

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRES**  
**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**  
**CARRERA DE SOCIOLOGIA**



**MEMORIA LABORAL**

**(PETAENG)**

**IMPLEMENTACION DEL PROGRAMA DE REPOSICION DE PERDIDAS, PARA LA  
LIBERACION DEL DERECHO DE VIA: CASO CONSTRUCCION DE LA CARRETERA  
SANTA BARBARA – CARANAVI – RIO ALTO BENI – QUIQUIBEY (2010 – 2013)**

**PROPONENTE: ELIZABETH LEONARDA ESPINOZA LIZARAZU**

**TUTOR: M. Sc. OSCAR VARGAS**

**LA PAZ – BOLIVIA**

**2018**

# DEDICATORIA

Siempre han estado en mis pensamientos por su cotidiano ejemplo de vida, a ellos dedico este trabajo, a mis padres Pedro Pascual Espinoza y Angelica Gladys Lizarazu Zumaran, y a quien debo muchas cosas por su entrega incondicional, a mi hermana de la vida Monica Merida.

# AGRADECIMIENTOS

Como no podría agradecer a mis padres, por su paciencia.

## INDICE

RESUMEN EJECUTIVO .....	5
I DESCRIPCION DE LA ACTIVIDAD LABORAL .....	6
II. IMPLEMENTACION DEL PROGRAMA DE REPOSICION DE PERDIDAS, PARA LA LIBERACION DEL DERECHO DE VIA: CASO CONSTRUCCION DE LA CARRETERA SANTA BARBARA – CARANAVI – RIO ALTO BENI – QUIQUIBEY	
2.1 JUSTIFICACION.....	30
2.2 DELIMITACION DEL OBJETO DE ESTUDIO .....	31
2.2.1 DELIMITACION ESPACIAL .....	34
2.2.2 DELIMITACION TEMPORAL .....	35
2.3 DEFINICION DE LA PROBLEMÁTICA DE INTERVENCION .....	35
2.4 DELIMITACION DE LOS OBJETIVOS .....	39
2.4.1. OBJETIVO GENERAL .....	39
2.4.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS .....	39
2.5 ASPECTOS TEÓRICO – CONCEPTUALES.....	40
2.5.1 LA CONCEPCION DEL DESARROLLO .....	40
2.6 METODOLOGIA.....	55
2.7 ASPECTOS INSTITUCIONALES .....	56
2.7.1 MISION INSTITUCIONAL .....	57
2.7.2 FUNCIONES DE LA INSTITUCION .....	57
2.7.3 DISPOSICIONES LEGALES QUE SUSTENTAN SU CREACION .....	58
2.7.4 ESTRUCTURA ORGANICA .....	58
2.7.5 CORREDORES QUE CONFORMAN LA RED VIAL .....	58
2.7.6 ENTIDADES FINANCIADORAS .....	59
2.8. OBJETIVOS DEL PROYECTO CARRETERO .....	59
2.8.1 EMPRESA EJECUTORA .....	60

<b>2.8.2 MARCO NORMATIVO PARA LA LIBERACION DEL DERECHO DE VIA .....</b>	<b>60</b>
2.8.2.1 Constitución Política del Estado .....	61
2.8.2.2 Ley de 30 de Diciembre de 1884 Ley de Expropiación por Causa de Utilidad Pública	61
2.8.2.3 Ley 1715 de 18 de Octubre de 1996 - Ley del Servicio Nacional de Reforma Agraria	62
2.8.2.4 Decreto Supremo N° 25763 de 5 de mayo de 2000- Reglamento de la Ley del Servicio Nacional de Reforma Agraria.....	63
2.8.2.5 Código Civil.....	63
2.8.2.6 Ley N° 1974 Ley de Concesiones de 22 de junio de 1998 .....	63
2.8.2.7 DS 25134 de 21 de agosto de 1998 que crea el Sistema Nacional de Carreteras.....	64
2.8.2.8 Decreto Supremo 28946 Reglamento Parcial a la Ley 3507 Administradora Boliviana de Carreteras.....	64
2.8.2.9 Convenio 169 de la OIT.....	64
2.8.2.10 Normas del IFC sobre ressentamiento involuntario.....	65
<b>2.9 Diagnostico del Proyecto Carretero Santa Bárbara- Caranavi-Río Alto Beni- Quiquibey....</b>	<b>65</b>
2.9.1 Ubicación de la carretera Santa Barbara-Caranavi-Río Alto Beni-Quiquibey.....	66
2.9.2 Datos de Ubicación Geográfica y Poblacional de los Tramos I, II Y III del Área de Influencia Directa del Proyecto. ....	67
2.9.3 Ubicación Geográfica del Tramo I.....	67
2.9.4 Ubicación Geográfica Tramo II.....	75
2.9.5 Ubicación Geográfica Tramo III.....	84
<b>III SECCION PROPOSITIVA DESCRIPCION DEL PROGRAMA DE REPOSICION DE PÉRDIDAS .....</b>	<b>92</b>
<b>3.1. OBJETIVOS DEL PROGRAMA DE REPOSICION DE PÉRDIDAS PRP .....</b>	<b>94</b>
<b>3.2 OBJETIVO GENERAL .....</b>	<b>94</b>
<b>3.3 OBJETIVOS ESPECIFICOS.....</b>	<b>94</b>
<b>3.4. TAREAS ESPECÍFICAS PARA LA ELABORACIÓN DEL PROGRAMA DE REPOSICION DE PERDIDAS PRP .....</b>	<b>95</b>
<b>3.5 EQUIPO MULTIDISCIPLINARIO PROGRAMA DE REPOSICION DE PERDIDAS .....</b>	<b>96</b>

