

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRES

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

CARRERA DE SOCIOLOGIA



**“LIMITACIONES DE LA PARTICIPACIÓN SOCIAL EN PROYECTOS DE
INFRAESTRUCTURA VIAL”**

Trabajo Dirigido para obtener el Título de Licenciatura

Por: Erika Ivanka Katusic Cuentas

TUTOR: Msc. Héctor Vladimir Aguilera Ignacio

LA PAZ – BOLIVIA

2023

Dedicado a mi mamá

Agradecimientos a Dios, a mi esposo, a mi tía
Roquito, a mi familia, amigos carreteros y un
agradecimiento especial para mi tutor. Lic. Héctor
Aguilera.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I.....	3
1. LA IDENTIFICACIÓN Y FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	3
1.1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.....	3
1.2. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA SOCIAL.....	6
1.3. FORMULACIÓN METODOLÓGICA DEL PROBLEMA SOCIAL.....	16
1.3.1. Pregunta General.....	16
1.3.2. Preguntas Específicas.....	16
1.4. PLANTEAMIENTO DE LOS OBJETIVOS.....	16
1.4.1. Objetivo General.....	16
1.4.2. Objetivos Específicos.....	16
1.5. JUSTIFICACIÓN.....	16
CAPÍTULO II.....	18
2. MARCO CONCEPTUAL.....	18
2.1. PARTICIPACIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	18
2.2. CONSULTA SOCIAL, CONSULTA PÚBLICA Y CONSULTA PREVIA.....	20
2.2.1. Otros mecanismos de relacionamiento.....	21
2.2.2. Sobre las relaciones de poder.....	23
2.4. CAPITAL SOCIAL: CONFIANZA Y REDES SOCIALES.....	24
2.5. LA NOCIÓN DE CONFLICTO.....	27
2.6. CULTURA E INTERCULTURALIDAD.....	27
CAPÍTULO III.....	29
3. DIAGNOSTICO.....	29
3.1. MÉTODOLOGIA: METODO Y TECNICAS DE INVESTIGACIÓN.....	29
3.1.1. EL METODO.....	29
3.1.2. TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN.....	29
3.1.3. DELIMITACIÓN ESPACIAL Y POBLACIONAL.....	36
3.2. RESULTADOS.....	38
3.2.1. CAUSAS QUE INTERVIENEN EN LAS RELACIONES DE PODER Y QUE LIMITAN LA PARTICIPACIÓN SOCIAL EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL.....	38
3.2.1.1. Estatus y Jerarquía.....	38
3.2.1.2. Disponibilidad de Recursos.....	42
3.2.1.2. Conocimiento.....	44
3.2.1.3. Información.....	48
3.2.2. FACTORES CULTURALES IDENTIFICADOS QUE INTERVIENEN EN LAS LIMITACIONES DE LA PARTICIPACIÓN SOCIAL EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL.....	50
3.2.2.1. Mitos y Creencias.....	50
3.2.2.2. Lenguaje.....	53
3.2.2.3. Usos y Costumbres.....	55

3.2.3. VARIABLES SOCIALES QUE INTERVIENEN EN LA PARTICIPACIÓN SOCIAL DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL.....	57
3.4. CONCLUSIONES.....	59
3.5. ARBOL DEL PROBLEMA.....	60
CAPÍTULO IV.....	61
4. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN.....	61
4.1. TITULO DEL POYECTO DE INTERVENCIÓN.....	61
4.2. LINEAS DE ACCIÓN DEL PROYECTO.....	61
4.2.1. Objetivo General.....	61
4.2.2. Objetivo Especifico.....	61
4.3. RESULTADOS DEL PROYECTO.....	61
4.4. DELIMITACIÓN DE LA POBLACIÓN META.....	62
4.4.1 Beneficiarios del proyecto.....	62
4.4.2. Localización de la acción.....	63
4.4.3. Análisis de participación de actores sociales e institucionales involucrados en el proyecto.....	63
1.4.4. Actividades para cada resultado del proyecto.....	66
1.5. METODOLOGÍA DE INTERVENCIÓN.....	73
4.6. ESTABLECIMIENTO DE LA TEMPORALIDAD DEL PROYECTO.....	75
4.7. MARCO LOGICO.....	75
BIBLIOGRAFÍA.....	79

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Ubicación del Proyecto Construcción del Túnel Incahuasi.....	36
Gráfico 2 Tramo Carretero La Angostura Comarapa	36
Gráfico 3 Estructura Social.....	40
Gráfico 4 Estructura de Dominación Social	41
Gráfico 5.	48
Gráfico 6. Árbol del problema.....	60

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Buzón de quejas y sugerencias.....	14
Tabla 2: Registro de formularios de oficina.....	15
Tabla 3: Experiencia participativa.....	30
Tabla 4: Características de los informantes.....	32
Tabla 5: Matriz operacional de variables.....	34
Tabla 6: Primer momento.....	63
Tabla 7: Segundo y Tercer momento.....	63
Tabla 8: Cuarto momento.....	64
Tabla 9: Resultados	69
Tabla 10: Resumen	75

ÍNDICE DE IMAGEN

Imagen 1.....	29
---------------	----

ÍNDICE DE CUADRO

Cuadro 1.....	10
---------------	----

INTRODUCCIÓN

El fortalecimiento de las redes sociales, otros aspectos como la confianza, la amistad, la reciprocidad de los miembros de una comunidad, la participación social incrementan el capital social de las sociedades, actualmente existen diversos documentos en los que se estudia el capital social como factor de crecimiento y desarrollo social, estos aspectos también fomentan los niveles de asociatividad de las personas haciendo que actúen con el objetivo de alcanzar logros en función al desarrollo de sus barrios, comunidades, ciudades, etc., por lo tanto, la participación social fomenta la capacidad de las personas de llevar adelante acciones colectivas en apoyo a las políticas que promuevan su desarrollo social.

En función al desarrollo social, este trabajo se va centrar en los proyectos de infraestructura vial que se desarrollan en el país y que son administrados por la Administradora Boliviana de Carreteras, en los cuales se han ido implementado diferentes mecanismos de participación social, tanto en la etapa de planificación (pre inversión) como para las etapas de ejecución (inversión), en este sentido, el trabajo aborda como influyen los factores culturales, las relaciones de poder y las variables sociales en las limitaciones de la participación social en proyectos de infraestructura vial.

El proyecto de intervención para el presente trabajo se basa en la propuesta de generación de espacios de participación genuinos en función al diagnóstico del problema identificado.

La primera parte del documento establece el problema social identificado limitaciones de la participación social en proyectos de infraestructura vial y sus características, así como los objetivos de investigación para el diagnóstico del problema social.

En el mismo capítulo se aborda la importancia y el para que se hace necesario realizar este trabajo, rescatando su relevancia en cuanto a la participación social como un hecho fundamental que hace al capital social de las comunidades.

En el capítulo II se entra en el marco conceptual que va a mostrar los principales conceptos que debemos entender para la participación social, en tal sentido, se tienen siete puntos centrales: participación social y participación ciudadana, en dichas aproximaciones hacemos una diferenciación entre ambas para destacar el empleo del concepto participación social, mecanismos de relacionamiento; consulta pública, consulta previa y consulta social, de la misma forma se hace la definición de la consulta pública y previa y su diferenciación, en función a ello, se operativiza el concepto de consulta social, otros mecanismos de

relacionamiento establecidos por la Administradora Boliviana de Carreteras, en este punto abordamos los lineamientos establecidos en el Manual De Relacionamiento Comunitario y Comunicación de la Administradora Boliviana de Carreteras para los proyectos de infraestructura vial que administra, otro aspecto importante que planteamos en el trabajo son las relaciones de poder, para ello, se destaca el concepto de poder y las formas de poder según el marco conceptual y teórico de la Escuela de Dialogo, respecto a las variables sociales, nos enfocamos en tres variables que se relacionan con el problema, en consecuencia se hacen las aproximaciones conceptuales de capital social, confianza y redes sociales, posteriormente son planteadas las nociones de conflicto, cultura e interculturalidad.

El capítulo III ya es la parte diagnóstica de la investigación, para ello, es necesario explicar el método empleado en el trabajo, el cual es de carácter cualitativo, en el punto se mencionan las principales características que hacen de esta investigación una investigación de tipo cualitativo, de la misma forma se explican las técnicas utilizadas como son la observación participante, el diario de campo, entrevistas a informantes clave, la matriz de operacionalización de variables y la revisión de fuentes documentales escritas.

En el punto siguiente, se hace la delimitación espacial y poblacional del problema, para ello se ilustra gráficamente la ubicación de los proyectos de infraestructura vial abordados en el trabajo, en la misma línea, se determina la población que será parte de este estudio, después de los aspectos metodológicos, para posteriormente entrar en los resultados de la investigación, en este punto ya se abordan los hallazgos resultado de la investigación, es decir, las principales causas respecto a las relaciones de poder, factores culturales y variables sociales que intervienen en la participación social dentro los proyectos de infraestructura vial. El capítulo IV del documento es la propuesta de intervención que se ha trabajado en función al objetivo específico y general de la propuesta, posteriormente se describen las líneas de acción y el marco lógico.

Finalmente, se presenta la bibliografía empleada en el trabajo y los anexos correspondientes.

CAPÍTULO I

1- LA IDENTIFICACIÓN Y FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

Actualmente en Bolivia existen diferentes mecanismos de relacionamiento entre el Estado y la sociedad civil, ya que “la incorporación directa de los ciudadanos en los procesos de formulación de políticas complejas es la más importante innovación de la tercera ola de democratización en los países en desarrollo del mundo” (Montecinos, 2019, p. 24). En este marco, Echegaray (2007) menciona que, en Bolivia, en la década de los noventa es cuando surgieron varias reformas respecto a la descentralización del país y la participación ciudadana a través de diferentes mecanismos de toma de decisiones y rendición de cuentas.

El problema identificado se centra en las limitaciones que existen en la participación de la sociedad dentro la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura vial pertenecientes a la Red Vial Fundamental de Carreteras¹ (ver anexo 1).

Entre las principales reformas surgidas en los años noventa que se encuentra ligada a nuestro problema, tenemos la Ley N°1333 (1992, art.25) que indica: “Todas las obras, actividades públicas o privadas, con carácter previo a su fase de inversión, deben contar obligatoriamente con la identificación de la categoría de evaluación de impacto ambiental”.

En consecuencia, en el Reglamento para la prevención y Control Ambiental (1992) señala:

En la fase de impactos para considerar en un Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (EEIA) el representante legal deberá efectuar la consulta pública para tomar en cuenta observaciones, sugerencias y recomendaciones del público que puede ser afectado por la implementación del proyecto, obra o actividad. (Reglamento para la prevención y Control

¹ En fecha 21 de agosto de 1998, mediante el Decreto Supremo No. 25134 se determina el Sistema Nacional de Carreteras como al conjunto de la infraestructura de carreteras en Bolivia conformado por: Red Fundamental: bajo responsabilidad del Servicio Nacional de Caminos ahora Administradora Boliviana de Carreteras. Red Departamental: bajo responsabilidad de las prefecturas (ahora gobernaciones) a través de los servicios departamentales de caminos (SEDCAM) y Red Municipal: bajo responsabilidad de los municipios. La Red Fundamental (...) se caracteriza por: a) Vincular entre si las capitales de los departamentos, b) Ser parte de la conexión con las carreteras internacionales principales de los países limítrofes, c) Conectar entre si dos o más carreteras de la Red Vial Fundamental. (Administradora Boliviana de Carreteras, 2007, p. 19.)

Ambiental, 1992, tit. VII, cap. I, art.162).

La Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia (2009) establece:

El derecho de los pueblos a ser consultados mediante procedimientos apropiados, y en particular a través de sus instituciones, cada vez que se prevean medidas legislativas o administrativas susceptibles de afectarles. En este marco, se respetará y garantizará el derecho a la consulta previa obligatoria, realizada por el Estado de buena fe y concertada, respecto a la explotación de los recursos naturales no renovables en el territorio que habiten (Constitución Política del Estado, 2009, art. 30).

Asimismo, la Constitución Política del Estado (2009), en el título sobre la Participación y Control Social señala:

I. El pueblo soberano, por medio de la sociedad civil organizada, participará en el diseño de las políticas públicas; II. La ley establecerá el marco general para el ejercicio del control social; III. La sociedad civil se organizará para definir la estructura y composición de la participación y control social; IV. Las entidades del Estado generarán espacios de participación y control social por parte de la sociedad. (Constitución Política del Estado, 2009, tit.VI, art. 241).

Los proyectos de infraestructura vial pertenecientes a la Red Vial Fundamental de Carreteras, actualmente son gestionados por la Administradora Boliviana de Carreteras creada mediante ley el año 2006, dicha entidad también ha desarrollado mecanismos de participación para los proyectos que administra, en consecuencia, el año 2020 mediante resolución administrativa ABC/PRE/GNJ/097/2020 aprueba el Manual de Relacionamento Comunitario y Comunicación, en el cual se encuentra la metodología y los pasos a seguir para la ejecución de consultas pública, consultas previas, talleres de socialización y otros.

Por lo tanto, se puede decir que en la actualidad los proyectos de infraestructura vial cuentan con mecanismos de participación social, es decir, el estado a través de la Administradora Boliviana de Carreteras se relaciona con la sociedad civil involucrada en los proyectos mediante mecanismos de participación que se encuentran en la normativa legal vigente o establecidos en sus manuales institucionales, sin embargo, en los proyectos de

infraestructura vial que serán abordados en este trabajo se ha podido evidenciar que existen limitaciones de la participación social, entre estas limitaciones se puede mencionar la falta de información respecto al proyecto, es decir, información precisa acerca de los impactos negativos, explotación de bancos de préstamo, alcance de áreas afectadas, etc. por ejemplo, en referencia a uno de los proyectos que analizaremos en este trabajo, según datos emitidos por Torrez (2021) donde se indica que actualmente existen cuatro pueblos sin agua por un túnel inacabado

En 2015 comenzó la construcción del que sería el túnel más largo de Bolivia. Cinco años más tarde, la obra quedó abandonada, mientras que tres comunidades y una zona urbana de Muyupampa, en Chuquisaca, sufren por falta de agua. Ahora claman a los Iyas o dueños del territorio que no los desamparen. (Torrez, 2021).

En este sentido, podemos observar la relevancia de los espacios de participación y la información que se brinda en ellos, por lo tanto, nos preguntamos si estos pueblos fueron informados respecto a la pérdida de agua que podrían sufrir al implementarse el proyecto de infraestructura vial.

De igual manera, el tipo de información que se brinda en los procesos de participación y el cómo se proporciona dicha información es también de suma importancia para entender el conjunto de factores limitantes de la participación social en proyectos de infraestructura vial, como podemos advertir en la misma publicación de Torrez (2021) que señala que:

Además, los comunarios aseguran que deben asistir a las audiencias solos, sin la asistencia de externos; mientras, la contraparte estatal o privada llega con ingenieros, sociólogos, uno que otro biólogo, y una lista de personas cuyo lenguaje técnico muchas veces deja más dudas que certezas.

Entonces, cuando decimos el tipo y el cómo se brinda la información en estos espacios de participación y haciendo referencia al testimonio de los comunarios publicado por Torrez, nos preguntamos ¿cómo intervienen los factores culturales en estos procesos?, ¿serán relaciones horizontales o asimétricas las que se dan entre la población y representantes estatales en el proceso de participación? de la misma forma, si existe la normativa que

garantiza la participación en los proyectos de infraestructura vial ¿porque surgen conflictos y problemas relacionados a la falta información?

En este sentido, podemos observar que existen factores culturales que intervienen en la participación social, de igual manera, las relaciones de poder que se dan en el proceso participativo y un punto muy importante es abordar el tema de la confianza que se encuentra ligada a la participación, dichos aspectos son desarrollados en el diagnostico de las limitaciones de la participación social en la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura vial como producto de la investigación.

1.2. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA SOCIAL

A partir de los años noventa, con la creación de la normativa ambiental en el país, es cuando los procesos participativos para los proyectos de infraestructura ambiental se convierten en requisitos para la aprobación de estudios ambientales, como es el caso del Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante EEIA) que van teniendo mayor relevancia. Al respecto la entrevistada señala:

Bueno, anteriormente, años pasados en Bolivia no se tomaba en cuenta mucho el tema social no, desde hace unos 15 años más o menos, 15 a 10 años, el tema social ha cobrado una importancia en los proyectos, son fundamentales para socializar estos proyectos, antes, lamentablemente los proyectos carreteros principalmente, se hacían incursiones y no se consultaba a la gente, es más, se les afectaba y no se les compensaba, entonces se fue trabajando en esto, no solo en el país, toda la región de Latinoamérica fue trabajando con organismos financiadores, porque ahora es una parte de los créditos, la parte ambiental es fundamental, porque si no se avanza con la parte ambiental, social, muchos créditos se pueden caer y se han caído más de una vez, entonces, el tema social ha cobrado mucha relevancia porque, uno: informamos a la gente de que se trata el proyecto, ya no se entra directamente, y se los invade en sus territorios y en base a estas reuniones, también se captan las necesidades de la gente, y se toma en cuenta también las recomendaciones de la gente. (Entrevista realizada a Chavez, 26/01/2023).

Bajo este contexto, los documentos contractuales para la ejecución de los proyectos de infraestructura vial contienen algunas directrices para llevar adelante procesos participativos, sin embargo, estas directrices se mencionan de manera muy breve y general frente a los aspectos técnicos que son desarrollados en todos sus componentes, sobre el cómo ejecutarlos, como verificar su cumplimiento, sus especificaciones, etc. Respecto al componente social en proyectos de infraestructura vial, en algunos casos ni siquiera se hace mención a la ejecución de consultas sociales, socializaciones u otros mecanismos que consideren la participación social como un factor determinante para la buena ejecución de la obra, el siguiente párrafo es la copia textual de todo lo que se menciona dentro los términos de referencia con relación a los aspectos sociales:

El proyecto de construcción del Túnel Incahuasi, cuenta dentro de su área de influencia del proyecto, a los siguientes territorios indígenas: a) TCO – Ity Caraparirenda; b) TCO – Alto Parapeti. Además, se cuentan con otras comunidades que no forman parte de la TCO, pero que se encuentran dentro del área de influencia del proyecto, tal es el caso de la comunidad Tururumba, la misma que, cuenta con una demanda de abastecimiento de agua potable, al verse comprometida su fuente de abastecimiento de agua en la quebrada Ayango por los trabajos de construcción del túnel, en el lado del portal de ingreso. En razón a ello, la empresa deberá tomar en cuenta la dotación de agua potable a la comunidad de Tururumba, durante el tiempo que dure los trabajos en dicho portal, hasta que las aguas de escurrimiento del Túnel sean captadas y canalizadas hasta la toma de su red de distribución, dicha dotación solo será posible cuando las aguas cuenten con las condiciones de consumo humano, aspecto que debe ser monitoreado a través de pruebas de laboratorio. Durante la etapa de ejecución será importante considerar personal con conocimientos en tratamiento y/o potabilización de aguas, con la finalidad de mejorar la calidad del suministro de aguas para la comunidad de Tururumba (Administradora Boliviana de Carreteras, 2022, p. 42).

Este párrafo es todo el requerimiento en el componente social que es de estricto cumplimiento para la empresa que se adjudique el proyecto de infraestructura vial, como se puede observar, la participación social de la población durante la ejecución del proyecto ni siquiera es considerada en los términos contractuales.

En caso de que los documentos contractuales indiquen directrices para incorporar la participación social a través de diferentes mecanismos, sus especificaciones se mencionan de manera muy simple: “La socialización a cargo de la supervisión debe realizarse con anticipación prudente al inicio de obras como mínimo con 7 semanas de anticipación” (Administradora Boliviana de Carreteras, 2018, p. 50).

Es decir, que la participación social en proyectos de infraestructura vial no denota mayor importancia para la entidad contratante en comparación con el cumplimiento de aspectos técnicos, por lo tanto, se puede decir que una característica que muestra el problema social identificado, es que las instituciones encargadas de contratar y fiscalizar los proyectos de infraestructura vial no consideran la participación social como un componente de igual importancia que los aspectos técnicos, que contenga pautas o normas de cómo debe incorporarse la participación social en los proyectos de infraestructura vial, incluso se contemplen procedimientos de carácter correctivo cuando estos procesos participativos no se realicen o se realicen de manera inadecuada.

Otra característica de los mecanismos de participación social en proyectos de infraestructura vial es que, el presupuesto para su ejecución se encuentra en un presupuesto general, es decir, no se cuenta con un presupuesto específico para la ejecución de consultas sociales o socializaciones. Tal como se señala “los costos de las medidas de prevención y mitigación expresadas en el PPM² están incluidas en los gastos generales del contratista³” (Administradora Boliviana de Carreteras, 2018, p. 51).

