- ^{lxxii} Ley del Medio Ambiente N° 1333 (27 de marzo de 1992). Disponible en: <http://www.lexivox.org/norms/BO-L-1333.xhtml>.
- ^{lxxiii} Estado Plurinacional de Bolivia, Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (2009). Informe Técnico, MOPSV/VMT/DGTTFL/CBP No 0173/2009.
- ^{lxxiv} Ministerio de Medio Ambiente y Agua (Viceministro de MMAyA) en la nota MMAyA-VMA No. 881/10 (24 de mayo de 2010). Primera revisión de impacto analítico y ambiental integral del proyecto carretero “Villa Tunari – San Ignacio de Moxos” ruta Montegrande de Alpere – San Ignacio de Moxos”.



^{lxxxv} Ministerio de Medio Ambiente y Agua (Viceministro de MMAyA) en la nota MMAyA-VMA No. 881/10 (24 de mayo de 2010)

^{lxxxvi} CIDOB, Documentación recopilada de la Subcentral TIPNIS, CPEMB, y CIDOB, (junio de 2010), Acerca del problema de la carretera Villa Tunari – San Ignacio de Moxos; Subcentral TIPNIS, Resolución 0004/2010 (29 de abril de 2010).

^{lxxxvii} Bolpress (26 de julio de 2010), Renuncian el Viceministro y el Director de Medioambiente. Disponible en: <http://www.bolpress.com/art.php?Cod=2010072601>

^{lxxxviii} Reglamentación de la Ley del Medio Ambiente Nº 1333, Reglamento de Prevención y Control Ambiental (8 de diciembre de 1995). Disponible en: http://biblioteca.unmsm.edu.pe/redlieds/Recursos/archivos/Legislacion/Bolivia/reglamento_prevenion.pdf.

^{lxxxix} OAS y la Administradora Boliviana de Carreteras (junio de 2010), Estudio Analítico e Integral, Evaluación de Impacto Ambiental Tramo 1: Villa Tunari- Isinuta, 8.5.3.2 Impactos por futuro Inducidos, 8-17.

^{lxxx} OAS y la Administradora Boliviana de Carreteras (noviembre de 2009), Estudio Analítico e Integral, Evaluación de Impacto Ambiental Tramo 3: Montegrande Alpere – San Ignacio de Moxos, 10.5 Metodología de la Consulta Pública.

^{lxxxvi} Ley de Participación Popular Nº 1551 (20 de abril de 1994), Artículo 7, parrafo C (Abrogado por Ley Nº 031 in 2010). Disponible en: <http://bolivia.infoleyes.com/shownorm.php?id=639>.

^{lxxxvii} Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) (30 de septiembre de 2011). Nota del BNDES al periódico Valor Econômico. Disponible en:

http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Sala_de_Imprensa/Notas/2011/Institucional/20110930_carta_valor.html.

^{lxxxviii} Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES). Política Socioambiental. Disponible en:

http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_en/Institucional/Social_and_Environmental_Responsibility/environmental_policy.html.

^{lxxxix} Extracto del informe de análisis AEX/DECEX2 nº 2010/0074 (8 de diciembre de 2010), p 4, para 2.

Documento otorgado por el BNDES después de una solicitud de liberación de información por parte de la ONG brasileña Conectas. “Las comunidades situadas dentro de las áreas forestales son los titulares para la administración y uso de esas áreas, y está garantizado su derecho a ser consultados cuando sean consideradas medidas administrativas o legislativas que podrían afectarles”.

^{lxxxv} Bolpress (26 de julio de 2010), Renuncian el Viceministro y el Director de Medioambiente. Disponible en: <http://www.bolpress.com/art.php?Cod=2010072601>

^{lxxxvi} Ministerio de Medio Ambiente y Agua, Nota Nº MMAyA/VMA 1513/10 (5 de agosto de 2010); Bolpress (4 de agosto de 2010),

Cynthia Silva Maturana asume como Viceministra de Medio ambiente. Disponible en:

<http://www.bolpress.com/art.php?Cod=2010080401>.

^{lxxxvii} Lic. Javier Vega Viza, Gerente Principal de Auditoría Externa (14 de junio de 2010). Contraloría General del Estado, Carta dirigida al Dr. Luis Sánchez Gómez Cuquerella, Presidente Ejecutivo de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

^{lxxxviii} Lic. Javier Vega Viza, Gerente Principal de Auditoría Externa (14 de junio de 2010). Contraloría General del Estado, Carta dirigida al Dr. Luis Sánchez Gómez Cuquerella, Presidente Ejecutivo de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

^{lxxxix} Normas Básicas del Sistema de Administración de Bienes y Servicios (NB-SABS) aprobado por el Decreto Supremo No. 29190 y su reglamentación (11 de junio de 2007). Disponible en:

http://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic4_blv_dec29190.pdf (En efecto a la fecha pero revocado por una ley posterior en 2009).

^{xc} Administradora Boliviana de Carreteras (marzo de 2008). Documento base para la contratación de trabajos con financiamiento gestionado por el proponente bajo la modalidad de contrato llave en mano – construcción de la ruta carretera Villa Tunari - San Ignacio de Moxos de la ruta F-24.

^{xci} Extracto del informe de análisis AEX/DECEX2 nº 2010/0074 (8 de diciembre de 2010), p 4, para 2.

Documento otorgado por el BNDES después de una solicitud de liberación de información por parte de la ONG brasileña Conectas. “Las comunidades situadas dentro de las áreas forestales son los titulares para la



global witness



administración y uso de esas áreas, y están garantizados el derecho a ser consultados cuando sean consideradas medidas administrativas o legislativas que podrían afectarles”.

^{xcii} Lic. Javier Vega Viza, Gerente Principal de Auditoría Externa (14 de junio de 2010). Contraloría General del Estado, Carta dirigida al Dr. Luis Sánchez Gómez Cuquerella, Presidente Ejecutivo de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

^{xciii} En abril de 2014, el Consejo Monetario Brasileño aprobó y el Banco Central emitió Resolución Nº 4.327, la cual requiere que todas las instituciones financieras brasileñas creen (o actualicen) una Política Ambiental y Social y que instauren controles internos apropiados, mecanismos y estructuras de gobernanza para evaluar, medir, y mitigar riesgos sociales y ambientales.

^{xciv} Naciones Unidas Principios Rectores para las Empresas y los Derechos Humanos, Principio 17. Disponible en:

http://www.ohchr.org/Documents/Publications/GuidingPrinciplesBusinessHR_EN.pdf.

^{xcv} Naciones Unidas Principios Rectores para las Empresas y los Derechos Humanos, Principio 19. Disponible en: http://www.ohchr.org/Documents/Publications/GuidingPrinciplesBusinessHR_EN.pdf.

^{xcvi} Naciones Unidas Principios Rectores para las Empresas y los Derechos Humanos, Principio 31. Disponible en:

http://www.ohchr.org/Documents/Publications/GuidingPrinciplesBusinessHR_EN.pdf.