<b>3.6. ROLES Y FUNCIONES DE LOS COMPONENTES DEL PROGRAMA DE REPOSICION DE PERDIDAS PRP.....</b>	<b>97</b>
<b>3.6.1 COORDINADOR GENERAL.....</b>	<b>98</b>
<b>3.6.2 AREA SOCIAL.....</b>	<b>100</b>
<b>3.6.3. AREA CATASTRO FISICO.....</b>	<b>101</b>
<b>3.6.4 AREA LEGAL.....</b>	<b>102</b>
<b>3.6.5 AREA CATASTRO AGRONOMICO.....</b>	<b>103</b>
<b>IV ESTRATEGIA IMPLEMENTADA PARA LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE REPOSICION DE PERDIDAS PRP.....</b>	<b>108</b>
<b>V. ANALISIS DE LAS TIPOLOGIAS DE VULNERABILIDAD.....</b>	<b>120</b>
<b>5.1 FACTORES DE VULNERABILIDAD.....</b>	<b>120</b>
<b>VI. SECCION CONCLUSIVA.....</b>	<b>128</b>
<b>6.1 CONCLUSIONES GENERALES.....</b>	<b>128</b>
<b>6.2 CONCLUSIONES ESPECÍFICAS.....</b>	<b>130</b>
<b>6.3 RESULTADOS.....</b>	<b>133</b>
<b>VII. ANALISIS DE LA ACTIVIDAD LABORAL.....</b>	<b>134</b>
<b>7.1 Aprendizajes resultantes de la experiencia laboral.....</b>	<b>134</b>
<b>7.2 Sugerencia para complementar la formación del sociólogo: propuestas de conceptos enfoques y contenidos que debieran ser considerados e introducidos en el Plan de Estudios/en qué áreas de la formación debería hacerse énfasis.....</b>	<b>135</b>
<b>VIII. BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>137</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>139</b>

## INDICE DE TABLAS

TABLA 1 COMUNIDADES DEL TRAMO.....	68
TABLA 2 VIVIENDAS HABITADAS SEGÚN LOCALIDAD Y SEXO.....	69
TABLA 3 RESUMEN POBLACIÓN POR SEXO.....	70
TABLA 4 PREDIOS AFECTADOS SEGÚN MUNICIPIO.....	71
TABLA 5 CONDICIONES DE OCUPACIÓN DE VIVIENDAS SEGÚN LOCALIDAD.....	73
TABLA 6 RESUMEN CONDICIONES DE OCUPACIÓN SEGÚN LOCALIDAD.....	75
TABLA 7 COMUNIDADES TRAMO II.....	76
TABLA 8 POBLACIÓN TOTAL DE LA REGIÓN DE ESTUDIO.....	77
TABLA 9 HABITANTES, PREDIOS Y PORCENTAJE DE AFECTACIÓN POR LOCALIDAD SEGÚN MUNICIPIO.....	78
TABLA 10 POBLACIÓN SEGÚN LOCALIDAD Y SEXO.....	80
TABLA 11 HABITANTES, PREDIOS Y PORCENTAJE DE AFECTACIÓN POR LOCALIDAD SEGÚN MUNICIPIO.....	82
TABLA 12 COMUNIDADES TRAMO III.....	85
TABLA 13 HABITANTES AFECTADOS SEGÚN LOCALIDAD.....	87
TABLA 14 HABITANTES POR VIVIENDA SEGÚN LOCALIDAD Y SEXO.....	89
TABLA 15 TOTAL DE HABITANTE POR SEXO.....	90
TABLA 16 TIPO DE VULNERABILIDADES IDENTIFICADOS EN EL PROYECTO.....	126

## INDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 CARRETERA SANTA BÁRBARA- CARANAVI- RÍO ALTO BENI – QUIQUIBEY.....	66
GRÁFICO 2 UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL TRAMO I.....	67
GRÁFICO 3 HABITANTES POR SEXO.....	71
GRÁFICO 4 CONDICIONES DE OCUPACIÓN.....	75
GRÁFICO 5 UBICACIÓN GEOGRÁFICA TRAMO II.....	76
GRÁFICO 6 SEXO TRAMO II CARANAVI- RÍO ALTO BENI.....	82
GRÁFICO 7 UBICACIÓN GEOGRÁFICA TRAMO III.....	84
GRÁFICO 8 GÉNERO TRAMO III RÍO ALTO BENI – QUIQUIBEY.....	91
GRÁFICO 9 ORGANIZACIÓN INTERNA EQUIPO PRP.....	97

## **GLOSARIO**

Las siglas que se detallan a continuación han sido utilizadas para elaboración del presente documento:

- ABC Administradora Boliviana de Carreteras
- ARBOL Empresa Accidental Argentina Boliviana
- BM Banco Mundial
- BID Banco Interamericano de Desarrollo
- CAF Corporación Andina de Fomento
- EEIA Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental
- EIA Evaluación de Impacto Ambiental
- LDV Liberación del Derecho de vía
- PRP Programa de Reposición de Pérdidas

## **INTRODUCCION**

En cumplimiento de las tareas por las cuales fue creada la Administradora Boliviana de Carreteras ABC, ley 3507 del 27 de octubre del 2006 cuya “misión institucional es la integración nacional, mediante la planificación y la gestión de la red vial fundamental, las cuales comprenden las siguientes actividades: planificación, administración, estudios y diseños, construcción” (Manual de Organización y Funciones 2016,1) y enmarcada en el

Plan Nacional de Desarrollo<sup>1</sup>, se contrata a la Empresa Accidental AR-BOL (Argentina Bolivia)<sup>2</sup> para la construcción de la carretera Santa Bárbara- Caranavi- Rio Alto Beni – Quiquibey en una extensión de 172 km, a su vez esta última ha contratado los servicios de especialistas de las áreas técnica, jurídica, agronómica y social para ejecutar el Programa de Reposición de Pérdidas supervisado por la Gerencia Ambiental de la Administradora Boliviana de Carreteras, que durante tres años hizo un seguimiento minucioso respecto de las tareas cumplidas por el equipo de especialistas de la empresa AR-BOL en las comunidades que van desde Santa Bárbara en el Departamento de la Paz hasta Quiquibey frontera con el Beni.

El Programa de Reposición de Pérdidas fue implementado como requisito fundamental para la mitigación de las afectaciones producidas por la intervención en la construcción de las carreteras a lo largo del territorio en general y de manera particular en la carretera Santa Bárbara-Caranavi-Rio Alto Beni-Quiquibey, para disminuir los impactos socioeconómicos negativos resultado de la afectación física<sup>3</sup> en las propiedades como en las parcelas productivas de las poblaciones ubicadas en el área de influencia directa. Este Programa responde al cumplimiento de los convenios internacionales suscritos con las entidades financiadoras como el Banco Mundial BM y el Banco Interamericano de Desarrollo BID, a su vez al cumplimiento de los acuerdos internacionales como son el convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo OIT y las Normas del IFC<sup>4</sup> sobre reasentamiento involuntario, que deben ser cumplidos por parte del gobierno a través de la Administradora Boliviana de Carreteras ejecutando el Programa de Reposición de Pérdidas con la compensación monetaria de las afectaciones y la reposición de viviendas en iguales o mejores condiciones si se trata de casos de vulnerabilidad extrema.