Con relación a los documentos ambientales en proyectos de infraestructura vial, se cuenta con el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (EEIA) dicho documento, se considera el instrumento que identifica los posibles impactos ambientales y sociales generados por la ejecución de la obra, así como sus medidas de mitigación, el EEIA es elaborado en la fase de pre inversión de los proyectos de infraestructura vial.

En esta fase de pre- inversión del proyecto, es que se deben ejecutar los procesos de consulta social como mecanismo de participación social de la población involucrada en los proyectos de infraestructura vial con la finalidad de dar a conocer las características

² Programa de Prevención y Mitigación ambiental que debe ser ejecutado por la empresa contratista.

³ Término utilizado para la Empresa encargada de ejecutar el proyecto de infraestructura vial (construir, rehabilitar).

principales del proyecto y recoger las inquietudes de la población. En este marco, se menciona: “estas consultas y participaciones son importantes, porque ahí tratamos todas las inquietudes de la gente, algunas sugerencias también entonces son parte importante de lo que son los diseños y revisiones de estudios”. (Entrevista realizada a Chávez, 26/01/2023).

Estos procesos de consulta social en los proyectos de infraestructura vial pretenden promover la participación social, sin embargo, al momento de ejecutarlas parecería ser todo lo contrario ya que la cantidad de personas que asisten es mínima.

El acta de consulta pública recopilada que se encuentra identificada con el código ACT/MB/01, muestra un total de 23 personas asistentes al proceso participativo.

Peor aún, es el caso del pueblo guaraní, respecto a la ejecución del proyecto de infraestructura vial en su territorio y el proceso participativo de consulta social. “La autoridad originaria de la comunidad Ity, en Muyupamapa, denunció abuso de parte de las autoridades municipales y nacionales ya que nunca les consultaron de la ejecución de la obra”. (Rojas, 2011).

Como se ha mencionado en acápites anteriores, la consulta previa se encuentra normada tanto a nivel nacional como internacional con referencia a los derechos de los pueblos indígenas que sean susceptibles de verse afectados por la implementación de obras, en este sentido, el pueblo guaraní no fue consultado como es su derecho de acuerdo a sus normas y procedimientos propios, como señala el mbruvicha⁴ de la capitanía Alto Parapeti:

Evidentemente, más específicamente más el proyecto del túnel del Incahuasi, no se ha realizado una consulta previa, cómo debe ser, cómo de acuerdo a las normativas que a nosotros nos corresponde, que se tiene que realizar una consulta previa, antes de intervenir con cualquier proyecto, ya sea proyecto estatal, proyecto de actividad de hidrocarburos, o proyectos hidroeléctrica, o proyectos que puedan generar un pacto negativo, en el ámbito social, ambiental, evidentemente con este proyecto del túnel, no se ha cumplido todo eso, solamente, lo que se ha hecho, con el caso de nosotros los indígenas, del pueblo guaraní, es una socialización de este proyecto, se ha explicado que se va a hacer así, entonces para nosotros no contempla lo que viene

⁴ “Las autoridades se denominan también mbruvicha, que en idioma guaraní significa persona que representa autoridad, el que conduce, en idioma español, la autoridad también se traduce como capitán” (Naciones Unidas, Derechos Humanos Oficina del Alto Comisionado, 2014, p. 23,24)

a ser la consulta, y la participación a los pueblos indígenas, referente a este proyecto del túnel. (Entrevista realizada a Molina, 26/01/2023).

Entonces, se puede decir que los procesos de consulta social como mecanismo de la participación social en proyectos de infraestructura vial tiene como característica la poca o nula participación de la población involucrada, las causas serán explicadas más adelante.

Asimismo, otro aspecto que es importante señalar, esta referido a los actores del proceso participativo, se ha identificado que los principales o los que se considera que tiene que participar en la consulta social son:

Cuadro No 1 PRINCIPALES ACTORES EN UN PROCESO DE PARTICIPACIÓN SOCIAL

ACTORES	ORGANIZACIÓN/ INSTITUCIÓN
Autoridades	comunales – municipales - OTB
Representantes	Sindicatos Agrarios – Asociaciones de transporte – comité cívico
Personal técnico	Administradora Boliviana de Carreteras
Personal técnico	Empresa encargada del Estudio
Personal técnico	Empresa de Supervisión (en casos de proyectos en etapa de inversión)
Personal técnico	Empresa Contratista (en casos de proyectos en etapa de inversión)

FUENTE: DATOS EXTRAIDOS DE INFORMACIÓN RECOPIADA

Con la asistencia del tipo de actores señalados en el cuadro anterior, es que se llevan adelante los procesos de consulta social.

Se hizo primeramente con la parte social del proyecto un mapeo de actores, en el que se fue identificando a las autoridades, que en este caso son los mbruvichas, en este sector del país los guaraníes llaman así a sus autoridades principales, también tuvimos reuniones con los comités cívicos y también con las autoridades de las comunidades cercanas, que estaban dentro del área de influencia directa del proyecto. (Entrevista realizada a Chávez, 26/01/2023).

De igual manera, la Administradora Boliviana de Carreteras ya tiene definido el personal que participa en la consulta social. Así lo menciona Antezana: “Generalmente mandan de la oficina central a un sociólogo, a un abogado, arquitectos, también la parte técnica que sería en este caso ingenieros que están a cargo del diseño del proyecto”. (Entrevista realizada a Antezana, 25/01/2023).

Son las empresas encargadas de realizar los estudios o las empresas ejecutoras quienes realizan la convocatoria y envían cartas de invitación señalando fecha y hora para el desarrollo de la consulta social o talleres de socialización.

La fecha y hora del lugar son coordinados con autoridades locales, ya que es el municipio o la comunidad quien debe brindar el espacio adecuado para llevar adelante el proceso participativo. De esta manera, se ha realizado invitaciones formales al personal de la Administradora Boliviana de Carreteras (A.B.C.) y la convocatoria a la comunidad se la ha hecho a través del monitor socio ambiental contratado para el proyecto, él también ha sido el encargado de coordinar la fecha, hora y lugar con la autoridad comunal para llevar adelante el proceso participativo.

Es importante añadir que, en casos que sea la Administradora Boliviana de Carreteras quien realice la convocatoria a través de autoridades municipales, se cuenta con mayor participación social respecto a la asistencia de las diferentes organizaciones sociales. Al respecto una de nuestras entrevistadas menciona: “Lo que he percibido es que cuando son centros poblados como Samaipata como Mairana es que los de ahí, bueno varias organizaciones, varios sindicatos, el proceso de la convocatoria siempre ha sido más efectivo cuando convocaba el alcalde”. (Entrevista realizada a Flores, 26/01/2023).

Acerca de la información que se brinda en los procesos participativos de consulta social en la etapa de pre inversión se puede decir que es información general, la información presentada se caracteriza por contener 3 aspectos centrales: 1) Características generales del Proyecto (Diseño geométrico⁵ y conformación del paquete estructural⁶), 2) Identificación de impactos ambientales y medidas de mitigación, y 3) Programa de Reposición de Perdidas.

⁵ “El diseño geométrico de carreteras es la parte más importante del proyecto de una carretera estableciendo, en base a las condicionantes y factores existentes, la configuración geométrica definitiva del conjunto que supone, para satisfacer al máximo los objetivos de funcionalidad, seguridad, comodidad, integración en su entorno, armonía o estética y elasticidad, de la vía” (Administradora Boliviana de Carreteras, 2007) FALTA PAGINA

⁶ “ El pavimento de las carreteras es uno de los más usados y es un conjunto de capas de material seleccionado que descansa sobre el terreno de fundación también conocido como subrasante, dichas capas son materiales con

Se les da, el diseño de la carretera, por dónde va a pasar, que vamos a afectar, los impactos que vamos a causar, y las medidas de prevención, y mitigación que vamos a tener, de tal manera de que el impacto, no sea tan significativo en el área, y no lleguemos a impactar negativamente, básicamente es eso, pero muy, muy específicamente, y detalladamente, no sé lo hace. (Entrevista realizada a Chávez, 26/01/2023).

Al momento de realizar la explicación de los posibles impactos que se van a generar producto de la ejecución de obras, los profesionales encargados del área hacen énfasis en los impactos positivos que va a generar el proyecto, no se mencionan los impactos negativos de gran escala, por ejemplo, en el proyecto de la Construcción del Túnel Incahuasi, el mbruvicha de la capitanía Alto Parapeti señala:

No, prácticamente el tema de impacto negativo, nunca lo explicaron, ellos siempre explicaron la parte del impacto positivo que va a traer el proyecto, que siempre decían que no, que la carretera nos va a traer un beneficio y vamos a sacar nuestros productos, que ustedes van a mejorar su condición de vida y nunca se habló del tema del impacto negativo, nosotros si hablamos de las consecuencias del impacto que iba a traer este proyecto. (Entrevista realizada a Molina, 26/01/2023).

En función a la experiencia en la ejecución de talleres participativos de socialización, el especialista social de la empresa encargada de ejecutar el proyecto de infraestructura vial obras de rehabilitación del tramo Mairana – Bermejo, comenta:

El interés de la empresa en este caso de la ABC, los financiadores es el poder cumplir el poder construir o rehabilitar la carretera, entonces en todas las reuniones hay un discurso, ya eso es algo evidente no, latente, y eso también es una instrucción, pues por parte de la ABC como decía es el discurso que siempre maneja no, es que la carretera es un beneficio para ustedes eso ya creo que es lo que todo mundo sabe no, y eso, ya está muy desgastado, entonces, en todas las reuniones pues siempre se dice, esta carretera ya está financiado por eso se tiene que construir ya vamos a poder llegar a santa cruz no sé en una hora y media, ya van a tener acceso a la salud, ya va a tener esto, ósea, siempre se vende o siempre se maneja un discurso positivo de la carretera eso es lo que se les informa no, vamos a

características independientes por su formación estructural pero que actúan en conjunto como un paquete estructural, el fin es soportar la capacidad de carga y sostener la capa de rodadura para impermeabilizar la superficie” (biblioteca.uajms.edu.bo, s.f., pág. 1) NO ESTA EN LA BILIOGRAFIA

construir y ahí viene también el aspecto social y también la parte ambiental sí ya dicen los problemas que pueden venir no sé vamos a afectar esto pero no se preocupen hay estos programas que vamos a reponer o vamos a reubicar, lo vamos a superar esto, vamos a indemnizar así que no se preocupe, ósea, siempre se va vendiendo, ahora de repente en algún momento yo también escuché no, pero más que decir en esta carretera va aumentar el contrabando, los niños van a morir más, obviamente no hay no, pero si hay, quiénes sacan los aspectos negativos los participantes de las reuniones de la socialización. (Entrevista realizada a Flores, 26/01/2023).

Entonces, una característica que tienen los procesos participativos y que se presentan al momento de ejecutar la consulta social, es que, se brinda información general y se hace énfasis en los impactos positivos del proyecto, de igual manera, en talleres participativos de socialización se muestran los aspectos positivos que se van a generar a raíz de la implementación del proyecto de infraestructura vial.

Otra particularidad fundamental de los procesos participativos es que siempre concluyen en la firma de un acta, en caso de no firmar un acta quiere decir que la población no se encontraba de acuerdo con lo expuesto en el proceso de consulta social.

Si no se llega a un acuerdo, está en espera la aprobación de esa parte, cómo te mencionaba algunos minutos atrás, el tema de Pazña en Oruro - Challapata, hasta que yo salí de la ABC, no estaba cerrado, y se quedó paralizado, aparte de que no había financiamiento para la reconstrucción, pero en el estudio no estaba cerrado ese tema, ósea, no han llegado a un acuerdo entre las dos partes de la comunidad, entonces no se tenía un acta firmada. (Entrevista realizada a Antezana, 25/01/2023).

De la misma forma, se ha podido observar que mientras se reparte el refrigerio (galletas y jugo en bolsa) se procede a redactar el acta del taller, después se da lectura al acta que incluye todo lo conversado y se solicita a la población que pueda firmar la misma.

Acerca del Programa de Relacionamento Comunitario e Información, en primera instancia, se puede indicar que este programa forma parte de los Estudios de Evaluación de Impacto Ambiental, como su nombre lo señala, está orientado a promover las relaciones armoniosas entre los actores del proyecto de infraestructura vial a través de la ejecución de mecanismos de participación social.

Entre los principales mecanismos que pretenden generar participación de la población en los proyectos, se tiene:

- Buzones de sugerencias, quejas y reclamos.
- Material de difusión de información (boletines, trípticos)
- Talleres de socialización, reuniones informativas, etc.

Los lineamientos de cómo funcionan estos mecanismos se los establece en la etapa de pre-inversión del proyecto, su implementación se da en la etapa de inversión del proyecto, es decir durante de ejecución de obras de construcción o rehabilitación.

Con el objetivo de optimizar el contacto con la población local, la supervisión en coordinación con el contratista colocara en las instituciones o espacios públicos de cada comunidad (Iglesias, Puestos Sanitarios, Escuelas, Casas Comunes u otros) un buzón de consulta, quejas y/o reclamo. La correspondencia colocada en estos buzones será recogida por el jefe de relaciones públicas del proyecto, una vez por semana (este tiempo, u otro, e incluso el día, deberá establecerse en coordinación con las autoridades locales de la comunidad) y siempre al finalizar la misma, dándose lectura de estos en dicho momento y de manera pública. (Supervisión Técnica Ambiental Túnel Incahuasi, 2013, p. 130).

En este, sentido se ha podido observar que los buzones implementados en diferentes ubicaciones no son utilizados por población como es espera, es decir que, la participación de la población a través del mecanismo “buzón de quejas y/o sugerencias” no resulta ser muy efectiva como se puede advertir en la siguiente tabla:

Tabla 1: Buzón de quejas y sugerencias

Total, Buzones Observados	Número De Quejas/Reclamos/Solicitudes Encontradas	Periodo De Tiempo Observado
4	4	3 meses

Fuente: Elaboración propia en base a la información recopilada

Como se puede advertir, en un periodo de tres meses de observación de la apertura de buzones, solo se ha registrado cuatro consultas, dos de ellas pertenecientes a personal de la empresa de Supervisión.

Con relación al material informativo de difusión (trípticos, boletines, comunicados de radio, material audiovisual) y los talleres de socialización de los proyectos de infraestructura vial, es necesario indicar que la población no se encuentra informada de las principales características del proyecto y según todo lo establecido en el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental debería tenerse una población informada.

La siguiente tabla, muestra el registro de formularios de la oficina de atención social como parte del componente del relacionamiento comunitario del proyecto obras de rehabilitación del tramo Mairana - Bermejo:

Tabla 2: Registro de formularios de oficina

Numero de formularios revisado	Tipo de Atención	Descripción
17	Solicitud de Información	Información respecto al ensanche de la carretera

Fuente: Elaboración propia en base a la información recopilada

El total de 17 personas que se acercaron a solicitar información, lo hicieron con el motivo de conocer a que lado de la carretera se realizaría el ensanche como producto de las obras de rehabilitación del tramo, por lo que es importante destacar que los procesos de consulta fueron ejecutados durante la etapa de pre inversión del proyecto, así como también en párrafos anteriores se hace mención Documento Base de Contratación donde se establece la realización del taller de socialización del proyecto con 7 semanas mínimamente antes del inicio de obras, siendo que esta atención social se la realizo un año después del inicio de obras.

1.3. FORMULACIÓN METODOLÓGICA DEL PROBLEMA SOCIAL

1.3.1. Pregunta General.

¿Cuáles son las limitaciones de la participación social en proyectos de infraestructura vial?

1.3.2. Preguntas Específicas.

- ¿Cómo influyen las relaciones de poder en la participación social respecto a

los proyectos de infraestructura vial?

- ¿Cuáles son los aspectos culturales de la participación social respecto a los proyectos de infraestructura vial?
- ¿De qué manera intervienen las variables sociales en la participación social respecto a los proyectos de infraestructura vial?

1.4. PLANTEAMIENTO DE LOS OBJETIVOS

1.4.1. Objetivo General.

- Determinar las limitantes de la participación social en proyectos de infraestructura vial.

1.4.2. Objetivos Específicos.

- Explicar las causas por las que las relaciones de poder limitan la participación social en proyectos de infraestructura vial.
- Identificar cuáles son los factores culturales que limitan la participación social en proyectos de infraestructura vial.
- Mostrar como intervienen las variables sociales en la participación social de proyectos de infraestructura vial.

1.5. JUSTIFICACIÓN

En el presente trabajo, se abordara las limitaciones de la participación social en proyectos de infraestructura vial, es importante tocar este tema por las connotaciones que trae consigo, cuando hablamos de participación social podemos indicar que esta se constituye en una de las bases para la creación de capital social en las sociedades, el entender los factores que influyen en las limitaciones de la participación social en proyectos de infraestructura vial va permitir generar espacios de participación genuinos en donde la población involucrada en diferentes proyectos de infraestructura vial y las instituciones estatales aporten condiciones para el desarrollo de las comunidades y poblaciones que se encuentran dentro el área de influencia directa de los proyectos.

De igual manera, la importancia radica en el poder verificar las variables sociales que destacan en el proceso de participación social tanto en la etapa de planificación como en la etapa de ejecución de los proyectos viales en función al desarrollo de las poblaciones involucradas.

De igual forma, es importante repensar esas relaciones entre el estado y la sociedad, en este caso el estado representado por la Administradora Boliviana de Carreteras y la sociedad como las comunidades que se encuentran en el área de influencia de los proyectos, repensar estas relaciones en el sentido de entender que las comunidades también son portadoras de conocimientos y que los aspectos culturales son también factores que ayudan a la generación de capital social, por lo tanto, el generar una propuesta para la creación de espacios participativos genuinos que nazca en las bases de las comunidades es un aporte para pensar en el desarrollo de la población.

CAPÍTULO II

MARCO CONCEPTUAL

2.1. PARTICIPACIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Las posibilidades y las limitaciones de la participación en procesos y/o proyectos de infraestructura vial a nivel local son parte de una realidad de larga data, existiendo factores condicionantes internos y externos, como la motivación con causales multidimensionales relacionadas con las necesidades de los ciudadanos.

Según Davalos (2012, citado por Rubio y Vera, 2016):

La participación es un proceso que está vinculado a las necesidades y motivaciones de los distintos grupos y sectores, así como la dinámica de las relaciones establecidas entre ellos en distintos momentos, condiciones y espacios, lo que va conformando todo un conjunto de redes que estimulan u obstaculizan procesos participativos. (p.23).

En la misma línea Restrepo (2001) resalta sobre la participación social, que:

Se refiere a los diversos mecanismos e instancias que posee la sociedad para incidir en las estructuras estatales y las políticas públicas. Por lo tanto, el estudio de la participación social es el de las mediaciones entre el Estado y la sociedad. (p. 246)

Hace referencia a esa instancia o intermediación que debía darse entre el Estado y las demandas o necesidades de la sociedad civil. Los criterios son diversos, de hecho, Rubio y Vera (2012) consideran que la interacción que se da de manera natural, léase interacción desde un estadio pasivo o sumiso, a uno interactivo, en el que el ser humano interactúa de una u otra manera como ser social.

Para Rubio y Vera (2012) la participación social es la:

La participación social es co-extensiva al hecho social: toda persona, lo quiera o no, interactúa con otros y concurre, aunque sea con su pasividad y su sumisión, a un cierto modo de ser social. (...) el concepto "participación", (...) intenta evidenciar la implicación de la persona o del grupo en la vida social en formas y modalidades diversas. (p. 129).

Es muy interesante la conceptualización encontrada en la Ley No. 341 de Participación y Control Social (2013), cuyos aspectos resaltados hacen sentido con una “genuina participación”, mostrándonosla como un derecho, que puede ser ejercido de manera individual o colectivo en la formulación de políticas públicas⁷. En esa misma línea, la Ley No. 031 Marco de Autonomías y Descentralización recoge principios similares haciendo referencia a esa interacción que permita la formulación de políticas públicas con la participación de los ciudadanos, acotando o delimitando a espacios locales de interacción. Cabe señalar que den todos los casos, la participación es interacción, y siguiendo en la misma línea, se encuentran similitudes en reglamento de la Ley No. 1333 de Medio Ambiente, que señala que la participación esta relacionada a la contribución e interacción en relación a la implementación de políticas públicas como los relativos a proyectos, obras o actividades. Focalizando el nivel local.

Estos tres últimos conceptos han sido revisados y extraídos de la legislación nacional vigente, esto permite comprender que el concepto debiera implicar “inclusión” cuando se habla de participación e interacción en red.