Desde esa perspectiva y habiendo participado en el equipo de especialistas de la empresa AR-BOL para la implementación del Programa de Reposición de Pérdidas en la carretera

---

<sup>1</sup> A partir del gobierno de Evo Morales ( gestión 2006- 2015) se ha invertido un total de 4.193,6 millones de dólares para la construcción de la Red Vial Fundamental correspondiente a 2.930,94 Km, con el objetivo de convertir al país en el eje articulador vial de la región, de la cual es parte importante la Carretera Santa Bárbara – Caranavi - Rio Alto Beni – Quiquibey, que en relación a la gestión 2001- 2005 hubo una inversión total de 638,6 millones de dólares para la construcción de 835 km a nivel nacional.

<sup>2</sup> La empresa Accidental AR-BOL fue conformada por la empresa Electro Ingeniería en la parte Argentina, mientras que del lado de Bolivia fue la empresa Ingeniería Politécnica Americana.

<sup>3</sup> La afectación física es la demolición obligada de las viviendas que se encuentran en el área de influencia directa, debiendo los propietarios ceder al Estado 50 metros para la construcción y/o ampliación de la plataforma de la carretera.

<sup>4</sup> Sigla en inglés de la Cooperación Financiera Internacional (International Finance Corporation).

mencionada, se realiza la presente sistematización de la experiencia laboral realizada desde el año 2010 al 2013. El Programa fue ejecutado en 110 comunidades habiendo cumplido con las tareas de organización, relacionamiento con las autoridades comunales, aplicación de boleta censal para la evaluación socioeconómica, elaboración de informes, difusión de los objetivos del Programa entre otros, en coordinación directa con los especialistas del área técnica, agronómica y jurídica realizando un trabajo de características multidisciplinarias, supervisados por el personal profesional de la Gerencia Ambiental de la Administradora Boliviana de Carreteras, es decir, que los contenidos del Programa así como el cronograma de trabajo han sido aprobados para su ejecución circunscritas a las políticas de la empresa estatal contratante.

El objetivo de la presente sistematización estaba enmarcado en la descripción de los alcances del Programa de Reposición de Pérdidas implementado a lo largo de 172 km que van desde la Comunidad Padilla en el Departamento de La Paz hasta Quiquibey comunidad fronteriza con el Departamento del Beni, que para los efectos del proyecto ha sido denominado como el área de influencia directa. Metodológicamente ha sido elaborado siguiendo el modelo establecido por la Carrera de Sociología<sup>5</sup> cumpliendo los siguientes pasos: justificación, delimitación del objeto de estudio, definición de la problemática, para entender el contexto general de los proyectos de desarrollo (como es el caso de la implementación del Programa de Reposición de Pérdidas entre Santa Bárbara- Quiquibey) se ha tomado como referente teórico las reflexiones que al respecto hace Arturo Escobar, se explicó los resultados obtenidos por el Proyecto e intento realizar una reflexión crítica sobre la actividad desarrollada.

Para la elaboración del contenido de la memoria laboral se ha tomado como referente los lineamientos establecidos en el Plan Excepcional de Titulación Para Antiguos Egresados No Graduados de la Carrera de Sociología bajo la coordinación del Lic. Raúl España, quien define que “La memoria laboral es la sistematización del proceso de reflexión teorizada de una de las experiencias laborales más significativas del postulante, que refleje la aplicación práctica de sus conocimientos teóricos y metodológicos, así como su idoneidad y solvencia en el desempeño de su actividad laboral, en su respectivo campo disciplinar. La finalidad es

---

<sup>5</sup> UMSA Facultad de Ciencias Sociales (Carrera de Sociología, Trabajo Social y Comunicación Social). (2016 - 2017). Guía Metodológica Para la Elaboración de Memoria Laboral. Programa Excepcional de Titulación Para Antiguos Egresados (PETAENG).

convalidar la amplia experiencia laboral, la idoneidad y solvencia del postulante en el desempeño de la actividad laboral” (Raúl España Cuellar, 2017, 4).

Por todo lo expuesto la presente sistematización ha sido elaborada para visibilizar el trabajo realizado desde el área social en un campo eminentemente técnico, aplicando los instrumentos teóricos y metodológicos proporcionados por la formación sociológica. Esta formación ha permitido que el desenvolvimiento en el campo laboral sea un aporte para el conocimiento y comprensión de la realidad de las comunidades ubicadas en el área de influencia directa del proyecto mencionado, considerando que el trabajo fue coordinado con las áreas jurídica, agronómica y técnica en sus diferentes especialidades.

## **RESUMEN EJECUTIVO**

La presente sistematización, está estructurada de la siguiente manera: en el **área I** la descripción de la actividad laboral que detalla las funciones realizadas en cada una de las instituciones donde se desempeñó el trabajo, en el **área II** se encuentra el perfil de la sistematización que contiene la justificación, la delimitación del objeto de estudio, delimitación espacial y temporal, definición de la problemática de intervención, formulación de las preguntas general y específicas, delimitación de los objetivos, aspectos teórico conceptuales y la metodología; los aspectos institucionales, las disposiciones legales

que sustentan la implementación del Programa de Reposición, las entidades financiadoras de los proyectos carreteros, objetivos del proyecto, la empresa ejecutora, un resumen del diagnóstico del área del proyecto donde se ejecutó el Programa de Reposición de Pérdidas; en el **área III** que es la sección propositiva del Programa de Reposición de Pérdidas se encuentran los objetivos del Programa, las tareas específicas, la conformación del Equipo de Reposición de Pérdidas, las estrategias diseñadas para la implementación del Programa , la metodología aplicada para el trabajo desde el área social, análisis de las tipologías de vulnerabilidad y las vulnerabilidades identificadas en el trabajo de campo; en el **área III** se encuentran las conclusiones generales y específicas, el análisis de la actividad laboral y la bibliografía.

## **I DESCRIPCION DE LA ACTIVIDAD LABORAL**

### **EXPERIENCIA LABORAL N° 1**

#### **Periodo de la actividad laboral**

Marzo a junio del 2017.

#### **Institución donde se realizó la actividad laboral**

**ASISTENCIA INTEGRAL DE INGENIERIA S.R.L. SUCURSAL BOLIVIA,  
ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS PROYECTO  
“CONSTRUCCION DEL TRAMO CENTRAL DOBLE VIA EL SILLAR  
CARRETERA COCHABAMBA – SANTA CRUZ”**

#### **Cargo desempeñado**

Socióloga.