De tal forma, se va a entender que, la participación ciudadana está ligada a la participación en tanto y cuanto a la ciudadanía refiere, es decir, hablamos de una legalidad que debe estar establecida ya sea en los ciudadanos o en las organizaciones sociales, tal cual menciona la Ley de Medio Ambiente con relación a las entidades legalmente establecidas, de igual manera el autor Montecinos, Egon. et al, señala una relación entre los ciudadanos y el gobierno a diferencia de la participación social que alude a diversos mecanismos que posee

⁷ Ley No. 341. Art. 5. Participación. Es un derecho, condición y fundamento de la democracia, que se ejerce de forma individual o colectiva, directamente o por medio de sus representantes; en la conformación de los Órganos del Estado, en el diseño, formulación y elaboración de políticas públicas, en la construcción colectiva de leyes, y con independencia en la toma de decisiones.

toda la a sociedad en su conjunto para relacionarse con el Estado, de igual manera, la Ley y establece una participación sin discriminación de orden social.

Dicho de otro modo, la participación social refiere a todo el conjunto de la sociedad este o no legalmente establecida a través de diferentes mecanismos, en tal sentido, en este trabajo se hará referencia al concepto de participación social y en función a las conceptualizaciones anteriormente descritas, se la definirá como el conjunto de diversos mecanismos que tiene la sociedad para relacionarse con el Estado respecto a la implementación de políticas públicas donde las personas miembros de organizaciones o no se vean involucradas y deciden actuar de manera individual o colectiva en los ámbitos que consideren necesarios para ser escuchados y tener incidencia en la planificación y ejecución de las mismas.

En consecuencia, se entiende que, las poblaciones involucradas en la ejecución de proyectos de infraestructura vial se relacionan con el Estado representado por la Administradora Boliviana de Carreteras a través de diferentes mecanismos que describiremos a continuación.

2.2. CONSULTA SOCIAL, CONSULTA PÚBLICA Y CONSULTA PREVIA

En este trabajo se va uniformizar los conceptos de consulta pública y consulta previa para hacer referencia a ellos como consulta social, de modo que, entenderemos como consulta social al mecanismo que otorga un espacio de participación social donde se da a conocer toda la información referida a la planificación y ejecución del proyecto de infraestructura vial, asimismo recoge las observaciones y demandas de la población involucrada en el proyecto de infraestructura vial para el análisis de las mismas en función a su viabilidad por parte de las instituciones estatales.

Con referencia a la consulta pública, según Llanos y Valeriano (2020) señalan que:
La Consulta Pública, en proyectos viales, es un mecanismo de establecimiento de dialogo entre los ejecutores del proyecto vial y las poblaciones beneficiaras sobre los beneficios y los posibles riesgos e impactos socioambientales de un proyecto y las propuestas para mitigarlos. Busca la participación de las partes interesadas en el diseño, la planificación y ejecución de los proyectos carreteros. (p. 20)

Del mismo modo los autores Llanos y Valeriano (2020) en el mismo artículo indican:

Es un proceso de buena fe que se realiza de forma libre y voluntaria, sin manipulación, interferencia y coerción, es “previa” porque se realiza antes del inicio de cualquier estudio o trabajo en el proyecto; es “informada” porque las comunidades consultadas deben tener acceso a la información sobre el proyecto, antes de que el proyecto inicie su ejecución y se manifiesten sus impactos (p.20).

La diferencia entre consulta pública y consulta previa, radica en primera instancia en que la consulta pública está dirigida a toda la población beneficiaria (actores municipales, sindicatos agrarios, OTB’s, asociaciones de transporte, juntas vecinales y otros) del proyecto de infraestructura vial, a diferencia de la consulta previa que está dirigida específicamente a pueblos indígenas, otro aspecto que podemos mencionar, es el aspecto normativo, la consulta pública se encuentra reglamentada en la normativa nacional mediante la Ley No. 1333 de Medio Ambiente y sus reglamentos, en comparación a la consulta previa que se encuentra normada tanto internacionalmente mediante el convenio 169 de la Organización Internacional de Trabajo y ratificada a nivel nacional en la Constitución Política del Estado.

2.2.1. Otros mecanismos de relacionamiento.

El año 2020 La Administradora Boliviana de Carreteras mediante resolución administrativa ABC/PRE/GNJ/097/2020 aprueba el Manual de Relacionamiento Comunitario y Comunicación, el mismo se constituye en una herramienta que va a dar las directrices y lineamientos de cómo o a través de que mecanismos, actividades, etc. el Estado se va a relacionar con la población para promover la participación de las poblaciones involucradas en proyectos de infraestructura vial de la red vial fundamental. En tal sentido Llanos y Valeriano (2020) en el mencionado manual indican:

En este documento se describen los lineamientos y contenidos de la estrategia de relacionamiento comunitario y comunicación que ABC establece como políticas institucionales, para una mejor relación con sus respectivos programas e instrumentos sociales, y para que la preparación y ejecución de proyectos viales se enmarquen en el objetivo de generar relaciones armónicas entre ejecutores del proyecto y actores sociales, a través de instrumentos que establezcan los lineamientos, protocolos y procedimientos

para la ejecución exitosa y sostenible de los proyectos viales que coadyuven en la mejora de la calidad de vida las poblaciones. (p. 13).

Entre los objetivos específicos más relevantes que menciona el Manual de Relacionamiento Comunitario y Comunicación, según Llanos y Valeriano (2020), mencionan, “Promover la participación, la gobernanza y la transparencia mediante la implementación adecuada de mecanismos de quejas, consultas y reclamos, y la aplicación del Código de Conducta en proyectos carreteros.” (p. 22).

De esta manera, el Manual de Relacionamiento Comunitario y Comunicación establece una serie de actividades que deben desarrollarse tanto en la etapa de pre-inversión de un proyecto de infraestructura vial como en la etapa de inversión, a continuación, haremos una breve descripción de los contenidos de dicho manual.

Entre las principales actividades que se destacan en la etapa de pre inversión en un proyecto de infraestructura vial en el Manual de Relacionamiento Comunitario y Comunicación se tienen aspectos referidos a la identificación de actores sociales, identificación de las poblaciones y caracterización de la zona de implementación del proyecto de infraestructura vial, actividades que dan lugar al siguiente paso que se constituye en la ejecución de la consulta social, asimismo se contempla el programa de gestión y resolución de conflictos que contiene un sub programa de atención de quejas y reclamos, en este sub programa deben plantearse los mecanismos identificados para el manejo de información, recepción de quejas y reclamos y la atención de los mismas.

La segunda parte del Manual de Relacionamiento Comunitario y Comunicación esta referida a la etapa de inversión del proyecto de infraestructura vial, o dicho de otro la construcción de una carretera, en esta etapa se describen las actividades para llevar adelante la implementación de los mecanismos de manejo de información, recepción de quejas y reclamos identificados en la etapa de pre inversión.

Entonces, se puede observar que la Administradora Boliviana de Carreteras a través de su Manual de Relacionamiento Comunitario y Comunicación sugiere ciertos mecanismos que permitan a la población involucrada en los proyectos de infraestructura vial tener acceso a información y establecer canales de comunicación entre sociedad y estado. Siendo los más importantes los “espacios de comunicación (reuniones, asambleas, cabildos, buzones de

sugerencias y reclamos redes sociales u otros). (...) Espacios de consultas, reclamos y quejas culturalmente pertinentes como asambleas, reuniones de directorio, cabildos, tribunas libres y otros.” (Llanos y Valeriano, 2020, p. 108).

Por lo expuesto, en este trabajo, se hará referencia al programa de relacionamiento comunitario y comunicación como el documento que establece los lineamientos de consulta social en proyectos de infraestructura vial, así como al conjunto de actividades y procedimientos establecidos por la Administradora Boliviana de Carreteras orientados a generar canales de comunicación entre la población y las instituciones estatales, y la difusión de información del proyecto de infraestructura vial.

2.2.2. Sobre las relaciones de poder

En este trabajo, se va a analizar de que manera influyen las relaciones de poder en las limitaciones de la participación social, para comenzar, se hará referencia al poder en su noción más básica comprendida en el Diccionario de la Real Academia Española (RAE) que define al poder como tener expedita la facultad o potencia de hacer algo, según Foucault (2016) define al poder como “una relación entre fuerzas” (p. 126).

Asimismo, en el texto: marco conceptual y teórico de la Escuela de Dialogo (2016), se mencionan los tipos de poder:

El poder -sobre referido al sometimiento de unos hacia otros, el poder-en como las capacidad y potencialidades que todos tenemos, el poder-con determinado por la utilización de nuestro poder para ayudar a otros y el poder-para referido a la unión del poder de varios individuos con un objetivo común, el mismo texto señala que (...) si relacionamos las estructuras sociales y las formas de ejercicio de poder, entendemos que hay estructuras sociales que ordenan un aspecto de la vida y, en el modo en él lo ordenan. Evidencian las relaciones de poder existente. (p. 135).

Asimismo, para lograr entender de que manera influyen las relaciones de poder en los espacios de participación social se debe trabajar en conceptos que van a ayudar a evidenciar como son estas relaciones, el estatus y la jerarquía van a contribuir a identificar como es la estructura social en los proyectos de infraestructura vial, de acuerdo con el autor Redorta se

va entender al estatus como un atributo que quien lo posee obtiene las cosas de manera más fácil, a diferencia de la jerarquía que se relaciona más con el poder de decisión.

“Asimismo, el estatus social tiene connotaciones vinculadas al poder. Algunos autores han visto el estatus como una reserva de este poder. De hecho, quien tiene estatus social consigue las cosas más fácilmente” (Redorta, 2005, pág. 32).

“En cambio, la jerarquía no es un concepto equivalente. Lo jerárquico se refiere más bien a la estructura social. Al lugar que se ocupa en dicha estructura y al ejercicio del poder a través de esta. Una de las funciones de la jerarquía es que permite la toma de decisiones grupales de forma muy rápida y sin la necesidad de consenso” (Redorta, 2005, págs. 32,33).

De igual manera, la disponibilidad de recursos es un factor que va ser analizado mas adelante, en el sentido de la propiedad y como esta en términos de intercambio se constituye en fuente de poder, esto relacionado a las compensaciones que funcionan como intercambio en proyectos de infraestructura vial y otorga poder a quien tiene capacidad de disponer esos recursos.

“La propiedad es una fuente de poder en cuanto que la disponibilidad de recursos lo es a efectos de intercambio” (Redorta, 2005)

2.4. CAPITAL SOCIAL: CONFIANZA Y REDES SOCIALES

Hay que considerar que tanto la confianza social, la solidaridad, la reciprocidad y las capacidades de organización social (redes), son atributos del capital social, es en ese sentido que se aborda la categoría de capital social desagregado a través de sus conceptos estructurantes: como confianza, redes, etc.

De acuerdo con Putman (1994) señala que “el capital social se refiere a las de organización social, tales como la confianza, las normas y redes que pueden mejorar la eficiencia de la sociedad mediante la facilitación de las acciones coordinadas” (p. 212).

Mahnke (2018) en su tesis para grado de magister en trabajo y políticas sociales haciendo referencia al concepto de capital social definido por Putnam, señala “(...) al capital social como las redes sociales y las normas asociadas de reciprocidad” (p.130). El elemento fundamental del capital social como concepto. Es que las redes sociales tienen valor, al igual

que los capitales financieros y humanos, sin embargo, se diferencia de estos, ya que permiten el desarrollo de la productividad individual, mientras que el capital social y las relaciones interpersonales afectan la productividad tanto del individuo como de los grupos y la sociedad.

Kliksberg (2000), en el documento de divulgación capital social y cultura claves olvidadas del desarrollo, ejemplifica un caso de presupuesto municipal participativo en la ciudad de Porto Alegre, Brasil donde la población se transformó en un gran actor del presupuesto municipal y nos indica:

El proceso tuvo un eje decisivo en la voluntad política del alcalde de superar los esquemas de concentración del poder, usuales, y convocar a la población y a dichas asociaciones a, en definitiva, compartir el poder. Ese llamado y la instalación de mecanismos genuinos de participación actuaron como ampliadores del capital social. Se disparó la capacidad de cooperación, se creó un clima de confianza entre los actores. Se generaron estímulos significativos para un comportamiento cívico constructivo (p. 22).

Como se puede comprender, el capital social es abordado por los autores para realizar diversos estudios de caso desde diferentes atributos (confianza, redes, normas de reciprocidad, participación social, etc.) que tienen la capacidad incrementar de la eficiencia de la sociedad.

En tal sentido, en esta investigación, se va a trabajar la categoría de capital social desde tres de sus atributos: confianza, redes y participación social, donde se entiende que, niveles de confianza elevados entre la población, mayores grados de organización y alta participación social a través de diferentes mecanismos amplía el capital social de las comunidades, municipios, etc.

Los conceptos de los atributos mencionados se presentan a continuación:

Confianza como atributo que favorece la ampliación de capital social, se aplicará la noción expresada en el texto Confianza, la clave de la cohesión social y el crecimiento en América Latina y el Caribe (2022):

La confianza es la creencia de los demás que no actuarán de manera oportunista. No harán promesas que no puedan cumplir, no incumplirán promesas que si puedan cumplir ni violarán las normas para aprovecharse de otras personas que si las respetan. En pocas

palabras, la confianza es la fe en los demás: en su honestidad, fiabilidad y buena voluntad. (p. 2).

Luhmann (2005) señala: “la confianza es principalmente una confianza interpersonal (y, por lo tanto, limitada). Sirve para superar el elemento de incertidumbre en el comportamiento de otras personas, que se experimenta como la imposibilidad de predecir el cambio de un objeto” (p. 36).

Entendiendo que la confianza nos brindaría un universo de posibilidades más limitado, por lo tanto, la incertidumbre se vería superada frente a ciertas decisiones o aspectos de la vida.

La literatura actual en ciencias sociales existe una amplia reflexión e investigación sobre el fenómeno de la confianza. Su importancia radica en que sería el fundamento del orden social (Lewicki, McAllister & Bies, 1998) y de la acción social colectiva, sea esta entendida como participación social (Fukuyama, 1996), colaboración voluntaria en contextos organizacionales (Kramer, 1999) (Lewicki, et al, Fukuyama, Kramer citados en Yañez, 2006, sp.)

En cuanto a las redes sociales como atributo, se hará referencia a ellas como los niveles organizativos de las poblaciones que se encuentran dentro el área de influencia directa de los proyectos de infraestructura vial analizados en este trabajo.

Lozares (1996), define las redes sociales como “un conjunto bien delimitado de actores – individuos, grupos, organizaciones, comunidades, sociedades globales, etc. – vinculados uno a otros a través de una relación o un conjunto de relaciones sociales.” (p.108).

De acuerdo con la conceptualización que realiza el Viceministerio Asuntos indígenas y Pueblos Originarios (1999) se va a entender a la organización social de pueblos indígenas y comunidades, como:

el conjunto de normas que rigen la vida del pueblo indígena u originario, basada en la estructura familiar y las distintas formas de relación intra, inter y extra comunal y que la autoridad hace respetar u observa, basándose en las costumbres del pueblo, pero preserva el grupo y hace efectiva la reproducción del mismo. (Viceministerio Asuntos indígenas y Pueblos Originarios, 1999)

Entonces, la aplicación de los conceptos de confianza y redes sociales como atributos del capital social serán empleados como variables para medir el capital social de los territorios indígenas, organizaciones territoriales y municipios involucrados en los proyectos de infraestructura vial abordados en el presente trabajo.

2.5. LA NOCIÓN DE CONFLICTO

El autor Cadarso (2001) en su texto Fundamentos teóricos del conflicto social realiza una primera aproximación a la definición del conflicto social al cual entiende como el “proceso de interacción contenciosa entre actores sociales que comparten orientaciones cognitivas, movilizadas con diversos grados de organización y que actúan colectivamente de acuerdo con expectativas de mejora, de defensa de la situación preexistente o proponiendo un contraproyecto social” (Cadarso, 2001, p. 12).

Definición en la que, se va a entender a interacción contenciosa como un proceso de confrontación entre grupos opuestos, en la cual cada grupo tendrá expectativas y otro nivel de acción social. Los actores sociales son los grupos asociados o comunitarios, la movilización esta referida a las acciones y recursos que emplea el grupo, como orientaciones cognitivas se entiende a las ideas que el grupo comparte (objetivos, ideologías) la organización será el grado de institucionalización de las entidades que se movilizan, por ultimo los objetivos pueden ser moderados, radicales, fundamentalistas, etc.

2.6. CULTURA E INTERCULTURALIDAD

Al respecto de la cultura, Michel Wieviorka (2003) indica que los particularismos culturales deben ser analizados en sus dimensiones espaciales, esos particularismos se desarrollan en el marco de territorios pequeños - ciudad o barrio en la que los actores afirman una identidad local claramente circunscrita.

Kliksberg (2000) señala que “la cultura es el ámbito básico donde una sociedad genera valores y los transmite generacionalmente” (p. 30).

Finalmente, para terminar de plantear los conceptos que necesitaremos para dar respuesta a nuestras preguntas que guían el trabajo, debemos referirnos al concepto de interculturalidad.

El concepto de interculturalidad que se adecua más a este trabajo de acuerdo a Alavez:

Surge un poco después del concepto de multiculturalidad a finales del siglo XX. Mientras la propuesta de multiculturalidad se refiere a la coexistencia de distintas culturas dentro de un mismo territorio e incluso compartiendo un mismo marco jurídico, la interculturalidad apela a la relación simétrica y dialógica entre culturas diversas en un intento de conocimiento y aceptación, trascendiendo la simple tolerancia. Alavaez, 2014 (citado de Mondragón, 2010, p.40-41).

En este punto, se puede notar que algunos conceptos empiezan a entrelazarse, en anteriores párrafos se ha mencionado las relaciones de poder, dentro de estas relaciones existe un lado degenerativo y es cuando se ejerce el poder sobre, sin embargo, en el párrafo precedente mencionamos la interculturalidad como relaciones simétricas, es en este sentido que el presente trabajo ira develando como estos factores influyen en la participación.

CAPÍTULO III DIAGNOSTICO

3.1. MÉTODOLÓGIA: METODO Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

3.1.1. EL METODO

El presente trabajo, es una investigación de tipo cualitativa, Roxana Barragán (2001), en su texto Formulación de Proyectos de Investigación nos menciona 10 características de una investigación cualitativa:

El investigador es el instrumento directo a través del cual se obtiene la información y no así los cuestionarios o encuestas. Trabajo de campo con gente y entre la gente, en oposición a investigaciones en laboratorio o medidas exclusivamente por números. Importancia crucial del componente de descripción, esencial para luego analizar y dar significado a la investigación. El recurso a múltiples métodos y técnicas: escuchar, mirar, hablar, (...) realizar entrevistas, observaciones, etc. (p. 98).

3.1.2. TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

Para la elaboración del presente trabajo, se han utilizados 3 técnicas para la obtención de datos:

- **Observación Participante.**

Esta técnica ha sido empleada a través del involucramiento en procesos participativos de los proyectos de infraestructura vial: Proyecto Construcción Túnel Incahuasi y Obras de Rehabilitación del Tramo III: Mairana – Bermejo.

IMAGEN No.1 Espacios de Participación Social



FUENTE: Erika Katusic 2014-2021

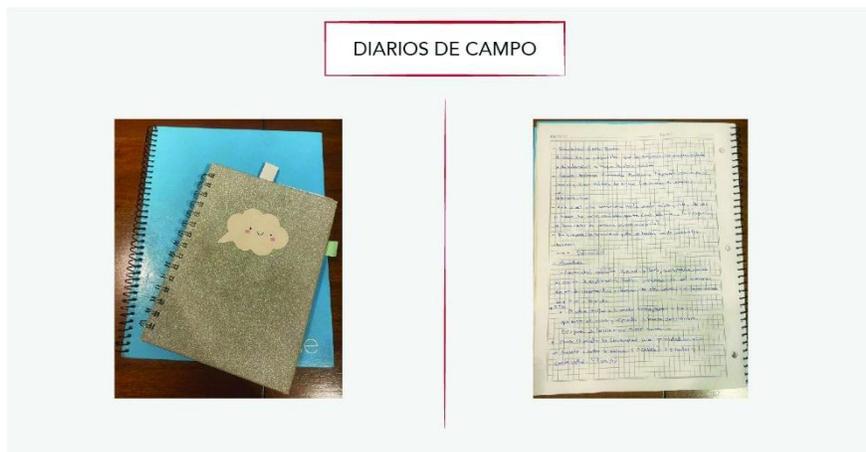
La participación se dio a través de la convivencia diaria con los diferentes actores que intervienen en los procesos participativos en proyectos de infraestructura vial, es decir comunidades, autoridades locales, personal de la Administradora Boliviana de Carreteras, personal de las empresas de supervisión, personal de las empresas contratistas. La experiencia de convivencia se ha dado en el siguiente lapso:

Tabla 3: Experiencia participativa

Experiencia Participativa	Periodo de tiempo
Construcción Túnel Incahasi	Noviembre 2013 a mayo 2014
Obras de Rehabilitación Tramo III: Mairana – Bermejo	Noviembre 2019 a agosto 2021

Fuente: Elaboración Propia

El registro de lo observado en los procesos participativos ha sido realizado utilizando diarios de campo, en los cuales se ha podido anotar de manera sistemática el desarrollo del proceso.