### **Relación de sub/súper ordenación**

Dependencia directa de la Gerencia Ambiental.

### **Características generales de las actividades desarrolladas**

Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (EEIA).

### **Funciones:**

- Elaboración de la línea base preliminar del componente social del área del proyecto. Esta línea base consistió en levantar información socioeconómica de los afectados en el proyecto para determinar la situación sin proyecto.
- Elaboración del Mapeo Social y análisis preliminar de involucrados. Consistió en la identificación de actores sociales en el área de influencia directa del proyecto.
- Coordinación con dirigentes del área de influencia directa, para la programación de reuniones informativas respecto a la implementación del Programa de Reposición de Pérdidas para la Liberación del Derecho de Vía. Una vez identificados los actores sociales, se procedió a generar consensos con los mismos a través de reuniones informativas y de coordinación para evitar el surgimiento de conflictos y mantener relaciones fluidas y cordiales.
- Participación en las reuniones y asambleas informativas de las comunidades Miguelito, Abra del Sillar, Lagunita Chokolatal y Campo Vía. En las mismas se facilitaba información sobre características del proyecto y se consensuaba el contenido e inicio del programa.

### **Productos significativos/ resultados**

Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental EEIA, como parte del Diseño Final del Proyecto Construcción del Tramo Central Doble Vía El sillar Carretera Cochabamba – Santa cruz.

## **EXPERIENCIA LABORAL N° 2**

### **Periodo de la actividad laboral**

Agosto del 2016 al 31 de diciembre del 2016.

### **Institución donde se realizó la actividad laboral**

**EMPRESA ESTUDIO DISEÑO Y CONSTRUCCION ESTICON, PARA LA ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS.**

**Cargo desempeñado**

Socióloga, responsable del área social y componente del Equipo Multidisciplinario en los tramos II y III.

**Relación de sub/súper ordenación**

Dependencia directa con la gerencia de la empresa.

**Características generales de las actividades desarrolladas**

Proyecto Readecuación, Diseño Construcción, Control de Calidad y Mantenimiento Carretera Rurenabaque. Santa Rosa. Australia El Choro. Riberalta con Clausula Suspensiva.

**Funciones:**

- Socialización del Programa de Reposición de Pérdidas, para la Liberación del Derecho de Vía en las comunidades del área de influencia directa. Consistía en la organización de reuniones con la población de las comunidades que se encontraban en el área de influencia directa del proyecto, a las cuales se informaba sobre diferentes aspectos de la ejecución del mismo y se explicaba el Programa de Reposición de Pérdidas (PRP).
- Reunión con los dirigentes comunales del área de influencia directa, para la programación del cronograma de trabajo. Este espacio servía para la generación de consensos respecto de la organización de los cronogramas de visitas domiciliarias para la verificación de afectaciones.
- Trabajo de campo para la obtención de datos, según requerimiento de la ABC, para la Liberación del Derecho de Vía. Consistía en visitar las viviendas y predios de los afectados donde se aplicaba la Boleta Censal para recoger datos que permitirían determinar su situación socioeconómica.

**Productos significativos/ resultados**

Implementación del Programa de Reposición de Pérdidas, para la Liberación del derecho de Vía, en los tramos II y II.

**EXPERIENCIA LABORAL N.º 3****Periodo de la actividad laboral**

Enero del 2016, por 15 días.

**Institución donde se realizó la actividad laboral****AGENCIA ESTATAL DE VIVIENDA****Cargo desempeñado**

Consultora por producto para los Proyectos de Construcción de 7 Multifuncionales en la Ciudad de El Alto.

**Relación de sub/súper ordenación**

Dependencia directa del Área Social, Regional La Paz.

**Características generales de las actividades desarrolladas**

Proyectos de Construcción de 7 Multifuncionales en la Ciudad de El Alto.

**Funciones:**

- Organización de visitas domiciliarias en diferentes zonas de la Ciudad de El Alto. De acuerdo a la Planificación de la Agencia Estatal de Vivienda se procedió a coordinar con los beneficiarios la visita domiciliaria para la verificación de documentación presentada.
- Verificación de documentación entregada a la entidad para la adjudicación de una vivienda. En la visita domiciliaria coordinada previamente, se solicitaba a los beneficiarios la documentación en original de los documentos que habían presentado en la convocatoria. Esta tarea se realizó durante aproximadamente un mes. Un aporte a este trabajo fue el de establecer el grado de vulnerabilidad social de las familias beneficiarias.
- Evaluación de las condiciones sociales para la adjudicación de una vivienda. En base a toda la información recolectada, se elaboró una lista de beneficiarios priorizando a aquellos que requerían de manera urgente una vivienda.
- Elaboración de informes. En los que se presentaba los resultados de todo el proceso de intervención social.
- Elaboración de reportes fotográficos. Cada visita debería estar respaldada con fotografías que den fe ante la Agencia Estatal de Vivienda el trabajo realizado.

**Productos significativos/ resultados**

Entrega de 250 departamentos Multifuncionales en la ciudad de El Alto, Condominio Wipala, Zona Mercedarios.

**EXPERIENCIA LABORAL N.º 4**

**Periodo de la actividad laboral**

Febrero del 2011 a diciembre del 2013.

**Institución donde se realizó la actividad laboral**

**INGENIERIA POLITECNICA AMERICANA IPA CONSULTORES INTERNACIONALES S.A. – ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS “PROYECTO DISEÑO, CONSTRUCCIÓN, CONTROL DE CALIDAD Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA SANTA BARBARA- CARANAVI- RIO ALTO BENI- QUIQUIBEY”**

**Cargo desempeñado**

Socióloga responsable del área social para el Programa Reposición de Pérdidas PRP para la Liberación del Derecho de Vía.

**Relación de sub/súper ordenación**

Dependencia de la Gerencia Ambiental.

**Características generales de las actividades desarrolladas**

Proyecto Diseño, Construcción, Control de Calidad y Mantenimiento de la Carretera Santa Bárbara Caranavi- Rio Alto Beni – Quiquibey.

**Funciones:**

- Elaboración de la boleta censal. Trabajo de Gabinete, en el cual se elaboró un instrumento que permitiría levantar datos de las familias afectadas. Esta boleta contenía las siguientes partes: Datos generales del afectado; la Conformación de su grupo familiar, los ingresos, tipo de trabajo productivo que realizaba la familia, donde comercializaba los productos de su trabajo.
- Elaboración de los criterios de evaluación socioeconómica y de vulnerabilidades según requerimiento de la supervisión de la Gerencia Socio Ambiental de la ABC. En base a la Guía de la Gerencia Ambiental de la ABC, se elaboró la lista de criterios bajo los cuales se realizó la evaluación de ambos aspectos.
- Organización de las reuniones de coordinación con autoridades comunales del área de Influencia, directa para la difusión del programa PRP. Este espacio servía para la generación de consensos respecto de la organización de los cronogramas de visitas domiciliarias para la verificación de afectaciones.
- Elaboración del cronograma de verificación de las propiedades afectadas en

consenso con las autoridades comunales. En base a reuniones realizadas con los dirigentes, se elaboraba el cronograma de trabajo de campo en aplicación del Control Social establecido en las normas nacionales.

- Trabajo de campo, levantamiento censal multidisciplinario en 110 comunidades. Se refiere a la aplicación de la Boleta Censal a través de visitas domiciliarias a las familias afectadas.
- Elaboración de carpetas/ informe para la reposición de las afectaciones. Una vez revisada la Boleta y realizado los cálculos socioeconómicos de los ingresos familiares, los servicios con los que contaban y las afectaciones sufridas por efectos del Proyecto, se establecía el grado de vulnerabilidad y se emitía un dictamen final que se incorporaba en la carpeta del afectado para que el PRP programe los montos de indemnización.
- Reuniones de coordinación con la supervisión, Gerencia Socio Ambiental de la Administradora Boliviana de Carreteras. Este proceso técnico era permanente y consistía en informar a los técnicos de la ABC sobre el avance del PRP.
- Atención permanente a los afectados del área de influencia directa del proyecto. En la oficina del proyecto se brindaba atención a todos aquellos afectados que tenían reclamos, dudas o que buscaban información complementaria sobre el Programa.

### **Productos significativos/ resultados**

Implementación del Programa de Reposición de Pérdidas para la Liberación del Derecho de Vía en 110 comunidades, del área de influencia directa correspondiente 172 Km para la construcción de la Carretera Santa Bárbara – Caranavi – Rio Alto Beni – Quiquibey.

### **EXPERIENCIA LABORAL N.º 5**

#### **Periodo de la actividad laboral**

Mayo 2010 tres meses.

#### **Institución donde se realizó la actividad laboral**

**INGENIERIA POLITECNICA AMERICANA IPA CONSULTORES  
INTERNACIONALES S.A - ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE**

## **CARRETERAS “PROYECTO DISEÑO, CONSTRUCCIÓN, CONTROL DE CALIDAD Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA SANTA BARBARA-CARANAVI- RIO ALTO BENI- QUIQUIBEY”**

### **Cargo desempeñado**

Socióloga responsable del Estudio Socioeconómico.

### **Relación de sub/súper ordenación**

Dependencia de la Gerencia Ambiental.

### **Características generales de las actividades desarrolladas**

Proyecto Diseño, Construcción, Control de Calidad y Mantenimiento de la Carretera Santa Bárbara Caranavi- Rio Alto Beni – Quiquibey.

### **Funciones:**

- Difusión del Programa en las comunidades ubicadas en el área de influencia directa. Consistió en la socialización de las características los contenidos y la importancia de la participación de la población para la ejecución del mismo, ejerciendo el Control Social.
- Elaboración de la boleta censal. Esta boleta contenía las siguientes partes: Datos generales del afectado; la Conformación de su grupo familiar, los ingresos, tipo de trabajo productivo que realizaba la familia, donde comercializaba los productos de su trabajo.
- Reuniones de coordinación con autoridades comunales para la organización del trabajo de campo, en ejercicio del control social. Espacio que sirvió para generar consensos entre la población y los miembros del equipo PRP para ejecutar los trabajos.
- Trabajo de campo, implementación multidisciplinaria de la boleta censal en las 110 comunidades ubicadas en el área de influencia directa, en ejercicio del control social. Realizado en cada comunidad de acuerdo al cronograma consensuado de manera previa.
- Entrevistas a informantes clave. Esta actividad permitió la ampliación de información destinada a la elaboración del documento final del Estudio Socioeconómico.

- Procesamiento de datos. Consistió en ordenar, organizar la información recabada en trabajo de campo y gabinete para generar resultados.
- Redacción del documento Diagnóstico Socioeconómico. Se realizó en base y con la utilización de la información obtenida en el trabajo de campo y de gabinete.

**Productos significativos/ resultados**

Diagnostico Socioeconómico de los tramos I, II y III para el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental EEIA.

**EXPERIENCIA LABORAL N.º 6**

**Periodo de la actividad laboral**

Mayo 2010 tres meses.

**Institución donde se realizó la actividad laboral**

**INGENIERIA POLITECNICA AMERICANA IPA CONSULTORES INTERNACIONALES S.A. – ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS “PROYECTO DISEÑO, CONSTRUCCIÓN, CONTROL DE CALIDAD Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA SANTA BARBARA- CARANAVI- RIO ALTO BENI- QUIQUIBEY”**

**Cargo desempeñado**

Socióloga responsable de la elaboración de la Estrategia para la ejecución de la Primera Consulta Pública.

**Funciones:**

- Trabajo de campo, reconocimiento del área de influencia directa. Realizado a través de viajes al área del proyecto para conocer el área donde se realizarían las Consultas Públicas.
- Elaboración de la línea base. Realizado a partir del reconocimiento del área del proyecto para identificar a las instituciones y las autoridades que trabajan en la misma, los actores sociales, principalmente a los representantes de las comunidades.
- Trabajo de campo para la organización de la Primera Consulta Pública en coordinación con las autoridades comunales ejerciendo el control social. Consistió en buscar consenso en relación a fechas y lugares donde pueda realizarse la Consulta, de manera que las autoridades regionales y comunales junto a los

afectados por la construcción de la carretera asistan a la Consulta Pública.

- Diseño de la estrategia de ejecución y difusión de la primera consulta pública. El documento fue elaborado en base a la información recabada a través de las reuniones con las autoridades comunales y regionales, donde se estableció fechas y lugares /locales, la metodología a ser aplicada en el taller de Consulta Pública, de acuerdo a los términos de referencia de la Gerencia Ambiental de la ABC.
- Reuniones de coordinación con la Gerencia Socio Ambiental para la aprobación de la Estrategia de la Primera Consulta Pública. Como requisito de la Gerencia Ambiental de la ABC para la ejecución del taller de Consulta es necesario que esta instancia apruebe la actividad, en ese entendido se realizaron las reuniones para consolidar la misma a través de su aprobación.