Para destacar los aspectos más relevantes de los procesos participativos, se ha sistematizado la información de los diarios de campo en el instrumento denominado registro para la observación (ver anexo 2).

- **Revisión de Fuentes Documentales.**



Esta técnica empleada para la investigación ha tenido seis momentos:

1. Recopilación de documentación.
2. Organización de la documentación por proyecto y por tipo de documento (estudios, artículos web, documentos legales, actas, correspondencia).
3. Análisis de la documentación mediante lectura y fichado de las fuentes.
4. Codificación de documentación: con el objetivo de sistematizar la información se le ha asignado un código a cada tipo de documento (ver anexo 3).
5. Categorización de la información relevante: la información se ha dividido en dos categorías: Diagnostico y Propuesta de intervención, con la finalidad de seleccionar información para cada componente del trabajo, asimismo, la categoría diagnostico está compuesta por dos subcategorías: descripción de características del problema social y presentación de resultados, esta categorización ha ayudado a tener la información a mano al momento de la elaboración de este trabajo.
6. Vaciado de información: el vaciado de información se lo ha realizado empleando el instrumento denominado “matriz de vaciado de datos fuentes documentales” (ver anexo 4).

- **Entrevistas.**

El instrumento que se ha escogido para el levantamiento de información es la entrevista de tipo semi estructurada.

Respecto a los entrevistados los criterios de selección se basan en informantes clave.

Se considera informante clave a aquellos que puedan brindar información relevante sobre procesos participativos en proyectos de infraestructura vial, de igual manera, son aquellos que tienen conocimientos específicos del tema de investigación y han sido participes de los procesos de consulta social en los proyectos que se mencionan en este trabajo.

Son considerados informantes clave porque tienen las siguientes características:

Tabla 4: Características de los informantes

Informante Clave	Características
<p>Gerente General Supervisión Túnel Incahuasi</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ha participado en procesos de consulta social del proyecto: Construcción Túnel Incahuasi. ✓ Capacidad de toma de decisión en procesos participativos. ✓ Conocimiento específico de los procesos participativos ejecutados Enel proyecto de infraestructura vial.
<p>Excapitán Zonal TCO Alto Parapety – actual presidente de Justicia de las 33 naciones indígenas y pueblos originarios del Estado Plurinacional de Bolivia.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ha participado en procesos de consulta social durante la ejecución del proyecto Túnel Incahuasi. ✓ Representante de las comunidades involucradas en el proyecto de infraestructura vial con poder de decisión. ✓ Conocimiento específico acerca de procesos de consulta social a pueblos indígenas.

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Miembro de una organización social que ha sido parte del proyecto.
<p>Presidente del Concejo Municipal del Gobierno Autónomo de Mairana.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ha participado en procesos de consulta social en el proyecto Rehabilitación de la carretera Samaipata – Bermejo. ✓ Capacidad de toma de decisión. ✓ Miembro de una organización social que ha llevado adelante medidas de hecho en el proyecto.
<p>Ex especialista socioambiental Administradora Boliviana de Carreteras</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ha participado en procesos de consulta social. ✓ Ha formado parte de los equipos técnico que brindan información en los procesos de consulta social. ✓ Ha elaborado y revisado estrategias metodológicas de empresas de supervisión y contratista para la ejecución de procesos participativos. <p>Conocimiento específico de procesos de consulta social.</p>
<p>Especialista Social de la Empresa Contratista del Tramo Carretero Samaipata – Bermejo</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ha diseñado procesos participativos en el proyecto. ✓ Ha ejecutado procesos participativos en el proyecto.

	✓ Conocimiento específico de procesos participativos en proyectos de infraestructura vial.
--	--

Fuente: Elaboración propia

Para la elaboración de la guía de entrevista se ha trabajado en las variables que hacen a la participación social y los indicadores que pueden ayudar a medir de qué manera intervienen o influyen en la participación social, el guion de la entrevista se encuentra en el anexo 5, a continuación, se presenta la matriz de operacionalización de variables.

Tabla 5: Matriz operacional de variables

CONCEPTO	VARIABLE	INDICADOR	DEFINICIÓN OPERATIVA DEL INDICADOR
PARTICIPACIÓN SOCIAL	PODER	Estatus y Jerarquía	El estatus conecta a la idea de liderazgo y prestigio, ambos en algún nivel otorgan poder, Recurso humano con poder de decisión.
		Recursos	Disponibilidad de recursos para asistir a los procesos participativos (vehículo, viáticos, personal técnico especializado) - Recursos económicos disponibles para compensación (obras) a las comunidades involucradas en el proyecto de infraestructura val.
		Conocimiento	Capacidad de conocer a mayor detalle determinados temas
		Información	Tipo de información del proyecto de infraestructura vial que brinda el ente contratante, empresa de supervisión y empresa ejecutora a las

		comunidades en el proceso participativo.
CULTURA	Mitos - creencias	Incorporación del sistema de creencias de las comunidades involucradas en el proyecto de infraestructura vial, durante el proceso participativo.
	Lenguaje	Formas, expresiones, materiales en las que se presenta la información del proyecto de infraestructura vial.
	Usos y Costumbres	Formas en las que se incorporan los usos y costumbres de las comunidades involucradas en el proyecto durante los procesos participativos.
CAPITAL SOCIAL	Confianza	Expectativas de que los otros actúen como esperamos que actúen.
		Expectativas de que los actores involucrados en el proyecto de infraestructura vial cumplan su palabra.
	Redes sociales	Construcción de relaciones que favorezcan la buena ejecución del proyecto de infraestructura vial.

Fuente: Elaboración propia

3.1.3. DELIMITACIÓN ESPACIAL Y POBLACIONAL

El presente trabajo se basa en las limitaciones de la participación social en función a la experiencia participativa en dos proyectos de infraestructura vial: Supervisión Técnica Ambiental del Proyecto Construcción del Túnel Incahuasi y Supervisión Técnica Ambiental Para las Obras de Rehabilitación del Tramo III Mairana – Bermejo.

Ubicación

El proyecto de construcción del Túnel Incahuasi se encuentra en la región Sur de Bolivia y forma parte del Corredor de Integración Diagonal Jaime Mendoza, es parte de la ruta RVF 006 Machamarquita – Sucre – Hito Villazón (Frontera Paraguay) con 976 Km. Está ubicado en los departamentos de Chuquisaca y Santa Cruz, provincia Luis Calvo en Chuquisaca y provincia Cordillera en Santa Cruz.

En la siguiente imagen, podemos apreciar la ubicación del Proyecto Construcción Túnel Incahuasi.

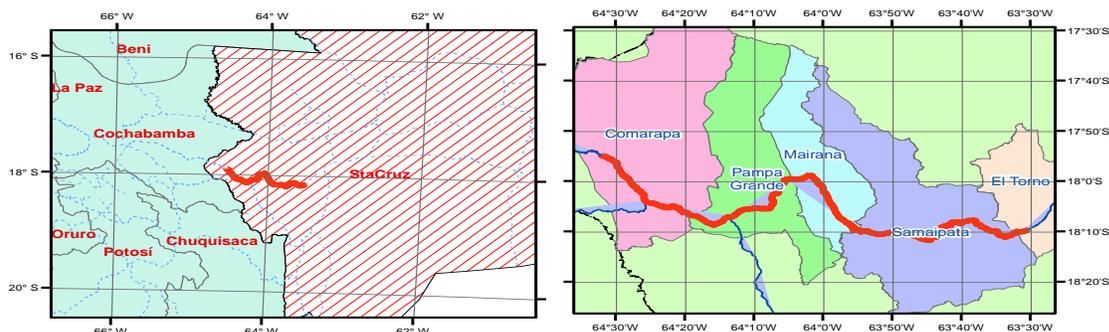
Gráfico 1 Ubicación del Proyecto Construcción del Túnel Incahuasi



Fuente: Documento Base de Contratación 2014

Respecto al proyecto: Supervisión para as Obras de Rehabilitación del Tramo III. Mairana – Bermejo, es necesario indicar que el tramo mencionado forma parte Tramo carretero La Angostura – Comarapa que pertenece a la ruta RV F-007 de la Red Vial Fundamental de carreteras como podemos observar en la siguiente imagen:

Gráfico 2 Tramo Carretero La Angostura Comarapa



Fuente: Documento Base de Contratación 2019

En este trabajo de investigación nos referiremos exclusivamente al tramo III: Mairana – Bermejo, como podemos observar en las imágenes, el mencionado tramo se encuentra ubicado en el Departamento de Santa Cruz de la Sierra, Provincia Florida y atraviesa los municipios de Mairana y Samaipata.

Delimitación Poblacional.

La población involucrada en los proyectos de infraestructura vial del presente trabajo se considera a aquellas poblaciones ya sean comunidades, OTB's, municipios, etc. Que se encuentren dentro del área de influencia directa del proyecto de infraestructura vial.

En el Proyecto: Supervisión Técnica y Ambiental para la Construcción del túnel Incahuasi la población directamente involucrada en los procesos de participación social esta referida a dos Territorios Indígenas Originarios Campesinos (TIOC'S): Alto Parapeti e Ity Karaparirenda y una Organizacional Territorial de Base (OTB): Tururumba.

En proyecto Supervisión para las Obras de Rehabilitación del tramo III: Mairana – Bermejo, la población involucrada en los procesos de participación social son los municipios de Mairana y Samaipata conformados por sus diferentes juntas vecinales.

Como actores institucionales, se va a considerar a la Institución que administra los proyectos mencionados, es decir, la Administradora Boliviana de Carreteras, las empresas prestadoras de servicios entendidas como aquellas que se encuentran encargadas de ejecutar el proyecto y también así de supervisar la ejecución de los proyectos, es decir, las empresas consultoras de Supervisión y las empresas constructoras denominadas contratista.

3.2. RESULTADOS

3.2.1. CAUSAS QUE INTERVIENEN EN LAS RELACIONES DE PODER Y QUE LIMITAN LA PARTICIPACIÓN SOCIAL EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL.

Entendiendo la participación social como los mecanismos que tiene la población involucrada en proyectos de infraestructura vial para relacionarse con las instituciones estatales encargadas de ejecutar los mismos y viendo al poder como esa relación entre fuerzas es que se hace necesario saber cómo son las relaciones de poder en los proyectos de infraestructura vial para explicar las causas por las que las relaciones de poder limitan la

participación social.

Para ello, se ha trabajado con cinco indicadores, el primero es el estatus y la jerarquía:

3.2.1.1. Estatus y Jerarquía

El estatus desde la perspectiva de los procesos participativos en proyectos de infraestructura social va a ser atribuido de acuerdo con el nivel de conocimiento y nivel de educación de los participantes. Por lo tanto, se puede advertir que el estatus es atribuido desde la población de las comunidades que están involucradas en los proyectos de infraestructura vial hacia los profesionales encargados de la ejecución de la obra, de igual manera, este estatus no solo se atribuye por el nivel de educación y conocimiento sino también por un tema de imagen, los profesionales encargados de llevar adelante la construcción y/o rehabilitación de la carretera son presentados en los procesos de consulta social como especialistas y expertos, por ejemplo este estatus atribuido se refleja muchas veces cuando las comunidades esperan con obsequios a los profesionales que han tenido el tiempo y la predisposición de bajar a la comunidad para dar solución o explicar algún problema que haya surgido, este hecho resalta más cuando son profesionales de cargos más altos los que asisten a los procesos de consulta social, donde la comunidad que acoge a estos equipos multidisciplinarios encargados de llevar adelante el proceso manifiesta su gratitud por la asistencia.

De igual manera, de las personas entrevistadas, dos profesionales que han formado parte tanto en la formulación como ejecución de proyectos de infraestructura vial coinciden en este aspecto, como se puede observar en los siguientes extractos de entrevistas:

Entonces, por tanto, todo aquel que no es ingeniero como que siempre va a ser de alguna manera no sé menospreciado y aún mucho más con las comunidades porque hay esa relación no, aquel que ha estudiado y aquel que no ha estudiado. (Entrevista realizada a Flores, 26/01/2023).

Si va gente con mayor poder de decisión, también, cuando va una autoridad de poder de decisión mayor, normalmente en las comunidades del altiplano, los valles, Chaco, cuando ven a autoridad superior, ven que le dan más importancia a su proyecto y ven más fácil poder solucionar, hay ciertos momentos en qué las negociaciones con la

supervisión, ya superan cualquier tema de decisión, entonces queda estancada cualquier negociación, entonces debe ir gente de mayor jerarquía y tomar decisiones correspondientes, entonces es un tema de recursos, y otro de imagen y poder de decisión que tiene, porque supervisión y contratista hasta cierto momento pueden decidir, pero queda en algunas instancias ya estancado, entonces es cuando se acude ya a otras instancias económicas y también de mayor jerarquía. (Entrevista realizada a Chávez, 26/01/2023).

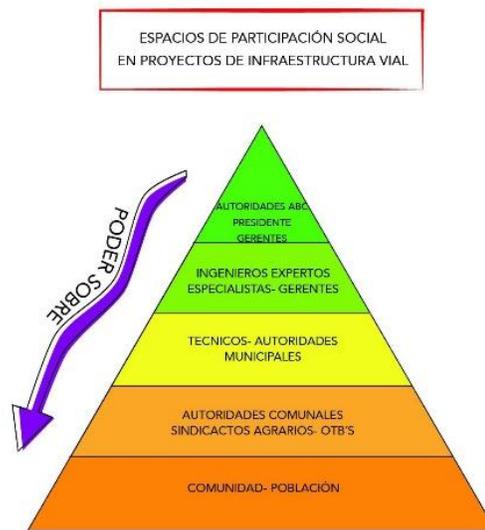
Respecto a la jerarquía también es atribuida, pero a partir del grado de poder de decisión que tienen los actores involucrados en los procesos participativos de los proyectos de infraestructura vial, por ejemplo, en un proceso participativo de consulta social donde se está llevando adelante la presentación del proyecto, existe una comunidad que no se encuentra de acuerdo con el trazo de la carretera, es decir por donde va pasar, ese desacuerdo queda registrado como una inquietud de la población para luego ser transmitido a cargos superiores que puedan ver la viabilidad de la modificación y aprobación de la misma, quien va decidir si el trazo se cambia o no va ser personal de la Administradora Boliviana de Carreteras.

Este poder de decisión pasa desde la gerencia de la empresa contratista quien debe solicitar alguna modificación a la empresa de supervisión, misma que hará conocer a la entidad contratante (Administradora Boliviana de Carreteras) para que tome la decisión.

El gerente de la empresa contratista, el gerente de supervisión, gozan de cierto poder de decisión en el proceso de consulta del proyecto de infraestructura vial, pero quien tiene un poder de decisión mayor en cuestiones de disposición de recursos, aceptación de demandas locales, etc. Es el personal de la gerencia de la Administradora Boliviana de Carreteras.

Estos dos aspectos del estatus y la jerarquía permiten establecer cómo es la estructura social en los proyectos de infraestructura vial, el siguiente gráfico ilustra lo explicado a partir del estatus y la jerarquía que se atribuye a los diferentes actores de los proyectos de infraestructura vial:

Gráfico 3 Estructura Social:



Elaboración propia

El grafico permite visualizar en que posición de la pirámide se encuentran los diferentes actores de los proyectos de infraestructura vial de acuerdo con su estatus y grado de jerarquía. Como se puede observar, en la parte superior se encuentran los cargos jerárquicos con mayor estatus y poder de decisión, le siguen los especialistas expertos en su tema, gerente de supervisión y empresa contratista, más abajo en la pirámide se encuentran los técnicos de las instituciones, técnicos de empresa de supervisión y contratista y autoridades municipales, debajo de estos actores encontramos a las autoridades comunales, sindicatos agrarios, OTB's y finalmente en la base de la pirámide se encuentran las comunidades y población en general.

Este grafico también permite entender el tipo de poder que se ejerce desde las posiciones más altas, es decir que el ejercicio de poder es de sometimiento, se ejerce un poder sobre.

En consecuencia, para saber cómo son las relaciones de poder en los proyectos de infraestructura vial, en primera instancia se ha identificado como se encuentra conformada la estructura social en los procesos participativos de los proyectos de infraestructura vial a partir del estatus y la jerarquía.

Por lo tanto, se puede decir que los espacios de participación social de proyectos de infraestructura vial están marcados por estructuras sociales de dominación, se dice dominación y poder sobre, porque la estructura social identificada tiene capacidad de ordenar el ámbito económico, técnico, social y ambiental del proyecto, a través de recursos, estudios, conocimientos y normas, el siguiente grafico permite una mejor comprensión:

Gráfico 4 Estructura de Dominación Social



Fuente: elaborado en base a (Escuela de Dialogo apoyada por la cooperación alemana, pág. 139)

El ámbito económico del proyecto es ordenado mediante los recursos que son gestionados por la entidad contratante y las empresas de supervisión que son las que certifican los desembolsos a las empresas contratistas, el ámbito técnico esta ordenado también por la Administradora Boliviana de Carreteras al ser la encargada de aprobar los diseños, cambios o modificaciones respecto a la ejecución de las obras, el ámbito social también se encuentra regulado por las instituciones ubicadas en los puestos más altos de la estructura social ya que son las empresas de supervisión, empresas contratistas y los contratantes quienes identifican las organizaciones que participaran en la consulta social y tienen capacidad de incluir o excluir ciertos actores, en la esfera ambiental también se puede ver este ordenamiento a través de normas como son la Licencia Ambiental, donde los que se encargan de gestionar dicha licencia y hacer cumplir la normativa son las empresas y la Administradora Boliviana de Carreteras.

Otro aspecto que se ha considerado importante para identificar los factores de poder que intervienen en la participación social, es la disponibilidad de recursos como indicador de la variable poder.

3.2.1.2 Disponibilidad de Recursos

La disponibilidad de recursos a efectos de intercambio como fuente de poder, en los proyectos de infraestructura vial se traduce en las medidas de mitigación, entre estas medidas de mitigación, destaca la compensación, ya sea compensación económica a través de indemnizaciones o compensación en especie mediante la realización de obras como, por ejemplo, el mejoramiento de escuelas, mejoramiento de postas, refaccionamiento de iglesias, etc.

Es en este sentido que se entiende el intercambio en los procesos participativos de consulta social de los proyectos de infraestructura vial y dónde se van a medir las relaciones de fuerza que existen entre los diferentes actores, por un lado están los actores de la parte superior de la estructura social de los proyectos de infraestructura vial, dichos actores emplean el discurso de la compensación como medida de compensación de impactos negativos para lograr la aceptación y consenso para la ejecución del proyecto de infraestructura vial por parte de las comunidades involucradas.

Un ejemplo de esta situación es lo ocurrido en el proyecto de infraestructura vial construcción del Túnel Incahuasi, en los procesos de participación social realizados que responden a taller de socialización, no se mencionó la magnitud de afectación que iban a sufrir las fuentes de agua producto de la perforación de la serranía, sin embargo se mencionó que de haber algún impacto o afectación se iba a compensar a la población, todo ello con la finalidad de lograr la aceptación del proyecto, es decir a manera de intercambio. En tal sentido el testimonio del mbruvicha de la TCO Alto Parapety destaca importancia porque refleja lo anteriormente descrito:

Decían que el proyecto del túnel va a ser así, no vamos a impactar el tema del agua, nos explicaban cómo iba a ser, entonces, allá un poco de tanta insistencia de la ABC, hemos tenido que un poco ceder y eso que hay un compromiso, hasta inclusive yo me acuerdo bien, ellos decían que bueno, a cambio de esto vamos a compensar, porque este

financiamiento, vino pues de la CAF, de la cooperación andina de fomento, entonces la CAF, es una entidad que exige todo lo que es el tema de responsabilidad social corporativo, el tema de las ayudas sociales, dónde pueda impactar este proyecto, y hasta inclusive decían eso, que podemos destinar un monto de 2 millones de dólares, exclusivamente para los proyectos sociales, pero nada de eso no sé ha realizado, entonces, según el que dice que ha llegado a costar esos dos millones de dólares, lo que se ha hecho unas salitas, ahí en Caraparicito, entonces, se ha diseñado ahí unos cuartitos chiquititos, que no creo llegué a costar más de 100 mil bolivianos, entonces, nada no ha cubierto la necesidad y la expectativa, hasta inclusive, nosotros decíamos por si llega a afectar el ojo de agua háganos pues, no sé, una canaleta o un acueducto que vaya de ahí, de todo lo que se pueda recolectar del agua del túnel para nuestro riego y para nuestro consumo, habíamos planteado si, se puede hacer, pero nada de eso se ha hecho, de repente por ese lado nosotros, nos hubiéramos sentido compensados, por todo el tema del impacto socioambiental yo diría de este proyecto del túnel del Incahuasi. (Entrevista realizada a Molina, 26/01/2023).