**Relación de sub/súper ordenación**

Dependencia de la Gerencia Ambiental.

**Productos significativos/ resultados**

Elaboración de la Estrategia para la Primera Consulta Pública, y Ejecución de la Primera Consulta Publica en las comunidades Inicua, Km 52 y Caranavi.

**EXPERIENCIA LABORAL N.º 7**

**Periodo de la actividad laboral**

Del 16 de febrero del 2010 al 07 de abril del 2010.

**Institución donde se realizó la actividad laboral**

**ORGANO ELECTORAL PLURINACIONAL, TRIBUNAL ELECTORAL DEPARTAMENTAL DE LA PAZ**

**Cargo desempeñado**

Coordinadora electoral, circunscripción 18.

**Funciones:**

- Trabajo multidisciplinario para la elaboración del material de difusión. Se preparó en coordinación de todas las circunscripciones el contenido de las mismas, en base a las características de coyuntura.
- Capacitación a los y las notarios (as) electorales. Como requisito para que los notarios repliquen el contenido de la temática coyuntural a los jurados y juradas

previo acto electoral.

- Capacitación a los y las jurados (as) electorales. Realizado en las comunidades de la circunscripción para que el día de la elección cumplan su función a cabalidad.
- Distribución del material electoral. Referido a las papeletas electorales, sobres de seguridad, ánforas y otros a las comunidades de la circunscripción 18.
- Control de los comicios electorales en el área designada (Achacachi). Para evitar y/o controlar cualquier conflicto.

#### **Relación de sub/súper ordenación**

Dependencia directa de la Circunscripción 18 Sala Provincias.

#### **Productos significativos/ resultados**

Elaboración del material de difusión para las elecciones abril 2010, capacitación a notarios y jurados electorales, control de los comicios en la localidad de Achacachi.

#### **EXPERIENCIA LABORAL N.º 8**

##### **Periodo de la actividad laboral**

Septiembre 2009.

##### **Institución donde se realizó la actividad laboral**

**CONSULTORA MAGUI DUARTE PARA EMPRESA OAS- CONAL PROYECTO “ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD DE LA CARRETERA VILLA TUNARI – SAN IGNACIO DE MOXOS” PRIMERA FASE PARA LA ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS**

##### **Cargo desempeñado**

Socióloga.

##### **Funciones:**

- Difusión del Programa Plan de Reposición e Indemnización de Poblaciones Afectadas PRIPA en las comunidades del área de influencia directa. Consistió en la socialización de las características los contenidos y la importancia de la participación de la población para la ejecución del mismo, ejerciendo el Control Social.
- Elaboración de la línea base. Realizado a partir del reconocimiento del área del proyecto para identificar a las instituciones y las autoridades que trabajan en la misma, los actores sociales, principalmente a los representantes de las comunidades.

- Levantamiento de datos censales, trabajo multidisciplinario en el área de influencia directa para el diagnóstico socio económico. Realizado en trabajo de campo en las diferentes comunidades del área de influencia del proyecto, aplicando la boleta censal.
- Entrevistas con informantes clave. Esta actividad permitió la ampliación de información destinada a la elaboración del documento final del Estudio Socioeconómico.
- Redacción del documento Diagnóstico Socioeconómico. Se realizó en base y con la utilización de la información obtenida en el trabajo de campo y de gabinete.

**Relación de sub/súper ordenación**

Dependencia directa de la Gerencia.

**Productos significativos/ resultados**

Elaboración del Diagnóstico Socioeconómico del tramo I, Difusión del Plan de Reposición de Pérdidas para la Liberación del Derecho de Vía, en 19 comunidades: San Lorenzo, Santa Elena, Chipiriri, Esteban Arce, Buena Vista, Estancita, Santa Rosa, Bomborazama, Eterazama, 14 de Octubre, San Pablo, Villa rosario, Samuzabeti, San Pedro, Abaroa, Jordán, Florida, Isinuta, Villa Tunari.

**EXPERIENCIA LABORAL N.º 9**

**Periodo de la actividad laboral**

Del 1 de agosto al 16 de septiembre del 2009.

**Institución donde se realizó la actividad laboral**

**CORTE DEPARTAMENTAL ELECTORAL DE LA PAZ**

**Cargo desempeñado**

Inspectora electoral.

**Funciones:**

- Control del funcionamiento de 10 puntos de empadronamiento biométrico en las comunidades Achacachi, Warisata, Ancoraimas, Huatajata, Huarina, Ajllata. Consistió en verificar que los empadronadores contratados por la institución cumplan sus funciones a cabalidad para evitar reclamos de la población.

**Relación de sub/súper ordenación**

Dependencia directa de la circunscripción 18, Sala Provincias.

**Productos significativos/ resultados**

Población empadronada en las comunidades de Achacachi, Warisata, Ancoraimes, Huatajata, Huarina, Ajllata.

**EXPERIENCIA LABORAL N.º 10****Periodo de la actividad laboral**

Febrero a noviembre del 2008.

**Institución donde se realizó la actividad laboral**

**CONSULTORA AMBIENTAL INGENIERIA Y PROYECTOS SMART  
PROYECTO “ESTUDIO DE FACTIBILIDAD TECNICA ECONOMICA,  
IMPACTO AMBIENTAL Y DISEÑO FINAL DE LA CARRETERA UYUNI – HITO  
LX” PARA LA ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS**

**Cargo desempeñado**

Socióloga.

**Funciones:**

- Organización y coordinación con los dirigentes locales para la difusión y socialización del proyecto. Consistió en la socialización de las características los contenidos y la importancia de la participación de la población para la ejecución del mismo ejerciendo el Control Social.
- Reuniones, entrevistas recolección de datos de informantes clave, para el análisis de involucrados. Realizado en trabajo de campo para identificar a las autoridades de las comunidades del área del proyecto.
- Elaboración de la línea base. Realizado a partir del reconocimiento del área del proyecto para identificar a las instituciones y las autoridades que trabajan en la misma, los actores sociales, principalmente a los representantes de las comunidades.
- Elaboración de las Estrategias de la Primera y Segunda Consulta Pública. Los documentos fueron elaborados en base a la información recabada a través de las reuniones con las autoridades comunales y regionales, donde se estableció fechas y lugares /locales, la metodología a ser aplicadas en las Consultas Públicas, de acuerdo a los términos de referencia de la Gerencia Ambiental de la ABC.
- Reuniones de coordinación con la Gerencia Socio Ambiental de la ABC, para la aprobación de las Estrategia de las Consultas Públicas. Como requisito de la

Gerencia Ambiental de la ABC para la ejecución del taller de Consulta es necesario que esta instancia apruebe la actividad, en ese entendido se realizaron las reuniones para consolidar la misma a través de su revisión y aprobación.

- Organización y ejecución de la Primera y Segunda Consultas Públicas. Realizado en las localidades programadas con la asistencia de las autoridades comunales, regionales, la población afectada, autoridades de la ABC, responsables del Programa y Proyecto. Se explicó los alcances del mismo y se recepcionó las sugerencias y requerimientos de la población en base a las características de los trabajos a realizar.
- Levantamiento de datos socioeconómicos para la elaboración del diagnóstico de línea base EEIA. A través de la aplicación de la boleta censal en cada comunidad del área de influencia del proyecto.
- Redacción de los informes de las Consultas Públicas. Para evidenciar a través de un documento el cumplimiento de las normativas que establecen que las poblaciones afectadas deben estar debidamente informadas antes de la construcción de la carretera y procurar su aceptación sin presiones.
- Redacción del Diagnóstico Socioeconómico. Se realizó en base a la utilización de la información obtenida en el trabajo de campo y de gabinete, documento que hace al Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental.

### **Relación de sub/súper ordenación**

Relación directa de la Gerencia.

### **Productos significativos/ resultados**

Diagnostico Socioeconómico, Elaboración de la Estrategia para las consultas Públicas y Ejecución de las Consultas Públicas en las comunidades de San Pedro de Quemes, San Juan y Uyuni.

### **EXPERIENCIA LABORAL N.º 11**

#### **Periodo de la actividad laboral**

Diciembre del 2007 a abril del 2008.

#### **Institución donde se realizó la actividad laboral**

**CONSULTORA AMBIENTAL INGENIERIA Y PROYECTOS SMART**

## **PROYECTO “ESTUDIO DE FACTIBILIDAD TECNICA ECONOMICA, IMPACTO AMBIENTAL Y DISEÑO FINAL DE LA CARRETERA SAN BUENA AVENTURA – IXAMAS” PARA LA ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS**

### **Cargo desempeñado**

Socióloga.

### **Funciones:**

- Organización y coordinación con los dirigentes locales para la difusión y socialización del proyecto vial. Consistió en la organización de reuniones con la población de las comunidades que se encontraban en el área de influencia directa del proyecto, a las cuales se informaba sobre diferentes aspectos de la ejecución del mismo y se explicaba el Programa de Reposición de Pérdidas (PRP).
- Reuniones, entrevistas y colección de datos de informantes clave, para el análisis de involucrados. Realizado en trabajo de campo para identificar a las autoridades de las comunidades del área del proyecto.
- Elaboración de la línea base. Realizado a partir del reconocimiento del área del proyecto para identificar a las instituciones y las autoridades que trabajan en la misma, los actores sociales, principalmente a los representantes de las comunidades.
- Elaboración de la Estrategia de la Segunda Consulta Pública. El documento fue elaborado en base a la información recabada a través de las reuniones con las autoridades comunales y regionales, donde se estableció fechas y lugares /locales, la metodología a ser aplicadas en las Consultas Públicas, de acuerdo a los términos de referencia de la Gerencia Ambiental de la ABC.
- Reuniones de coordinación con la Gerencia Ambiental de la ABC, para la aprobación del documento de la Segunda Consulta Pública. Como requisito de la Gerencia Ambiental de la ABC para la ejecución del taller de Consulta es necesario que esta instancia apruebe la actividad, en ese entendido se realizaron las reuniones para consolidar la misma a través de su revisión y aprobación.
- Organización y ejecución de los talleres de la Segunda Consulta Pública. Realizado en las localidades programadas con la asistencia de las autoridades comunales, regionales, la población afectada, autoridades de la ABC, responsables del

Programa y Proyecto, se explicó los alcances del mismo y se recepcionó las sugerencias y requerimientos de la población en base a las características de los trabajos a realizar.

- Redacción de los informes de la segunda consulta pública. Para evidenciar a través de un documento el cumplimiento de las normativas que establecen que las poblaciones afectadas deben estar debidamente informadas antes de la construcción de la carretera y procurar su aceptación sin presiones.

**Relación de sub/súper ordenación**

Relación directa de la Gerencia.

**Productos significativos/ resultados**

Elaboración de la Estrategia para la Segunda Consulta Pública, ejecución de la Segunda Consulta Pública.

**EXPERIENCIA LABORAL N.º 12**

**Periodo de la actividad laboral**

Del 15 de marzo al 15 de julio 2006.

**Institución donde se realizó la actividad laboral**

**CORTE DEPARTAMENTAL ELECTORAL DE LA PAZ, VOCALIA DE EDUCACION CIVICA Y CIUDADANA “REFERENDUN SOBRE AUTONOMIAS 2006”**

**Cargo desempeñado**

Capacitadora.

**Funciones:**

- Trabajo en equipo multidisciplinario para la elaboración de los materiales de difusión. Se preparó en coordinación de todas las circunscripciones el contenido de las mismas en base a las características de coyuntura.
- Capacitación a notarios electorales de la circunscripción 18. Como requisito para que los notarios repliquen el contenido de la temática coyuntural a los jurados y juradas, previo al acto electoral.
- Capacitación a los jurados electorales de la circunscripción 18. Realizado en las comunidades de la circunscripción 18, para que el día de la elección cumplan su

función a cabalidad.

**Relación de sub/súper ordenación**

Relación directa de la Circunscripción 18, Sala Provincias.

**Productos significativos/ resultados**

Capacitación a notarios y jurados electorales para Referéndum de Autonomías 2006.

**EXPERIENCIA LABORAL N.º 13**

**Periodo de la actividad laboral**

Marzo a julio del 2006.

**Institución donde se realizó la actividad laboral**

**CORTE DEPARTAMENTAL ELECTORAL DE LA PAZ, ELECCIONES  
CONTITUYENTES Y REFERENDUN AUTONOMICO 2006**

**Cargo desempeñado**

Capacitadora.

**Funciones**

- Trabajo en equipo multidisciplinario para la elaboración los materiales de difusión. Se preparó en coordinación de todas las circunscripciones el contenido de las mismas en base a las características de coyuntura.
- Capacitación a notarios y notarias electorales de la circunscripción 18. Como requisito para que los notarios repliquen el contenido de la temática coyuntural a los jurados y juradas, previo al acto electoral.
- Capacitación a los jurados (as) electorales de la circunscripción 18. Realizado en las comunidades de la circunscripción para que el día de la elección cumplan su función a cabalidad.