En este sentido es que se asume que la disponibilidad de recursos en términos de intercambio otorga cierto grado de poder a quien tiene capacidad de ofrecerlos y de disponerlos. Sin embargo, hay un aspecto importante que es necesario mencionar, cuando se habla de intercambio desde el punto de vista de las comunidades involucradas en los proyectos de infraestructura vial, resalta el acceso a recursos naturales (áridos, agregados) que disponen y tienen bajo su administración los municipios, ya que esta situación es aprovechada por las comunidades involucradas en los proyectos para en algún punto obtener cierto grado de poder y lograr compensaciones por la extracción de materiales que son utilizados en la construcción de carreteras, es en ese momento donde las comunidades también van a jugar este rol de intercambio y se van a medir las relaciones de fuerzas en los espacios de participación social.

Frente a esta situación que ha sido muy controversial y ha desencadenado muchas veces en conflicto es que el Estado, mediante la regulación de la normativa legal, ha generado decretos que en la actualidad prohíben el cobro de patentes por la extracción de materiales cuando se traten de proyectos de infraestructura vial exclusivamente.

3.2.1.2. Conocimiento

En este punto, se hace referencia al conocimiento en el sentido de la capacidad de comprender el contexto en el que se va a desarrollar el proyecto para ejecutar mecanismos de participación social adecuados a cada zona, población, etc.

L. A. profesional con amplia experiencia en el ámbito socio ambiental de proyectos de infraestructura vial mediante entrevista realizada afirma que, la etapa de pre inversión, es decir, la etapa en la que se realiza el estudio a diseño final de los proyectos son la base.

Y marcan las directrices de la futura ejecución del proyecto de infraestructura vial.

En este entendido, si los estudios en etapa de pre-inversión no reflejan la realidad de la zona donde se ejecutarán los proyectos tanto en términos sociales, ambientales, económicos y técnicos, es en la etapa de inversión donde van a surgir problemas que pueden generar conflictos que incluso incrementan los costos de ejecución de la obra.

El estudio de diseño final es la base y son las instrucciones de como tienes que hacer la carretera, y si las instrucciones están mal elaboradas y no te dice la realidad del proyecto, a futuro vas a tener problemas y vas a tener que hacer ajustes que en muchos casos te pueden llegar a causar conflictos y muchos casos también incrementar los costos de la ejecución del proyecto. (Entrevista realizada a Antezana, 25/01/2023).

De acuerdo con esta afirmación y después de la revisión documental de los estudios a

Diseño final de los proyectos de infraestructura vial mencionados en este trabajo se observa en la descripción del medio socioeconómico de los EEIAS es información copiada de los PTDI's municipales, que se caracteriza por ser información antigua e información general, en muchos casos referida a datos a nivel provincia o municipio, siendo muy escasa o nula la presentación de datos a nivel micro, es decir, datos relevantes que permitan la identificación de organizaciones locales, comunidades que se encuentran dentro el Área de Influencia Directa, estructuras organizativas, usos y costumbres de las poblaciones involucradas en el proyecto de infraestructura vial, información útil al momento de conocer el contexto social, económico y cultural donde se desarrolla el proyecto para ejecutar procesos participativos adecuados a cada contexto.

Este hecho, influye directamente en la ejecución de consultas sociales y la implementación de otros mecanismos de participación, la falta de conocimiento de una zona o información que no se ha brindado da paso a la omisión de procedimientos adecuados a cada zona, exclusión de poblaciones y otros en los procesos participativos.

De igual manera, en este punto se puede evidenciar lo explicado en la identificación del problema social y que también se encuentra detallado en el marco conceptual respecto a toda la normativa existente que garantiza los procesos participativos en los proyectos mediante procedimientos adecuados a cada pueblo a ser consultado, sin embargo, toda esta normativa y mecanismos creados para que la población involucrada en proyectos de infraestructura vial se relacione con las instituciones del estado no son realizados o ejecutados de manera que garanticen la participación social de la mayoría de la población que sea susceptible de verse afectada por la implementación de estas obras.

Al respecto, se puede mencionar el ejemplo del proyecto de construcción del Túnel Incahuasi, dicho proyecto actualmente se encuentra paralizado, dentro las comunidades que se encuentran dentro el área de influencia directa, existen comunidades indígenas guaraníes, como se ha mencionado en el capítulo II, cuando existen obras que van a ejecutarse en territorios indígenas el mecanismo de consulta social esta referido y normado como consulta previa y es de cumplimiento obligatorio, caso contrario es una violación a los derechos de los pueblos indígenas y tribales que se encuentra en el convenio 169 de la Organización Internacional de Trabajo, adicionalmente el pueblo guaraní se cuenta con una estructura orgánica y poseen sus procedimientos propios para ser consultados y tomar decisiones, estos aspectos fueron ignorados por parte de las empresas encargadas de llevar adelante los procesos de participación social en el proyecto, lo que ha repercutido en conflictos posteriores.

En la entrevista realizada a la autoridad comunal del sector y el testimonio de otra autoridad local rescatado en una publicación de la web se ve reflejado que los procedimientos que fueron llevados a cabo no han sido como deberían y según procedimientos propios del pueblo.

Una de las etapas que para los comunarios no se hizo de manera debida fue la consulta previa. Las leyes bolivianas establecen que la consulta debe ser “libre, previa e informada, y de buena fe”. En el caso del túnel, libre implica que ninguno de los comunarios o dirigentes puede ser coaccionado o persuadido para aceptar el proyecto, informada, que a la gente conoce los beneficios, impactos mitigables y no mitigables a mediano y largo plazo de la obra. Y de buena fe, que se respetan los intereses, valores y necesidades de las comunidades que se encuentran en el área de impacto. También se debe entregar toda la información relevante, absolver dudas y hacerse cargo de las observaciones. (Red Ambiental de Información, 2021, p. 38).

Evidentemente, más específicamente más el proyecto del túnel del Incahuasi, no se ha realizado unas consultas previas, cómo debe ser, cómo de acuerdo a las normativas que a nosotros nos corresponde, que se tiene que realizarse una consulta previa, antes de intervenir con cualquier proyecto, ya sea proyecto estatal, proyecto de actividad de hidrocarburos, o proyectos hidroeléctrica, o proyectos que puedan generar un pacto negativo, en el ámbito social, ambiental, evidentemente con este proyecto del túnel, no se ha cumplido todo eso, solamente, lo que se ha hecho, con el caso de nosotros los indígenas, del pueblo guaraní, es una socialización de este proyecto, se ha explicado que se va a hacer así, entonces para nosotros no contempla lo que viene a ser la consulta, y la participación a los pueblos indígenas, referente a este proyecto del túnel. (Entrevista realizada a Molina, 26/01/2023).

El por qué estos mecanismos no son ejecutados de manera adecuada tiene que ver con la etapa de pre inversión del proyecto, dicha fase actualmente es elaborada por empresas constructoras que sólo se encargan del diseño del proyecto y no así de la ejecución. Este aspecto repercute e influye en el tipo de documentos que son presentados, donde, no importan los cambios posteriores que deban realizarse producto de estudios que no reflejan la realidad.

Por ejemplo, estos estudios son la base para generar los documentos contractuales para la futura ejecución de la obra y aquí también se puede evidenciar esa falta de conocimiento que repercute al momento de llevar adelante mecanismos de participación social.

En el estudio ambiental del Túnel Incahuasi, en su componente del Programa de

Relacionamiento Comunitario, un mecanismo de participación social que se encuentra son los buzones de quejas, sugerencias, reclamos:

Con el objetivo de optimizar el contacto con la población local, la supervisión en coordinación con el contratista colocara en las instituciones o espacios públicos de cada comunidad (Iglesias, Puestos Sanitarios, Escuelas, Casas Comunales u otros) un buzón de consulta, quejas y/o reclamo. La correspondencia colocada en estos buzones será recogida por el jefe de relaciones públicas del proyecto, una vez por semana (este tiempo, u otro, e incluso el día, deberá establecerse en coordinación con las autoridades locales de la comunidad) y siempre al finalizar la misma, dándose lectura de los mismos en dicho momento y de manera pública. (Supervisión Técnica Ambiental Túnel Incahuasi, 2013, p. 130).

Sin embargo, un aspecto que no se considera cuando se implementan estos mecanismos de participación de la población son los indicadores de analfabetismo en las comunidades que se encuentran dentro del área de influencia directa del proyecto, dato que no se encuentra en la descripción del medio social.

La mayoría de los hermanos, pues no tiene ningún perfil, usted sabe que en las comunidades indígenas no existía el tema de estudios a nivel bachillerato, peor a nivel técnico superior. (Entrevista realizada a Molina, 26/01/2023).

En el Diagnóstico Socioeconómico y de Ejercicio de Derechos del Pueblo Guaraní de Chuquisaca, se presentan datos referidos al analfabetismo en la zona: “en la población guaraní en comunidades (8.649 habitantes) la tasa de analfabetismo es de 14.2% sobre el total. Lo que significa que existen 1.193 personas en comunidades guaraníes que no saben leer ni escribir” (Fundación Intercultural NOR SUD, et al , 2010, p. 39).

Entonces, el mecanismo empleado como forma de participación no va a ser efectivo por las limitaciones que representa para algunas personas de las comunidades indígenas.

El conocimiento en términos de atributo del poder va a jugar un rol fundamental al momento de ejecutar y desarrollar mecanismos de participación social en proyectos de infraestructura vial ya que la inadecuada ejecución de estos va a terminar en el surgimiento de diferentes conflictos como se ha mencionado respecto a la construcción del Túnel Incahuasi.

Este hecho que no está siendo considerado en su magnitud por los actores sociales que se encuentran en los lugares más altos de la estructura social de los proyectos de infraestructura vial, repercute en las relaciones sociales y permite una suerte de empoderamiento de las comunidades afectadas quienes gozan de conocimiento de sus lugares, zonas, etc. Esto muestra la importancia de considerar e incorporar en los equipos multidisciplinares de las empresas encargadas de llevar adelante los procesos de consulta social personal con el conocimiento necesario y especialista en estos procesos que realmente considere la participación social como la base fundamental para la formulación y ejecución de los proyectos de infraestructura vial y que estos procesos de participación social no sean ejecutados como un simple formalismo para la obtención de la licencia ambiental.

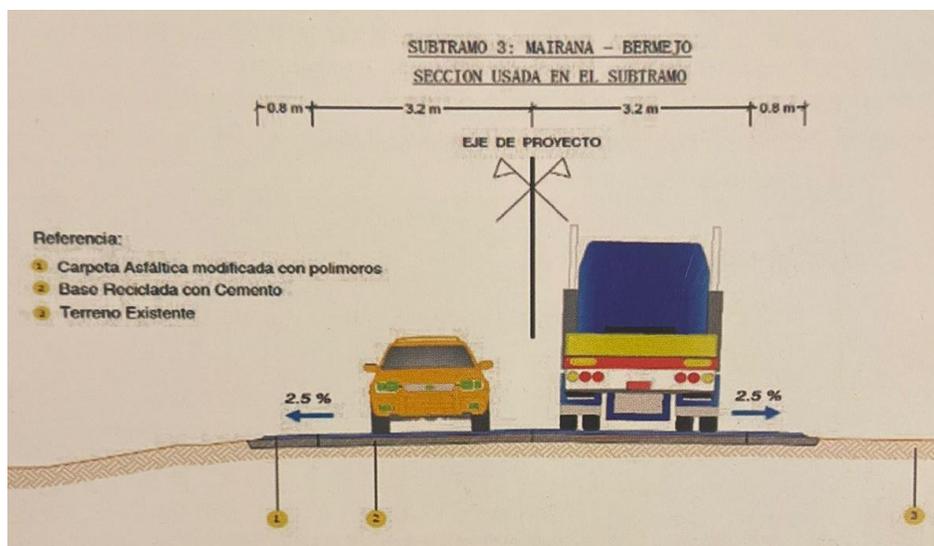
3.2.1.3. Información

Se ha podido observar también, el cómo la información se convierte en un tema que limita la participación social, para ello se analizara dos ámbitos con referencia a la información:

El tipo de información que se brinda y el acceso a la información.

Para ilustrar como se presenta la información, la siguiente imagen es la llamada “sección tipo” imagen característica en boletines informativos y presentaciones de proyectos de infraestructura vial:

Gráfico N°5



Fuente: Información recopilada

Esta imagen se encuentra en el boletín informativo del Programa de Relacionamento Comunitario y es de difusión para toda la población, asimismo, es muy característica de las presentaciones en las consultas sociales para explicar el diseño de la carretera.

Sobre el punto, cuando se hace la pregunta acerca del material informativo que se entrega a la población, Don Gilberth, autoridad municipal y miembro de una comunidad campesina señala:

A veces lo hacen, a veces no lo hacen, lo único que he visto, ha sido aquí en la doble vía, que nosotros estamos construyendo, único ahí nos han mostrado, pero sin embargo en la otra carretera que está en ejecución, no he conocido, en ese entendido algunos comunarios entienden, algunos no, pero cuando lo hablamos de metros, de anchura, va a ser 7, de altura 9, y cuando vamos a la zona y lo medimos ahí, entienden. (Entrevista realizada a Tapia, 26/01/2023).

Es decir, que para muchos comunarios es más fácil hablar de metros y ancho de vía, que hablar de sección típica del tramo carretero.

Los términos técnicos empleados en las explicaciones en el proceso participativo y en los materiales de difusión se traducen en accesibilidad a la información.

Esta accesibilidad no solo se ve reflejada en el tipo de información que se presenta y el cómo se presenta, sino también se puede mencionar, la accesibilidad de la población a obtener información detallada del proyecto, como se ha explicado en el acápite anterior, la información que se presenta en los procesos participativos es información más general, entonces, ¿de qué manera puede acceder la población a información más detallada del proyecto? en este sentido se encuentran ciertas limitantes:

Los originales de los documentos, libretas de campo, las firmas componentes de la supervisión técnica y otros documentos que elabore el consultor con relación a la obra, será de propiedad de la A.B.C. y en consecuencia deberán ser entregados a este en su totalidad y bajo inventario, quedando prohibida la difusión de dicha documentación, total o parcial, sin consentimiento previo y por escrito de la A.B.C. (Administradora Boliviana de Carreteras, 2018, p. 74)

En este sentido, toda información que se requiere del proyecto debe ser solicitada de manera formal a través de una nota a la Administradora Boliviana de Carreteras, aspecto que limita el acceso a la misma.

Entonces, hay información que no es comprendida por la población o información que no conocen del proyecto, hecho que repercute en la participación social de la población.

Algunos ingenieros que no se dejan entender ahora porque te digo esto, es porque en el sentido de que una vez que termina la reunión, bueno, se da el proyecto ya se ha expuesto ya está el visto bueno o ha quedado bien por decirlo así, siempre viene alguien que no ha entendido y es precisamente como te decía por el nivel cultural puede ser una persona de tercera edad qué tal vez no ha tenido formación y te va a decir ingeniero y dónde quién va siempre va a ser a uno de los ambientales del equipo o sea ahí te va decir, licenciado cómo es esto no entendido esto quiere decir. (Entrevista realizada a Flores, 26/01/2023).

3.2.2. FACTORES CULTURALES IDENTIFICADOS QUE INTERVIENEN EN LAS LIMITACIONES DE LA PARTICIPACIÓN SOCIAL EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL.

En el sentido de que la cultura es ese ámbito donde la sociedad genera formas de comunicación, lenguajes, modos de ser, conocimientos, etc. y que son transmitidos de generación en generación, se han identificado tres factores que intervienen y limitan la participación social, estos factores son: los mitos y las creencias, los usos y costumbres y el lenguaje.

3.2.2.1. Mitos y Creencias

El pueblo guaraní tiene formas de explicar el mundo, sus acciones y su modo de ser a través de sus creencias y mitos que se han ido pasando de generación en generación, en esta línea el testimonio de Celso Juandela permite entender esta afirmación cuando comenta el sueño que tuvo respecto a la perforación de la serranía del Incahuasi como si este sueño fuera una premonición de los impactos que generaría la implementación del proyecto construcción túnel Incahuasi, de esta manera se puede explicar cómo los mitos y creencias juegan un papel importante en nuestra vida.

(...) A mí el dueño (el Iya) del cerro me ha hecho soñar. Antes de que comience a construir (el túnel) me soñé que una riada se llevaba a la gente. Me asuste y quería despertar. De ahí he visto el cerro pelado, todo el Incahuasi estaba pelado, ni un árbol había. Puras casas blancas de lujo, puras casas como en la ciudad. Celso Juandela susurra su sueño como si las palabras revivieran el espanto de esa noche. (Red Ambiental de Información, 2021, p. 42-43)

De igual manera, dentro la cosmovisión del pueblo guaraní la serranía del túnel Incahuasi se considera como un lugar sagrado, adicionalmente, los animales, arboles, cuerpos de agua, etc, poseen un dueño o Iya, en este sentido cada vez que se realizan acciones como de caza, pesca, corte de árboles se debe pedir permiso a ese dueño, estos aspectos que son de suma importancia en el pueblo guaraní porque representa su modo de ser no han sido considerados en los procesos participativos que fueron ejecutados.

La ex autoridad de la TCO Alto Parepety y el ex gerente del proyecto construcción túnel Incahuasi coinciden en este hecho, donde señalan que a través de los talleres de socialización la población del pueblo guaraní hizo conocer a los profesionales de las empresas ejecutoras del proyecto lo que la serranía del Incahuasi representa para ellos, sin embargo, no se brindó mayor importancia a estas creencias.

Por parte de estas empresas que ejecutó este proyecto del túnel, no pues, no existe, porque son gente que no son de ahí, son gente que no son indígenas, es imposible que crean en esto al igual que nosotros, es por eso que hubo varios accidentes, hubo varios muertos ahí, en este proyecto, de repente, es por eso también que no se avanzaba, le daban en ciertas partes a una roca durísima que no avanzaban, creo que avanzaban cómo un metro, dos metros diario, entonces es a consecuencia de lo que nosotros les decimos, es el dueño de la montaña o el dueño del agua o el dueño de ciertas áreas, que son áreas sagradas para nosotros, entonces, nosotros los indígenas si creemos en eso, pero ellos no creen, en otras palabras, les vale todo esto, entonces, es por eso que hubieron varios muertos en este proyecto. (Entrevista realizada a Molina, 26/01/2023).

Lo mismo pasa y paso en esas reuniones, en lo que es el túnel, se nos advirtió en esas reuniones el tema del agua, incluso tomando el tema del túnel de Incahuasi, al cerro cómo una deidad para ellos y nos dijeron que el agua se iba a secar y actualmente he podido

incursionar por la zona y pues se está cumpliendo. (Entrevista realizada a Chavez, 26/01/2023) .

Entendiendo que los mitos y creencias orientan y ejercen las acciones de las personas llegan a ser una limitante de la participación social en proyectos de infraestructura vial, cuando estos no se respetan y no se consideran al momento de ejecutar mecanismos de participación social, sobre todo, en pueblos que se encuentran impregnados de estos valores, creencias y mitos.

En este punto, se puede establecer una conexión que ha marcado y va a marcar la participación social de la población que se encuentra dentro el área de influencia directa del túnel Incahuasi en espacios participativos referidos a la ejecución de obras, a continuación, se explica porque:

La población guaraní en un inicio no se encontraba de acuerdo con la perforación de la serranía Incahuasi por el temor de la posible pérdida de agua y también debido a su sistema de creencias:

De igual manera, como también se ha mostrado en párrafos anteriores, la población guaraní señala que nunca se informó acerca de la pérdida de agua y que se aseguraba que no iba a generar un gran impacto y que los impactos que existirían iban a ser mitigados, en consecuencia, la pérdida de agua que han sufrido las comunidades del sector no solo se le atribuyen a las empresas y a la ABC, sino también se explican en función a sus creencias, prácticas y formas de ver la vida que tiene el pueblo.

Si habríamos sabido que esto iba a pasar no dejábamos pues que se haga el túnel. El cerro es nuestra madre y mira que nosotros mismos dejamos que la dejen así, desangrándose. El Iya (el dueño, espíritu guardián) no se va a enojar solo con los que han formado, o con los que han cavado, cuando se enoja, es con todos y eso es cosa seria. (Red Ambiental de Información, 2021, p. 46-47)

Por lo tanto, cabe la pregunta, de haber incluido su sistema de creencias en los procesos participativos, de modo tal, que se respete a sus Iya, se pida permiso para talar árboles, perforar el cerro, etc. el arrepentimiento del pueblo podría apalearse en algún punto.

Entonces se hace importante destacar que el pueblo guaraní no se ha sentido escuchado en estos procesos participativos que se han ejecutado, de ahí la importancia de comprender estas cosmovisiones, entender y reconocer al otro, si uno asiste a procesos participativos con la finalidad de hacer conocer inquietudes, ser escuchado pero mis conocimientos, creencias no son consideradas, estos procesos participativos no son genuinos y no cumplen con la verdadera función por las que se los ejecuta, nuevamente se recalca la importancia del tipo de profesionales que se encargan de diseñar, elaborar y ejecutar estos procesos participativos, de ahí la necesidad de considerar estos espacios de participación como la base fundamental para la buena ejecución de los proyectos y la prevención de conflictos.

3.2.2.2. Lenguaje

Actualmente y de acuerdo a la experiencia del trabajo de campo en los proyectos de infraestructura vial que se han analizado en este trabajo, no se ha evidenciado procesos participativos que hayan sido desarrollados en el idioma local de cada sector, ni tampoco la presencia de traductores, siendo que uno de los pueblos afectados es una comunidad indígena guaraní, en todos los procesos en los que se ha realizado la observación, los talleres de consulta han sido desarrollados en idioma castellano.

En la misma línea, L.A. ex funcionario de la Administradora Boliviana de Carreteras y G.T. autoridad comunal de una comunidad involucrada en la rehabilitación del tramo Mairana – Bermejo coinciden cuando indican que no han sido participes en procesos de consulta social que se han desarrollado en el idioma local o donde hayan asistido traductores:

No lo he visto, pero en caso de que exista la comunidad que necesita traductor, cómo te digo, la empresa es la que se tiene que encargar, ellos ya tienen los datos en el área donde se va a realizar la consulta, hablan castellano, hablan quechua, hablan Aymara, entonces antes de iniciar, ellos tienen que prever todos estos imprevistos. (Entrevista realizada a Antezana, 25/01/2023).

En todo el trabajo que he ejercido, que también trabajaba así en la empresa, así como contratado, cómo persona común, antes, pero nunca he visto ese tipo de traductores, si no entienden, no entiende nomás, y si el compañero comunario, cómo persona corriente, no entiendo, no lo entendió nomás, y si habla quechua cerrado, y no había castellano, y el

otro habla castellano, ahí también hay la falencia. (Entrevista realizada a Tapia, 26/01/2023).

Considerando que los proyectos de infraestructura vial en su mayoría atraviesan comunidades de zonas rurales, el idioma en el que se desarrollan los procesos de consulta social es de gran importancia para lograr que la mayoría de la población comprenda lo que se explica respecto al proyecto que va a ejecutarse, puesto que son estas poblaciones las que se ven directamente involucradas, ya sea porque pueden verse afectadas en términos de sus viviendas, cultivos, afectaciones por emisión de polvo, circulación de maquinaria pesada y medidas de seguridad, así también posibilidades de empleo, es decir son los directos interesados como afectados o como beneficiarios de la obra, entonces si toda la información que se brinda esta dirigida a estas poblaciones que muchas veces hablan o entienden otro idioma que no es el castellano, en este sentido ¿cómo se pretende que comprendan toda la información que se brinda? En consecuencia, este va ser un factor que va limitar la participación y así también ocasiona problemas relacionados a la falta de información que en muchos casos más que falta de información es información que no se ha comprendido.

El incorporar traductores en los procesos de participativos implica un avance de gran importancia para establecer una buena relación con la población involucrada y el éxito para la conclusión de proyectos.

Una situación que me ha servido mucho, es llevar muchas reuniones, muchas consultas, entre gente con el idioma originario, llevarlo en el occidente, yo llevo gente que habla Aymara, con esta situación se tiene más empatía con la gente, me ha ayudado muchísimo, me ha evitado muchos problemas, cuando ellos ven que alguien de mi equipo habla su idioma originario, entonces lo hago en los dos idiomas, por ejemplo, y eso ayuda bastante, y la gente como que se empodera, también del proyecto, y se siente participe también del mismo, entonces una recomendación, ese ya es un tema de vivencia mía de los proyectos que nos ha dado un muy buen resultado. (Entrevista realizada a Chávez, 26/01/2023).

3.2.2.3. Usos y Costumbres

Se ha mencionado que, para este trabajo se aplicara el concepto de organización social de un pueblo como el conjunto de normas que rigen la vida del pueblo indígena u originario,

asimismo el pueblo guaraní rige su forma de vida mediante el ñande reko que son los valores, normas y costumbres que regula el modo de ser, así como los aspectos político-organizativos.

En este sentido, el pueblo guaraní tiene procedimientos propios como instancia de toma de decisiones en base a sus usos y costumbres, sin embargo, en el marco del proyecto Construcción Tune Incahuasi, el mecanismo de participación social empleado han sido talleres de socialización, figura que no se encuentra dentro los mecanismos y procedimientos del pueblo guaraní.

La asamblea zonal que es la máxima instancia de toma de decisiones del pueblo no ha sido considerada como mecanismo de participación social, hecho por el cual han surgido conflictos en este proyecto, el no considerar los usos y costumbres del pueblo ha generado la exclusión de varias comunidades del proceso participativo y la molestia de las comunidades por sentir que no se los ha respetado como pueblo indígena.

De acuerdo con las entrevistas realizadas, los informantes clave señalan:

No, por eso le digo, no se ha tomado para nada, prácticamente, para empezar, la supervisión, la ABC, no conoce pues el tema de los usos y costumbres, los valores que tenemos nosotros los pueblos indígenas, la mentalidad de ellos es que se haga el proyecto, no se ha tomado los valores culturales, no se ha tomado en cuenta los valores que tiene la misma gente que vive en ahí, o que vivimos ahí, porque yo vivo también ahí, entonces prácticamente no se ha tomado en cuenta para nada.(Entrevista realizada a Molina, 26/01/2023) .

En relación, a los usos y costumbres, entendiendo estos como los procedimientos propios de cada comunidad o pueblo, se puede observar que no fueron considerados al momento de ejecutar las consultas sociales, en el caso del pueblo guaraní la consulta previa.

El no considerar los usos y costumbres en los procesos participativos definitivamente es una limitante de la participación social, otro ejemplo de ello es lo observado en el caso de la comunidad Hierba Buena Militar que forma parte del proyecto Obras de Rehabilitación del Tramo Mairana – Bermejo donde la empresa contratista no realizó la socialización del proyecto en el sector, específicamente para explicar la explotación de bancos de préstamo porque no sabían que la comunidad se encontraba debidamente organizada bajo el estatuto

de una OTB y no se consideró a las autoridades comunales como autoridades legítimas con las que se debía hablar, en consecuencia realizó sus convenios solo con autoridades municipales, este hecho generó una gran molestia en la comunidad Hierba Buena Militar, donde los pobladores tuvieron que tomar medidas de hecho para ser escuchados y obtener información, el siguiente relato ha sido extraído del diario de campo y refleja la solicitud de los comunarios respecto a información, asimismo muestra el nivel de desconocimiento que tienen las poblaciones involucradas directamente en los proyectos producto de procesos de participación inadecuados:

Disculpe ingeniero, no lo conocía, la consulta es que nosotros queremos la carpeta de los compromisos asumidos con la alcaldía y con la comunidad, en la comunidad no ha habido socialización, entonces nosotros le queremos pedir como comunidad, en qué condición está explotando el material del pueblo Hierba Buena Militar porque vemos también que realmente no están cumpliendo (Diario de Campo, Katusic, 2021).

Sobre el mismo caso, la respuesta que obtiene la población es totalmente ignorante de los procedimientos que tienen las comunidades para dirigir su vida en comunidad, organizarse y regularse al considerar que las únicas autoridades válidas como tal son los municipios a través de sus alcaldes, desconociendo a las autoridades de las organizaciones sociales de base.

yo creo que la solicitud que está haciendo la población es adecuada, pero el canal cómo bien lo acaban de comentar es a través de las autoridades municipales, nosotros al final de cuentas hacemos convenios, hacemos carpetas con las autoridades, porque no podemos salirnos de un marco legal que existe y si ahorita el concejal está haciendo ese comentario, nos podemos sentar con él y verificar todos los términos que haya y llegar a una socialización con ellos sin ningún problema” respuesta del representante legal de la empresa contratista. (Diario de Campo, Katusic, 2021).

Ambos casos, tanto la construcción del Túnel Incahuasi como el mejoramiento del tramo carretero han desencadenado en conflictos sociales que tienen un común denominador: desconocimiento de los usos y costumbres de los pueblos involucrados en el proyecto, por lo mismo procesos de participación social para toma de decisiones inadecuados.

3.2.3. VARIABLES SOCIALES QUE INTERVIENEN EN LA PARTICIPACIÓN SOCIAL DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL.

Hablar de las variables sociales que intervienen en la participación social de proyectos de infraestructura vial, es hablar de la confianza, la solidaridad, la reciprocidad, la capacidad de organización social de los pueblos como atributos del capital social, entendiendo a éste como aquello que afecta al desarrollo de la productividad no sólo de los individuos sino también de los grupos. En este sentido, los mecanismos de participación social tienen que funcionar como ampliadores de capital social para obtener mayor capacidad de cooperación y aumentar los niveles de confianza en los proyectos de infraestructura vial.

Entendiendo esto, y de acuerdo a los puntos desarrollados anteriormente, se puede observar que los mecanismos de participación social que se ejecutan en los proyectos de infraestructura vial no son mecanismos adecuados a cada pueblo o a cada sector, Por las diferentes causas que fueron explicadas respecto a creencias, mitos, costumbres y procedimientos propios que tiene cada pueblo para tomar sus propias decisiones, de igual manera, estos mecanismos no son adecuados por el tipo de información que se brinda, que es de carácter muy técnico o por el idioma que se emplea, Entonces, esto repercute directamente en la participación social de los proyectos de infraestructura vial que en vez de estar aumentando el capital social, fomentando niveles de confianza altos y fomentando niveles de cooperación alto para la ejecución del proyecto de desarrollo de manera exitosa, lo que se observa es lo contrario, niveles bajos de confianza entre los actores del proyecto, lo que afecta en el capital social en el sentido del logro exitoso de estos proyectos de desarrollo con altos niveles de satisfacción en la población. Sin embargo, lo que se está generando son conflictos por la implementación de estos proyectos, negativas a la implementación de estos proyectos, bloqueos y paralización en la implementación de estos proyectos.

Esto debido a los niveles bajos de confianza entre los actores de los espacios de participación social en proyectos de infraestructura vial, entonces quiere decir que estos mecanismos de participación social que deberían aumentar la confianza entre los actores para lograr éxito en estos proyectos no están cumpliendo el objetivo con el que deberían cumplir.

Nuevamente volvemos al punto de la importancia de que estos mecanismos de participación social sean ejecutados por profesionales adecuados e idóneos que comprendan a cabalidad lo que implica realmente la participación social y llevar adelante procesos

participativos que sean inclusivos, interculturales, donde las relaciones sean simétricas y dialógicas para obtener éxito en estos proyectos de desarrollo ya que estos mecanismos de participación social que se ejecutan se los realiza con el objetivo de cumplir la normativa para obtener la licencia ambiental del proyecto y para que las empresas que los ejecutan, que son las empresas contratistas, puedan cobrar sus planillas, es decir puedan certificar la realización de procesos de consulta social para el cobro de ese ítem, los mecanismos de participación social no están siendo realizados con la visión de lograr obtener objetivos en común de manera conjunta con éxito, esta es la gran falencia de los procesos participativos ejecutados.

Se debe cambiar la visión y concientizar a las empresas consultoras, empresas constructoras y a la Administradora Boliviana de Carreteras respecto a la importancia de la ejecución de procesos participativos genuinos y como base del éxito en los proyectos de desarrollo que se ejecutan. de ahí la importancia y la necesidad de transformar estos espacios de participación social.

Finalmente, de acuerdo con Redorta (2005) y el testimonio de la ex autoridad de la TCO Alto Parapety se puede concluir que estas relaciones de interacción entre los actores de los proyectos de infraestructura vial cada vez se ven más dañadas debido a estos niveles bajos de confianza producto de mecanismos de participación social mal ejecutados y así también otros factores como el incumplimiento de acuerdos, acuerdos que son alcanzados en espacios de participación, este hecho también repercute en la deslegitimación de los mismos.

Es preciso destacar que todas las relaciones sociales se fundamentan, cuanto menos, en un nivel de confianza mínimo. La confianza de alguna manera es un contrato implícito de que las expectativas mutuas no serán defraudadas. La pérdida de confianza supone lo que Parsons denomino *deflación de poder*, una situación en que la interacción acaba quedando progresivamente muy afectada. (Redorta, 2005, p. 49).

Yo diría que nosotros los indígenas somos los que hemos cooperado hartos, para que se pueda llevar adelante este proyecto, pero reciprocidad, hacia la ABC, no creo, ni la ABC hacia los pueblos indígenas, no creo, porque nosotros, tenemos nuestros usos y costumbres, y no compartimos, no podemos tener esa reciprocidad con la gente que viene a hacernos daño, con la gente que viene, con su proyecto de gran impacto negativo, entonces que reciprocidad podemos tener, entre nosotros los indígenas, si puede haber,

entre la otra comunidad que te ha apoyado, y que ha vivido las mismas consecuencias que nosotros.(Entrevista realizada a Molina, 26/01/2023) .

3.4. CONCLUSIONES

Toda la información que se ha presentado en el diagnóstico es información que ha sido trabajado desde la recopilación de datos, sistematización de los mismo para su posterior análisis que ha permitido llegar a las siguientes conclusiones:

➤ Las relaciones sociales que se dan entre los principales actores en los proyectos de infraestructura vial, es decir, relaciones entre el ente contratante, fiscalización, empresa de supervisión, empresa contratista y población del área de influencia directa son relaciones de tipo asimétricas, de tal manera que limitan la participación social.

➤ La disponibilidad de recursos económicos, humanos, logísticos se constituye en una limitante de la participación social cuando no se cuenta con ello.

➤ Los Estudios a Diseño Final de los proyectos de infraestructura vial son un elemento fundamental para la identificación y ejecución de diversos mecanismos de participación social adecuados a cada contexto y realidad, de tal manera que su elaboración no limite la participación social como ha ocurrido en los proyectos que se mencionan en esta investigación, comunidades excluidas por falta de conocimiento de los usos y costumbres de la población, aspectos que debieron ser considerados en el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental.

➤ El tipo de información y el acceso a la información es un factor que determina las relaciones de poder entre la institución contratante, empresas de supervisión, empresa contratista y poblaciones del área de influencia directa de los proyectos de infraestructura vial, por lo tanto, la participación social se ve limitada cuando no puede acceder a información.

➤ Los elementos referidos al sistema de creencias de las comunidades que se ven involucradas en la ejecución de proyectos de infraestructura vial son factores culturales que pueden limitar la participación social si no son debidamente considerados al momento de ejecutar los procesos participativos.

➤ El lenguaje que se utiliza en las consultas sociales y en la difusión de información por sus características técnicas y por el idioma en relación a la población que no habla el castellano limita la participación social de los pueblos.

➤ Los procesos participativos en los proyectos de infraestructura vial se encuentran marcados por niveles bajos de confianza mutua, revelando limitaciones del capital social.

➤ La Administradora Boliviana de Carreteras, la empresa de Supervisión y la empresa contratista en vez de generar redes sociales fuertes de cooperación mutua en los proyectos de infraestructura vial mediante el fomento de la participación social, ha limitado está excluyendo a pueblos del proceso de consulta, por ende, el capital social que podía verse incrementado y favorecer al proyecto, se ha visto disminuido.

3.5. ARBOL DEL PROBLEMA

Gráfico 6. Árbol del problema



Fuente: Elaboración Propia

CAPÍTULO IV

PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

4.1. TITULO DEL POYECTO DE INTERVENCIÓN

“Transformando los Espacios Participativos en los Proyectos de Infraestructura Vial”

4.2. LINEAS DE ACCIÓN DEL PROYECTO

4.2.1. Objetivo General

Promover la participación social en proyectos de desarrollo.

4.2.2. Objetivo Especifico

Generar espacios de participación social en la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura vial.

4.3. RESULTADOS DEL PROYECTO

Resultado 1

Se cuenta con veedores de organismos de cooperación internacional durante la ejecución de procesos participativos para nivelar las asimetrías de poder.

Las instituciones y empresas encargadas de la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura vial garantizan niveles altos de participación social en los procesos participativos del proyecto.

Resultado 2

Los mecanismos de participación social empleados y ejecutados en los diferentes proyectos de infraestructura vial son los adecuados a cada contexto, de acuerdo con el sistema de creencias, usos y costumbres de las poblaciones involucradas en proyectos, lo que promueve la participación social.

Resultado 3

El personal de la Administradora Boliviana de Carreteras, personal de empresas de supervisión y empresas contratistas ha sido capacitado y concientizado respecto a la importancia del tipo y acceso a la información que debe brindarse a poblaciones involucradas en proyectos de infraestructura vial para promover la participación social.

Resultado 4

Se han generado acciones de incidencia en autoridades de diferentes niveles estatales para reformular y mejorar los mecanismos de participación social.

4.4. DELIMITACIÓN DE LA POBLACIÓN META

4.4.1 Beneficiarios del proyecto

Los beneficiarios directos del proyecto serán:

- Administradora Boliviana de Carreteras.
- Entes Financiadores.
- Empresas de Supervisión.
- Empresas Contratistas.

Los beneficiarios indirectos del proyecto serán:

- Usuarios en general de la infraestructura perteneciente a la red vial fundamental de carreteras.

4.4.2. Localización de la acción

Los talleres de capacitación se realizarán en las ciudades de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz.

4.4.3. Análisis de participación de actores sociales e institucionales involucrados en el proyecto.

El proyecto de intervención se encuentra dividido en cuatro momentos, a continuación, se realiza el análisis de actores para cada momento:

PRIMER MOMENTO:

Tabla 6: Primer momento

ACTOR	INSTITUCION	IMPORTANCIA
Presidente – Gerente Socio ambiental – Gerente Financiero	Administradora Boliviana de Carreteras	Tienen capacidad de toma de decisiones
Representantes – Directores – Rectores	Organismos de Cooperación Internacional - Universidades	Tienen capacidad de toma de decisión.

Fuente: Elaboración Propia

SEGUNDO Y TERCER MOMENTO:

Tabla 7: Segundo y Tercer momento

ACTOR	INSTITUCIÓN	IMPORTANCIA
Representantes de Entidades Financiadoras	BID – CAF - EXIMBANK	Se encargan de hacer el seguimiento y verificación del cumplimiento de políticas y salvaguardas del ente financiador.
Técnicos de la Gerencia Socio Ambiental	Administradora Boliviana de Carreteras	Se encargan de revisar, aprobar y asistir a procesos participativos de los proyectos de infraestructura vial ejecutados a nivel nacional.
Representante Legal – Especialista Social – Especialista Ambiental	Empresas Consultoras de Supervisión que se encuentren realizando la Supervisión y/o Control y	Se encargan de verificar y certificar la ejecución de medidas de

	Monitoreo de proyectos a nivel nacional.	mitigación social y ambiental del proyecto. Se encargan de llevar adelante procesos de consulta y socialización durante la planificación y ejecución de proyectos.
Representante Legal – Especialista Social – Especialista Ambiental	Empresas Constructoras que se encuentran ejecutando proyectos a nivel nacional.	Se encargan de ejecutar las medidas de mitigación sociales y ambientales en los proyectos. Ejecutan el Programa de Relacionamento Comunitario de los proyectos.

Fuente: Elaboración Propia

CUARTO MOMENTO. (Presentación Publica del Documento)

Tabla 8: Cuarto momento

ACTOR	INSTITUCIÓN	IMORTANCIA
Presidente – Gerentes – Personal en general	Administradora Boliviana de Carreteras	Representan a la institución encargada de ejecutar el proyecto – han participado en el proyecto de intervención
Representantes - Directores	BID – CAF - EXIMBANK	Financian proyectos de infraestructura vial – han participado en el proyecto de intervención

Representantes	Organismos de Cooperación - Universidades	Se tiene convenio interinstitucional
Representante Legal – Esp. Social – Esp. Ambiental	Empresas Consultoras de Supervisión que se encuentren realizando la Supervisión y/o Control y Monitoreo de proyectos a nivel nacional	Se encargan de verificar y certificar la ejecución de medidas de mitigación social y ambiental del proyecto. Se encargan de llevar adelante procesos de consulta y socialización durante la planificación y ejecución de proyectos
Representante Legal Esp. Social – Esp. Ambiental	Empresas Constructoras que se encuentran ejecutando proyectos a nivel nacional	Se encargan de ejecutar las medidas de mitigación sociales y ambientales en los proyectos. Ejecutan el Programa de Relacionamento Comunitario de los proyectos.
Representantes	Asociación de Municipios	Participan en procesos participativos cuando se planifican o ejecutan proyectos de infraestructura vial en sus municipios.
Representantes	CSTUCB – CIDOB – CONAMAQ	Participan en procesos participativos cuando se planifican o ejecutan proyectos de

		infraestructura vial en sus territorios.
Representantes	Interculturales	Participan en procesos participativos cuando se planifican o ejecutan proyectos de infraestructura vial en sus territorios.
Representantes	Asociaciones de Transportes	Usuarios de carreteras.
Representantes	Organizaciones sociales	Usuarios de carreteras.
Población en general	Sociedad civil	Usuarios de carreteras.

Fuente: Elaboración Propia

1.4.4. Actividades para cada resultado del proyecto

Las actividades estarán a cargo de un equipo de facilitadores para el proceso, el equipo estará conformado por:

- Especialista en la ejecución de talleres de capacitación.
- Especialista en sistematización – sistematización grafica.
- Especialista social en procesos participativos.
- Licenciado en psicología (para la ejecución del taller de concientización y modulo 2 del ciclo de talleres)
 - Expertos según cada tema y modulo del ciclo de talleres de capacitación.

Resultado 1.-

Se cuenta con veedores de organismos de cooperación internacional durante la ejecución de procesos participativos para nivelar las asimetrías de poder.

Las instituciones y empresas encargadas de la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura vial garantizan niveles altos de participación social en los procesos participativos del proyecto.

Actividades

- Reuniones interinstitucionales – Firma de alianzas estratégicas, esta actividad va a permitir la firma de acuerdo interinstitucionales y/o firma de alianzas estratégicas con organismos de cooperación internacional, universidades y/o otros, con la finalidad de garantizar la presencia de veedores durante los procesos participativos, principalmente en la consulta social.
- Mapeo y coordinación con empresas supervisoras y contratistas que se encuentran supervisando o ejecutando proyectos de infraestructura vial, con esta actividad se pretende tener el número de participantes confirmados para los procesos de capacitación, asimismo mediante la firma de un compromiso garantizar su participación durante todo el proyecto de intervención.

Resultado 2.-

Los mecanismos de participación social empleados y ejecutados en los diferentes proyectos de infraestructura vial son los adecuados a cada contexto, de acuerdo con el sistema de creencias, usos y costumbres de las poblaciones involucradas en proyectos, lo que promueve la participación social.

Actividad

- Taller de Capacitación, para esta actividad se tiene el desarrollo del Módulo I del ciclo de talleres de capacitación denominado: Inclusión - Interculturalidad - Multiculturalidad – Dialogo, este módulo este compuesto por dos submódulos, relacionados al resultado, para ello las clases se desarrollarán por la plataforma virtual zoom, ya que los actores se encuentran en diferentes zonas, lugares, etc. Asimismo, los talleres de capacitación se van a desarrollar una vez por semana durante seis semanas y tendrán la participación de expertos en cada tema.

Resultado 3.-

El personal de la Administradora Boliviana de Carreteras, personal de empresas de supervisión y empresas contratistas ha sido capacitado y concientizado respecto a la importancia del tipo y acceso a la información que debe brindarse a poblaciones involucradas

en proyectos de infraestructura vial para promover la participación social.

Actividad

- Taller de Capacitación, para este resultado se ha previsto el desarrollo del Módulo II del ciclo de talleres de capacitación denominado: Aprendizaje y Comunicación, el taller se realizará mediante la plataforma zoom considerando el lugar donde se encuentran los participantes, el módulo está compuesto por dos submódulos referidos al tema del resultado, se ejecutaran una por semana durante seis semanas y se contara con la participación de expertos en cada tema.

Resultado 4.-

Se han generado acciones de incidencia en autoridades de diferentes niveles estatales para reformular y mejorar los mecanismos de participación social.

Actividades

- Taller de Capacitación en Estudios ambientales y sus potencialidades, modulo III del ciclo de Talleres, de igual manera, se encuentra compuesto por dos submódulos, las clases se realizarán de manera virtual a través de la plataforma zoom una vez por semana durante seis semanas, asimismo, se tendrá la participación de expertos.

Resultados 1, 2, 3 y 4

Actividades

Existen dos actividades que van a permitir el cumplimiento de los 4 resultados del proyecto y son fundamentales en su ejecución:

- Taller de concientización (retiro en la ciudad de Cochabamba) este taller se va desarrollar en las afueras de la ciudad de Cochabamba con la finalidad de que los participantes se apropien del problema social a través de diferentes dinámicas y también aplicando la teoría, este espacio de concientización será un trabajo más personal que de paso a la transformación interna para dar paso a la transformación de los espacios participativos en proyectos de infraestructura vial,

en este taller se va trabajar desde las emociones hasta la gestión de las mimas, así como las percepciones que tenemos de las diferencias, diversidades que existen. El taller va a tener una duración de tres días y va a contar con personal experto en cada área a tratarse. Este Taller será el primero en desarrollarse.

- Reuniones Virtuales de Trabajo, esta actividad que es la etapa de seguimiento y va a permitir conocer las experiencias que cada actor se encuentra atravesando en los diferentes proyectos que tienen a cargo ya sea, revisando, supervisando o ejecutando, de igual manera va a permitir conocer como están desarrollando los nuevos conocimientos los participantes y sus dificultades.

- Taller participativo de sistematización de experiencias, este taller se realizará en la ciudad de Santa Cruz con la finalidad de sistematizar la experiencia de todos los participantes desde el inicio de las actividades hasta la conclusión, el taller será de carácter participativo y tendrá una duración de tres días.

- Elaboración del documento que sistematiza las experiencias, esta etapa es netamente de gabinete, a cargo del equipo de facilitadores contratados para ejecutar todo el proceso.

- Presentación pública del documento “Sistematización de Experiencias para Promover la Participación Social en Proyectos de Desarrollo” (El cronograma de actividades se encuentra en el anexo numero 6).

Tabla 9: Resultados

RESULTADO	RESUMEN	ACTIVIDADES	REQUERIMIENTOS
1	Las instituciones y empresas encargadas de la planificación y	Reuniones Interinstitucionales - Alianzas estratégicas	Sala de reuniones
		Mapeo de empresas supervisoras y ejecutoras	Base de datos - computadora - teléfono

	<p>ejecución de Proyectos de Infraestructura</p> <p>Víal garantizan niveles altos de participación</p>	<p>Coordinación con empresas para la participación - firma de compromiso</p>	<p>computadora - impresora - papel - bolígrafos</p>
		<p>Taller de Concientización (Retiro en la ciudad de Cochabamba)</p>	<p>Pasajes para los participantes - Contratación de Hotel para 3 días (desayuno - almuerzo - cena incluidos). Buses para transporte desde A.B.C al hotel. Computadora, cámara fotográfica, papelógrafos, marcadores, colores, bolígrafos, lápices, cinta adhesiva, paneles, hojas.</p>
2	<p>Los sistemas de creencias, usos y costumbres de las poblaciones ubicadas dentro el área de influencia directa es incorporada en la planificación y ejecución de procesos de participación social</p>	<p>Coordinación con empresas para la participación - firma de compromiso</p>	<p>computadora - impresora - papel - bolígrafos</p>
		<p>Taller de Concientización (Retiro en la ciudad de Cochabamba)</p>	<p>Pasajes para los participantes - Contratación de Hotel para 3 días (desayuno - almuerzo - cena incluidos). Buses para transporte desde A.B.C al hotel. Computadora, cámara fotográfica, papelógrafos, marcadores, colores, bolígrafos, lápices, cinta adhesiva, paneles, hojas.</p>

		Talleres de Capacitación - Modulo 1 "Inclusión - Interculturalidad - Multiculturalidad - Dialogo"	Contratación de expertos, plataforma zoom
3	La información que se brinda a las poblaciones ubicadas dentro y fuera del área de influencia directa de proyectos de infraestructura vial es accesible y comprensible en términos de lenguaje e idioma	Coordinación con empresas para la participación - firma de compromiso	computadora - impresora - papel - bolígrafos
		Taller de Concientización (Retiro en la ciudad de Cochabamba)	Pasajes para los participantes - Contratación de Hotel para 3 días (desayuno - almuerzo - cena incluidos). Buses para transporte desde A.B.C al hotel. Computadora, cámara fotográfica, papelógrafos, marcadores, colores, bolígrafos, lápices, cinta adhesiva, paneles, hojas.
		Talleres de Capacitación - Modulo 2 "Aprendizaje - comunicación"	Contratación de expertos, plataforma zoom
4	Los Estudios de Evaluación de Impacto Ambiental de los proyectos de infraestructura vial son elaborados de manera eficiente y	Coordinación con empresas para la participación - firma de compromiso	computadora - impresora - papel - bolígrafos
		Talleres de Capacitación- Modulo 3 "Estudios Ambientales y sus Potencialidades"	Contratación de expertos, plataforma zoom

	<p>contienen consensos de aprobación de la población para las actividades que deben ejecutarse como medidas de mitigación</p>			
<p>Resultados 1 - 2 -3 - 4</p>	<p>Reuniones virtuales</p>	<p>plataforma zoom</p>		
	<p>Taller Participativo (ciudad de Santa Cruz)</p>	<p>Pasajes para los participantes - Contratación de Hotel para 3 días (desayuno - almuerzo - cena incluidos). Buses para transporte desde A.B.C al hotel. Computadora, Cámara fotográfica, papelógrafos, marcadores, colores, bolígrafos, lápices, cinta adhesiva, paneles, hojas.</p>		
	<p>Elaboración de Documento</p>	<p>Material de todos los talleres realizados, impresora, computadora, hojas.</p>		
	<p>Presentación pública del Documento: TRANSFORMANDO LOS ESPACIOS DE PARTICIPACIÓN</p>	<p>salón, sonido, proyector, convocatoria, afiches, invitaciones, invitación de panelistas, refrigerios.</p>		

	"Sistematización de Experiencias para Promover la Participación Social en Proyectos de Desarrollo"	
--	---	--

Fuente: Elaboración Propia

1.5. METODOLOGÍA DE INTERVENCIÓN

El proyecto de Intervención se basa en la aplicación de talleres de capacitación

Según Candelo (2014):

Un evento de capacitación tiene por lo general su origen en el deseo de ayudar a la solución de un problema. Este puede ser realizado de diferentes formas que van desde una reunión sencilla, en donde un expositor de manera frontal presenta un tema, hasta un evento participativo de varios días. (p. 31).

Los talleres de capacitación van a permitir que los participantes adopten conocimientos que den paso a generar capacidades para transformar los espacios de participación social en proyectos de infraestructura vial.

Al respecto Candelo (2014) menciona:

La finalidad de un taller de capacitación es que los participantes, de acuerdo con sus necesidades, logren apropiarse de los aprendizajes como fruto de las reflexiones y discusiones que se dan alrededor de los conceptos y las metodologías compartidas (p. 33).

El primer momento. - es la etapa en que los actores institucionales que ejecutan y financian los proyectos de infraestructura vial gestionan la firma de acuerdos interinstitucionales, alianzas estratégicas con organismos de cooperación internacional, universidades, etc.

Estas alianzas tienen la finalidad de contar con el apoyo de estas entidades para que al momento de llevar adelante los procesos participativos de consulta se pueda tener la participación y presencia de veedores en el proceso.

Segundo momento. - el segundo momento del proyecto de Intervención se realizara a través de talleres de capacitación:

Los talleres de capacitación están compuestos por dos fases que se describen a continuación:

Primera Fase. - La primera fase del proyecto de intervención se caracteriza por llevar adelante un proceso de concientización del problema social a través de la ejecución de un taller que tendrá una duración de 3 días y se realizara en un ambiente retirado de la ciudad de Cochabamba, las jornadas del taller combinaran la teoría y la práctica con la finalidad que los participantes se apropien del problema social para generar prácticas transformadoras.

Segunda Fase. -La segunda fase de los talleres de capacitación se realizará de manera virtual a través de la plataforma zoom.

Los talleres de capacitación están divididos en tres módulos y cada módulo en dos temas, esta actividad se realizará una vez por semana durante seis semanas y se contará con la participación de expertos en cada tema a desarrollarse.

Tercer momento. - El tercer momento es la etapa de seguimiento a través de talleres participativos que se realizaran de manera virtual a través de la plataforma zoom.

En esta etapa se realizarán talleres participativos de manera virtuales con los actores participantes, donde se expondrán hallazgos y experiencias de la implementación de los nuevos conocimientos en los proyectos que estén revisando o ejecutando las reuniones serán una vez cada quince días.

El ultimo taller se lo realizará de manera presencial en la ciudad de Santa Cruz, tendrá una duración de tres días con la finalidad de realizar la sistematización de las experiencias de todo el proceso.

Cuarto Momento. - El cuarto momento del proceso es la elaboración del documento que sistematiza las experiencias y la presentación de este.

4.6. ESTABLECIMIENTO DE LA TEMPORALIDAD DEL PROYECTO

El proyecto de intervención tendrá una duración de 12 meses.

4.7. MARCO LOGICO

Tabla 10: Resumen

RESUMEN	INDICADORES	FUENTES O MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS/HIPOTESIS
Objetivo General. - Promover la participación social en proyectos de infraestructura vial			
Objetivo Específico. - Generar espacios de participación social inclusivos, genuinos y seguros para nivelar las asimetrías de poder	Disminución de Conflictos socio ambientales en la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura vial.		
Resultado 1.- Se cuenta con veedores de organismos de cooperación internacional durante la ejecución de procesos participativos para nivelar las asimetrías de poder. Las instituciones y empresas	Se han nivelado las asimetrías de poder en los espacios de participación social. Se ha incluido un ítem con especificaciones técnicas para participación social en el presupuesto de la obra.	Actas de consulta pública – previa. Actas de talleres de socialización. Listas de asistencia. Registros Fotográficos. Certificados de pago.	La Administradora Boliviana de Carreteras y población involucrada en proyectos de infraestructura vial participa activamente en los procesos de participación social. No se incorpora presupuesto para el ítem.

encargadas de la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura vial garantizan niveles altos de participación social en los procesos participativos del proyecto.			
Resultado 2.- Los mecanismos de participación social empleados y ejecutados en los diferentes proyectos de infraestructura vial son los adecuados a cada contexto, de acuerdo con el sistema de creencias, usos y costumbres de las poblaciones involucradas en proyectos, lo que promueve la participación social.	Las consultas públicas, previas talleres de socialización se realizan de acuerdo con procedimientos propios de cada zona y respetando su organización social. La población involucrada en proyectos de infraestructura vial se identifica y apodera de los proyectos en ejecución. Los niveles de confianza entre actores del proyecto han aumentado.	Registro fotográfico. Informe del proceso participativo. Acta del proceso participativo.	Las comunidades del área de influencia directa de proyectos de infraestructura participan activamente y se empoderan del proyecto.
Resultado 3.- El personal de la Administradora	Porcentaje reclamos y quejas por falta de información de las poblaciones ubicadas	Presentaciones y material de difusión (boletines, trípticos, videos, afiches, actas)	La población entiende y conoce los detalles y características de la implementación del proyecto de infraestructura vial.

<p>Boliviana de Carreteras, personal de empresas de supervisión y empresas contratistas ha sido capacitado y concientizado respecto a la importancia del tipo y acceso a la información que debe brindarse a poblaciones involucradas en proyectos de infraestructura vial para promover la participación social.</p>	<p>en el área de influencia directa del proyecto en infraestructura vial han disminuido. Mayores niveles de aprobación en los proyectos de infraestructura vial. Aumento en relaciones de cooperación entre los actores de los proyectos.</p>	<p>del proyecto de infraestructura vial traducido al idioma originario de la zona, en lenguaje claro y simple. Asistencia de traductores del idioma originario consultas y talleres de socialización de proyectos de infraestructura vial.</p>	
<p>Resultado 4.- Se han generado acciones de incidencia en autoridades de diferentes niveles estatales para reformular y mejorar los mecanismos de participación social.</p>	<p>Porcentaje de Estudios de Evaluación de Impacto Ambiental que deben ser readecuados o modificados por información deficiente ha disminuido. Creación de una oficina de monitoreo y seguimiento de procesos</p>	<p>El incremento de presupuesto en temas socio ambientales por modificaciones, readecuaciones al diseño inicial del proyecto disminuido. (Estadísticas de la Institución)</p>	<p>El Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental es útil y cuenta con toda la información real necesaria para la ejecución del proyecto de infraestructura vial. La cooperación internacional financia la oficina de seguimiento y monitoreo. Financiamiento del proyecto paralizado.</p>

	participativos en proyectos de desarrollo.		
--	--	--	--

Fuente: Elaboración Propia

BIBLIOGRAFÍA

- Administradora Boliviana de Carreteras. (2007). *Manual de Diseño Geométrico*. La Paz, Bolivia. Recuperado el 5 de enero de 2023 de MANUAL-RELACIONAMIENTO-COMUNITARIO-Y-COMUNICACION.pdf (abc.gob.bo)
- Administradora Boliviana de Carreteras. (2018). *Supervisión Técnica y Ambiental de las Obras de Rehabilitación de la Carretera La Angostura - Comarapa. Tramo III Mairana - Bermejo*. La Paz, Bolivia. recuperado el 5 de enero de 2023 de Award — Supervisión Técnica y Ambiental de las Obras de Rehabilitación de la Carretera la Angostura - Comarapa, Tramo III: Mairana - Bermejo — for Bolivia by IADB in Civil Engineering, Roads & Bridges sectors — DevelopmentAid
- Administradora Boliviana de Carreteras. (2020). *Manual de Relacionamiento Comunitario y Comunicación*. La Paz, Bolivia. Recuperado el 5 de enero de 2023 de www.abc.gob.bo/wp-content/uploads/2021/09/MANUAL-RELACIONAMIENTO-COMUNITARIO-Y-COMUNICACION.pdf
- Administradora Boliviana de Carreteras. (2022). *Documento Base de Contratación de Obras, Licitación Pública Internacional No. LPI 008/2022 - OFC CUCE 22-0291-00-12466001-1-2 (Primera Convocatoria - Segunda Publicación) Construcción Túnel Incahuasi*. Recuperado el 5 de enero de 2023 de www.abc.gob.bo/wp-content/uploads/2021/
- Alavez, A. R. (2014) *Interculturalidad: conceptos, alcances y derecho*. Cámara de diputados, Mesa Directiva. Recuperado el 12 de marzo de 2023 de <https://rm.coe.int/1680301bc3>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2022). *Confianza la clave de la cohesión social y el crecimiento en América Latina y el Caribe*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Barragán, R. e. (2001). *Formulación de proyectos de Investigación*. La Paz: Fundación PIEB.
- Cadarso, P. L. (2001). *Fundamentos Teóricos del Conflicto Social*. Madrid, España: Siglo veintiuno.
- Candelo, C., Ortiz, A. & Unge, Barbara (2014). *Hacer Talleres: Una guía práctica para capacitadores*. Cali, Colombia: WWF. Recuperado el 12 de enero de 2023 de: *Hacer Talleres - Una guía práctica para capacitadores* (facilitadores-alfa.org)

Condori, R, Llanos, M. y Reynaga, O. (2020). Manual de Relacionamiento Comunitario y Comunicación. ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS. La Paz, Bolivia. Recuperado el 15 de enero de 2023 de: <http://www.abc.gob.bo/wp-content/uploads/2021/09/MANUAL-RELACIONAMIENTO-COMUNITARIO-Y-COMUNICACION.pdf>

Constitución Política del Estado. 7 de febrero de 2009. Bolivia. Recuperado el 4 de enero de 2023 de: [CONSTITUCION.pdf \(gacetaoficialdebolivia.gob.bo\)](#)

Decreto Supremo 24176. 8 de diciembre de 1995. La Paz, Bolivia. Recuperado el 5 de enero de 2023 de: [gacetaoficialdebolivia.gob.bo](#)

Echegaray, E. (2007). Derecho a la Identidad y la Participación Ciudadana en Bolivia. Recuperado el 10 de enero de 2023 de [omslag_Utv07-13.indd \(sida.se\)](#)

Escuela de Dialogo apoyada por la cooperación alemana. (s.f.). *Marco teórico - conceptual de la escuela de dialogo generando espacios transformadores*. Carol Gainsborg, Claudia Jauregui, Alejandro Christ.

Fundación Intercultural NOR SUD, et.al. (2010). *Diagnostico socioeconómico y de Ejercicios de Derechos del Pueblo Guaraní de Chuquisaca*.

Kliksberg, B. (2000). *Capital Social y Claves olvidadas del desarrollo*. Buenos Aires: Banco Interamericano de Desarrollo.

Ley 1333 de 1992. Ley de Medio Ambiente. 27 de abril de 1992. Recuperado el 11 de enero de 2023 de [Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia \(gacetaoficialdebolivia.gob.bo\)](#)

Ley 341 de 2013. Ley de Participación y Control Social. 5 de febrero de 2013. Recuperado el 11 de enero de 2023 de [Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia \(gacetaoficialdebolivia.gob.bo\)](#)

Ley 031 de 2010. Ley Marco de Autonomías y Descentralización Andrés Ibañez. 19 de julio de 2010). Recuperado el 7 de enero de 2023 de [Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia \(gacetaoficialdebolivia.gob.bo\)](#)

Ley 115 de 1994. de Recuperado el 5 de enero de 2023 de [Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia \(gacetaoficialdebolivia.gob.bo\)](#)

- Lozares, C. (1996). La teoría de redes sociales. Universidad Autónoma de Barcelona. Departamento de Sociología. Recuperado el 20 de enero de 2023 de Vista de La teoría de redes sociales (uab.cat)
- Luhmann, N. (2005). *Confianza Introducción de Darío Rodríguez*. Barcelona: Anthropos.
- Mahnke, C. (2018). Capital Social y participación social en Cerro La Pólvora. Mirada desde los vecinos participantes del Proyecto de Prevención Comunitaria “La Pólvora, espacio de todos” de la Municipalidad de Concepción. [Tesis de maestría, Universidad de Concepción de Chile]. Recuperado el 15 de enero de 2023 de Repositorio Bibliotecas UdeC: Capital Social y participación social en Cerro La Pólvora. Mirada desde los vecinos participantes del Proyecto de Prevención Comunitaria “La Pólvora, espacio de todos” de la Municipalidad de Concepción.
- Montecinos, E., & Contreras, P. (2019). Participación ciudadana en la gestión pública: Una revisión sobre el estado actual. *Revista Venezolana de Gerencia N° 86*. Recuperado el 10 de enero de 2023 de Participación ciudadana en la gestión pública: Una revisión sobre el estado actual (redalyc.org)
- Naciones Unidas, Derechos Humanos Oficina del Alto Comisionado. (2014). *Alto Parapeti Sistema de Toma de Decisiones del Pueblo Guaraní*. Bolivia.
- Nato, A. (s.f.). La Diversidad Cultural Los Conflictos en el ámbito cultural La mediación intercultural.
- Putnam, D. R. (1994). *Para hacer que la democracia funcione la experiencia italiana en descentralización administrativa*. Venezuela: Galac.
- Red Ambiental de Información. (Julio de 2021). Cuando el Dueño se Vaya. *RAI Red Ambiental de Información, 1*, 60.
- Reglamento para la prevención y Control Ambiental (1992). Recuperado el 7 de enero de 2023 de Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia (gacetaoficialdebolivia.gob.bo)
- Restrepo, D. (2001). Participación Social: Relaciones Estado-Sociedad Civil. *Revista salud pública N.º 3*. Recuperado el 25 de enero de 2023 de Vista de Participación Social: Relaciones Estado-Sociedad Civil (unal.edu.co)
- Redorta, J. (2005). *El poder y sus conflictos*. Barcelona - España: Paidós Iberica S.A.

- Rojas, G. (2011, noviembre 11). No se realizó consulta previa. indígenas guaraníes de chuquisaca anuncian movilizaciones. Eju.Tv. Recuperado el 15 de enero de 2023 de No se realizó consulta previa. Indígenas guaraníes de Chuquisaca anuncian movilizaciones – eju.tv
- Rubio, D. y Vera, V. (2016). Comunidad y participación social. un debate teórico desde la cultura. Recuperado el 2 de enero de 2023 de: https://www.researchgate.net/publication/254411493_COMUNIDAD_Y_PARTICIPACION_SOCIAL_UN_DEBATE_TEORICO_DESDE_LA_CULTURA
- Sabariego, D. J. (2009). Participación Social: Planteamiento y evaluación de un Modelo Estructural a Partir de Variables Observadas. *Revista Obets* (3). Recuperado de <https://revistaobets.ua.es/article/view/2009-n3-participacion-social-planteamiento-y-evaluacion-de-un-mo>
- Supervisión Técnica Ambiental Túnel Incahuasi. (2013). *Documento Ambiental Actualizado*. Muyupampa Bolivia.
- Jhonnatan Torrez (22 marzo, 2021). Cuatro pueblos sin agua por un túnel inacabado. La Región. Recuperado el 15 de enero de 2023 de <https://www.laregion.bo/cuatro-pueblos-sin-agua-por-un-tunel-inacabado/#:~:text=Por-,Jhonnatan%20Torrez,->
- Vice Ministerio de Asuntos indígenas y Pueblos Originarios. (1999). *Diagnóstico de Necesidades Espaciales de Tierras Bajas*. La Paz.
- Yañez, G. R. (2006). Confianza y Desconfianza: Dos factores necesarios para el Desarrollo Social. *Universitas Pshychologica*, 5(1).
- Wieviorka, M. (2003). *La diferencia*. La Paz: Plural Editores.

Entrevistados

Entrevista realizada a Chávez, 26/01/2023.

Entrevista realizada a Molina, 26/01/2023.

Entrevista realizada a Antezana, 25/01/2023.

Entrevista realizada a Flores, 26/01/2023.

Entrevista realizada a Tapia, 26/01/2023.

ANEXOS

ANEXO 1

ANEXO 2

REGISTRO DE SISTEMATIZACIÓN DEL DIARIO DE CAMPO

Fecha de lo observado:

Hora de lo observado:

Hora de haber tomado las notas:

Tipo de proceso participativo:

- 1. Lugar y contexto**

- 2. Ambiente Social:**
- 3. Desarrollo del Proceso Participativo:**

- 4. Registro Fotográfico**

ANEXO 3

CODIFICACIÓN DE FUENTES DOCUMENTALES REVISADAS

PROYECTO	TIPO DE DOCUMENTO	CODIGO
CONSTRUCCIÓN TUNEL INCAHUASI	ACTAS PROCESOS PARTICIPATIVOS TUNEL INCAHUSI ACT/TUI	ACT/TUI/01
		ACT/TUI/02
		ACT/TUI/03
		ACT/TUI/04
		ACT/TUI/05
		ACT/TUI/06
		ACT/TUI/07
		ACT/TUI/08
	ARTICULOS DE SITIOS WEB ARTWEB/TUI	ART/WEB/TUI/01
		ARTWEB/TUI/02
		ARTWEB/TUI/03
	CORRESPONDENCIA TUNEL INCAHUASI CO/TUI	CO/TUI/01
	DOCUMENTOS AMBIENTALES TUNEL INCAHUASI DOCAMB/TU	DOCAMB/MB/01
DOCUMENTOS LEGALES TUNEL INCAHUASI DOCLEG/TUI	DOCAMB/TUI/02	
OBRAS DE REHABILITACIÓN MAIRANA- BERMEJO	ACTAS PROCESOS PARTICIPATIVOS ACT/MB	ACT/MB/01
		ACT/MB/03-18
		ACT/MB/04
		ACT/MB/05
		ACT/MB/06
	CORRESPONDENCIA CO/MB	CO/MB - ABCP/01
		CO/MB-PSU/02

		CO/MB-PSU/03
	CONVENIOS CONV/MB	CON/MB/01
	DOCUMENTOS AMBIENTALES DOCAMB/MB	DOCAMB/MB/01
	DOCUMENTOS LEGALES DOCLEG/MB	DOCLEG/MB/01

ANEXO 4

MATRIZ DE VACIADO DE DATOS FUENTES DOCUMENTALES

Tema:

Tipo de Documento:

Título:

Datos bibliográficos:

Código:

Categoría:

Variable	Indicadores					
Poder	Estatus	Carisma	Recursos	Conocimiento	Información	jerarquía

Variable	Indicadores		
Cultura	Mitos - Creencias	Lenguaje	Usos y Costumbres

Variable	Indicadores				
Capital Social	Confianza	Cooperación/Reciprocidad	Redes Sociales	Organización	Inclusión

Resumen:

Comentarios:

ANEXO 5

GUIA DE ENTREVISTA PARA ESPECIALISTAS DE LA ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS

FACTORES DE PODER

Carisma

1. ¿En función a su experiencia puede explicar cuáles son los criterios que se tiene en la institución al momento de designar personal que va a participar en la consulta social o taller de socialización del proyecto?

Recursos

2. ¿De qué recursos dispone cuando asiste a procesos participativos? ¿vehículo, viáticos, equipo técnico especializado? ¿Cómo se preparan para asistir al proceso participativo?
3. ¿En qué momento del proceso participativo se ve la necesidad de disponer de recursos económicos (obras, proyectos) en beneficio de las comunidades involucradas en el proyecto? ¿Cómo se realiza la disposición de recursos?

Conocimiento

4. ¿Cómo se conforma el equipo de técnicos que se designa al proceso participativo?
¿Por qué?

Información

5. En los procesos participativos (consulta social – Talleres de socialización) ¿qué tipo de información se brinda a las comunidades o cual se considera la más relevante?
¿Por qué? ¿Referente a costos, precios unitarios y posibles impactos como se brinda esta información?

jerarquía

6. ¿En qué casos o etapas del proceso participativo (consulta social – talleres de socialización) se considera necesario contar con la participación de ministros del área o presidente de la institución, asambleístas u otros lideres con poder de decisión?

FACTORES CULTURALES

Mitos - Creencias

7. ¿De qué manera se incorporan los sistemas de creencias, mitos o valores de las comunidades involucradas en el proyecto durante el proceso participativo?
8. ¿Qué se hace cuando el diseño del proyecto de infraestructura vial atraviesa sitios con significado para las comunidades involucradas?

Lenguaje

9. ¿Podría describir o explicar cómo es el lenguaje que emplea cuando participa en una consulta social o talleres de socialización? ¿Qué elementos respecto al lenguaje toma en cuenta para realizar su explicación? ¿Por qué? ¿Al momento de la planificación del proceso participativo se considera la asistencia de traductores? ¿se destina un presupuesto para traductores? ¿La información que se brinda en el proceso participativo ya sean trípticos, boletines o presentaciones tienen traducción? ¿Por qué?

Usos y Costumbres

10. ¿Qué elementos de los usos y costumbres de las comunidades son considerados al momento de planificar y ejecutar el proceso participativo?

CAPITAL SOCIAL

Confianza

11. ¿Por qué es necesario finalizar los procesos participativos en proyectos de infraestructura vial con la firma de actas de acuerdo?

Organización

12. ¿Cuál es la importancia de trabajar con las organizaciones sociales que forman parte del proyecto de infraestructura vial?

Inclusión

13. ¿Qué aspectos logísticos (transporte, horarios, distancias, accesibilidad) son considerados para la ejecución de procesos participativos?

14. ¿Se consideran aspectos del cómo va a percibir la información la población involucrada en el proyecto al momento de la planificación y ejecución del proceso participativo? ¿Cuáles?

Reciprocidad

15. ¿Cómo podría definir las relaciones recíprocas? ¿Usted considera que pueden establecerse relaciones de reciprocidad en la ejecución de proyectos de infraestructura vial?

Cooperación

16. Podría mencionar algunos ejemplos de cooperación mutua entre las empresas ejecutoras del proyecto, supervisión, A.B.C y las comunidades que conozca o en los que haya participado?

Redes Sociales

17. ¿De qué manera o como cree que se pueden fortalecer las relaciones entre la instrucción ABC, Empresas y Comunidades durante la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura vial?

GUIA DE ENTREVISTA PARA ESPECIALISTAS DE EMPRESAS DE SUPERVISIÓN.

FACTORES DE PODER

Estatus

1. ¿A quiénes se invita a los procesos participativos? ¿Por qué?

Recursos

2. ¿De qué recursos dispone cuando asiste a procesos participativos? ¿vehículo, viáticos, equipo técnico especializado? ¿Cómo se preparan para asistir al proceso participativo?
3. ¿En los procesos participativos tiene capacidad de instruir a la empresa contratista que disponga de recursos económicos (obras -proyectos) para las comunidades

involucradas en el proyecto de infraestructura vial? ¿En qué momento se ve necesario realizar la instrucción?

Conocimiento

4. ¿Cómo se conforma el equipo de técnicos que se designa al proceso participativo?
¿Por qué?

Información

5. En los procesos participativos (consulta social – Talleres de socialización) ¿qué tipo de información se brinda a las comunidades o cual se considera la más relevante?
¿Por qué? ¿Referente a costos, precios unitarios y posibles impactos como se brinda esta información?

jerarquía

6. ¿En qué casos o etapas del proceso participativo (consulta social – talleres de socialización) se considera necesario contar con la participación de ministros del área o presidente de la institución?

FACTORES CULTURALES

Mitos – Creencias

7. ¿De qué manera se incorporan los sistemas de creencias, mitos o valores de las comunidades involucradas en el proyecto durante el proceso participativo?
8. ¿Qué se hace cuando el diseño del proyecto de infraestructura vial atraviesa sitios con significado para las comunidades involucradas?

Lenguaje

9. ¿Podría describir o explicar cómo es el lenguaje que emplea cuando participa en una consulta social o talleres de socialización? ¿Qué elementos respecto al lenguaje toma en cuenta para realizar su explicación? ¿Por qué? ¿Al momento de la planificación del proceso participativo se considera la asistencia de traductores? ¿se destina un presupuesto para traductores? ¿La información que se brinda en el

proceso participativo ya sean trípticos, boletines o presentaciones tienen traducción?
¿Por qué?

Usos y Costumbres

10. ¿Qué elementos de los usos y costumbres de las comunidades son considerados al momento de planificar y ejecutar el proceso participativo?

CAPITAL SOCIAL

Confianza

11. ¿Por qué es necesario finalizar los procesos participativos en proyectos de infraestructura vial con la firma de actas de acuerdo?

Organización

12. ¿Cómo es la participación de las organizaciones sociales en los proyectos de infraestructura vial?

Inclusión

13. ¿Qué aspectos logísticos (transporte, horarios, distancias, accesibilidad) son considerados para la ejecución de procesos participativos?

14. ¿Se consideran aspectos del cómo va a percibir la información la población involucrada en el proyecto al momento de la planificación y ejecución del proceso participativo? ¿Cuáles?

Reciprocidad

15. ¿Cómo podría definir las relaciones recíprocas? ¿Usted considera que pueden establecerse relaciones de reciprocidad en la ejecución de proyectos de infraestructura vial?

Cooperación

16. Podría mencionar algunos ejemplos de cooperación mutua entre las empresas ejecutoras del proyecto, supervisión, A.B.C y las comunidades que conozca o en los que haya participado?

Redes Sociales

17. ¿De qué manera o como cree que se pueden fortalecer las relaciones entre la instrucción ABC, Empresas y Comunidades durante la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura vial?

GUIA DE ENTREVISTA PARA ESPECIALISTAS DE EMPRESAS EJECUTORAS DEL PROYECTO (EMPRESA CONTRATISTA).

FACTORES DE PODER

Estatus

1. ¿A quiénes se invita a los procesos participativos? ¿Por qué?

Recursos

2. ¿De qué recursos dispone cuando asiste a procesos participativos? ¿vehículo, viáticos, equipo técnico especializado? ¿Cómo se preparan para asistir al proceso participativo?
3. ¿En el proceso participativo, la empresa contratista tiene capacidad de aceptar, rechazar u ofrecer recursos económicos (obras, proyectos) a las comunidades involucradas en el proyecto o servicios? ¿En qué momentos se ve la necesidad de ofrecer o aceptar la disposición de recursos económicos?

Conocimiento

4. ¿Qué personal se designa para que participe en el proceso participativo? ¿Por qué?

Información

5. ¿En los procesos participativos (consulta social – Talleres de socialización) que tipo de información se brinda a las comunidades o cual se considera la más relevante? ¿Por qué? ¿Referente a costos, precios unitarios y posibles impactos como se brinda esta información?

FACTORES CULTURALES

Mitos – Creencias

6. ¿De qué manera se incorporan los sistemas de creencias, mitos o valores de las comunidades involucradas en el proyecto durante el proceso participativo?

7. ¿Qué se hace cuando el diseño del proyecto de infraestructura vial atraviesa sitios con significado para las comunidades involucradas?

Lenguaje

8. ¿Podría describir o explicar cómo es el lenguaje que emplea cuando participa en una consulta social o talleres de socialización? ¿Qué elementos respecto al lenguaje toma en cuenta para realizar su explicación? ¿Por qué? ¿Al momento de la planificación del proceso participativo se considera la asistencia de traductores? ¿se destina un presupuesto para traductores? ¿La información que se brinda en el proceso participativo ya sean trípticos, boletines o presentaciones tienen traducción? ¿Por qué?

Usos y Costumbres

9. ¿Qué elementos de los usos y costumbres de las comunidades son considerados al momento de planificar y ejecutar el proceso participativo?

CAPITAL SOCIAL

Confianza

10. ¿Por qué es necesario finalizar los procesos participativos en proyectos de infraestructura vial con la firma de actas de acuerdo?

Organización

11. ¿Cómo es la participación de las organizaciones sociales en los proyectos de infraestructura vial?

Inclusión

12. ¿Qué aspectos logísticos (transporte, horarios, distancias, accesibilidad) son considerados para la ejecución de procesos participativos?
13. ¿Se consideran aspectos del cómo va a percibir la información la población involucrada en el proyecto al momento de la planificación y ejecución del proceso participativo? ¿Cuáles?

Reciprocidad

14. ¿Cómo podría definir las relaciones recíprocas? ¿Usted considera que pueden establecerse relaciones de reciprocidad en la ejecución de proyectos de infraestructura vial?

Cooperación

15. Podría mencionar algunos ejemplos de cooperación mutua entre las empresas ejecutoras del proyecto, supervisión, A.B.C y las comunidades que conozca o en los que haya participado?

Redes Sociales

16. ¿De qué manera o como cree que se pueden fortalecer las relaciones entre la instrucción ABC, Empresas y Comunidades durante la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura vial?

GUIA DE ENTREVISTA PARA AUTORIDADES LOCALES.

FACTORES DE PODER

Estatus

1. ¿Usted cree que el personal técnico (fiscal ambiental, fiscal técnico) designados a los procesos participativos tienen cierto tipo de prestigio? Ya sea por su cargo, conocimientos, etc.
2. ¿Según su percepción a que tipo de personal técnico o representantes se designa para que participen en la consulta social?

Recursos

3. ¿De qué recursos dispone cuando asiste a procesos participativos? ¿vehículo, viáticos, contratan asesores? ¿Cómo se preparan para asistir al proceso participativo?

Conocimiento

4. A quien se escoge para que asista al proceso participativo (consulta social – talleres de socialización), autoridad electa, ancianos, gente con conocimiento en el tema, ¿Contratan asesores? ¿Por qué?

FACTORES CULTURALES

Mitos- Creencias

5. ¿Usted cree que los mitos, las creencias, los valores de la comunidad son considerados durante la ejecución de los procesos participativos (consulta social – talleres de socialización)? ¿Cómo?

Lenguaje

6. Desde su percepción. ¿Cómo es el lenguaje con el que los técnicos de A.B.C. y Empresas utilizan para explicar en los procesos participativos? ¿En los procesos participativos que ha asistido ha habido la presencia de traductores del idioma nativo local? ¿en estos procesos participativos, ha recibió información ya sean trípticos, boletines traducidos? ¿las presentaciones en power point son traducidas?

Usos y Costumbres

7. ¿Usted considera que existen elementos de sus usos y costumbres que se toman en cuenta cuando se lleva adelante el proceso participativo? ¿Cuáles?
8. ¿Cuándo se toca el punto de instalación de campamentos para la ejecución del proyecto y con ello la llegada de gente foránea sienten algún temor? ¿Por qué?

CAPITAL SOCIAL

Confianza

9. ¿Por qué es necesario finalizar los procesos participativos en proyectos de infraestructura vial con la firma de actas de acuerdo?

Organización

10. ¿Cómo es la participación de su organización en el proyecto de infraestructura vial?

11. ¿Considera importante la participación de las organizaciones sociales en los proyectos de infraestructura vial? ¿Por qué?

Inclusión

12. ¿Cómo es la participación de la gente de la comunidad que asiste a los procesos participativos?
13. ¿En las consultas sociales que ha participado, se han considerado aspectos logísticos como el transporte? ¿Se considera la distancia de las comunidades, la accesibilidad?
14. ¿Usted considera que la información que se brinda en el proceso participativo es asimilada de igual manera por todos los asistentes?

Reciprocidad

15. ¿Cómo podría definir las relaciones recíprocas? ¿Usted considera que pueden establecerse relaciones de reciprocidad en la ejecución de proyectos de infraestructura vial?

Cooperación

16. Podría mencionar algunos ejemplos de cooperación mutua entre las empresas ejecutoras del proyecto, supervisión, A.B.C y las comunidades que conozca o en los que haya participado?

Redes Sociales

17. ¿De qué manera o como cree que se pueden fortalecer las relaciones entre la instrucción ABC, Empresas y Comunidades durante la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura vial?
18. ¿Qué opinión le merece realizar trabajos de forma comunal u organizarse para lograr objetivos comunes?

ANEXO 6