**Relación de sub/súper ordenación**

Relación directa de la Circunscripción 18, Sala Provincias.

**Productos significativos/ resultados**

Capacitación a notarios y jurados electorales para Elecciones Constituyentes y Referéndum Autonomico 2006.

**EXPERIENCIA LABORAL N.º 14**

**Periodo de la actividad laboral**

Noviembre 2006, 2 meses.

**Institución donde se realizó la actividad laboral****GOBIERNO MUNICIPAL DE LA PAZ, PROGRAMA BARRIOS DE VERDAD****Cargo desempeñado**

Socióloga consultora para la elaboración del “Diagnóstico Sociodemográfico de los Barrios Alto Valle Hermoso, Pacasa Central y Alto Escobar Uría”.

**Funciones:**

- Reuniones de coordinación con los dirigentes. Para consensuar reuniones, cronogramas para la difusión del Programa y la aplicación de la boleta censal.
- Reuniones barriales para la difusión del Programa. Como un requisito para que la población objetivo esté debidamente informada respecto de las características de la consultoría.
- Elaboración de la boleta censal. Trabajo de Gabinete, en el cual se elaboró un instrumento que permitiría levantar datos de las familias beneficiarias. Esta boleta contenía las siguientes partes: Datos generales del beneficiario; la Conformación de su grupo familiar, los ingresos, tipo de trabajo, formas de organización.
- Capacitación y coordinación con los y las involucradas para el levantamiento de datos (estudiantes de los colegios de los barrios). Como una estrategia para involucrar a la población en el proceso participativo.
- Redacción de los documentos del Diagnóstico Sociodemográfico. Se realizó en base a los resultados de la información obtenida en el trabajo de campo y de gabinete, documento entregado a la Coordinación del Programa Barrios de Verdad del Gobierno Municipal de La Paz.

**Relación de sub/súper ordenación**

Relación directa de la Jefatura de Desarrollo Comunitario.

**Productos significativos/ resultados**

Diagnostico Sociodemográfico de los Barrios Alto Valle Hermoso, Pacasa Central y Alto escobar Uría”.

**EXPERIENCIA LABORAL N.º 15****Periodo de la actividad laboral**

Septiembre del 2002 a mayo del 2003, 7 meses.

**Institución donde se realizó la actividad laboral**

**CENTRO DE ASESORAMIENTO EMPRESARIAL MULTIDISCIPLINARIO CAEM CONSULTORES, PROYECTO “MEJORAMIENTO DEL BARRIO COMPLEMENTO YUNGUYO EL ALTO” PARA EL FONDO NACIONAL DE DESARROLLO REGIONAL FNDR Y EL GOBIERNO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE EL ALTO**

**Cargo desempeñado**

Promotora social.

**Funciones:**

- Organización de la población del área del proyecto. Esta actividad fue realizada para que los beneficiarios participen en los talleres programados de acuerdo al cronograma establecido.
- Promoción y difusión del proyecto en el área de influencia. Como requisito para que la población beneficiaria esté debidamente informada sobre las actividades a realizarse en el proceso del proyecto.
- Apoyo en el proceso de capacitación a los beneficiarios del proyecto. Tarea realizada para que las capacitaciones en diferentes temáticas logren su objetivo.
- Apoyo en la sistematización de la información. Tarea que consistió en la búsqueda de información secundaria, foliado del informe entre otros.
  
- Organización de ferias educativas. Tarea que consistió en organizar a la población para que participen en diferentes grupos y temáticas de acuerdo a los objetivos del Programa.
- Acompañamiento social en la implementación del módulo sanitario. Tarea diaria realizada con el arquitecto encargado de supervisar la construcción de los módulos por parte de los beneficiarios para desarrollar una comunicación fluida entre el área técnica y los vecinos.

**Relación de sub/súper ordenación**

Relación directa de la gerencia del proyecto.

**Productos significativos/ resultados**

Implementación del proyecto Mejoramiento de Barrios, Zona Complemento Yunguyo,

Ciudad de El alto.

**EXPERIENCIA LABORAL N.º 16**

**Periodo de la actividad laboral**

Abril del 2001, 15 días.

**Institución donde se realizó la actividad laboral**

**ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, PROGRAMA INTERNACIONAL PARA LA ERRADICACIÓN DEL TRABAJO INFANTIL IPEC/MINERA, PROYECTO PREVENCIÓN Y ELIMINACIÓN PROGRESIVA DEL TRABAJO INFANTIL EN LA MINERIA**

**Cargo Desempeñado**

Encuestadora.

**Funciones:**

- Aplicación de encuestas a la población infantil en las poblaciones mineras del Municipio de Tipuani. Implementado para determinar las condiciones socioeconómicas, de salud e identificación de las vulnerabilidades de este grupo poblacional del área del proyecto.

**Relación de sub/súper ordenación**

Relación directa con la coordinadora del proyecto.

**Productos significativos/ resultados**

Encuestas a población minera infantil del Municipio de Tipuani.

**EXPERIENCIA LABORAL N.º 17**

**Periodo de la actividad laboral**

Septiembre 1999 a abril del 2000.

**Institución donde se realizó la actividad laboral**

**EMPRESA CONSTRUCTORA ECOFER S.R.L., PROYECTO DE ALCANTARILLADO SISTEMA AUTOFINANCIADO, URBANIZACIONES ASUNCION SAN PEDRO, VILLA ESTHER, SAN LUIS ZONGO, Y AMOR DE DIOS**

**Cargo desempeñado**

Promotora.

**Funciones:**

- Coordinación con las dirigencias vecinales para el cumplimiento de los acuerdos con la empresa. Tarea cumplida para que los dirigentes hagan la mediación con la población de los barrios y la empresa constructora.
- Visitas a domicilio para el cumplimiento de los acuerdos vecinales con la empresa. Tarea cumplida para que los beneficiarios del proyecto cancelen las deudas por conexiones del servicio de alcantarillado.

**Relación de sub/súper ordenación**

Relación directa con la gerencia.

**Productos significativos/ resultados**

Reuniones vecinales con la dirigencia en función de acuerdos con la empresa.

**EXPERIENCIA LABORAL N.º 18****Periodo de la actividad laboral**

Marzo 1999, 1 día.

**Institución donde se realizó la actividad laboral**

**CENTRO DE PROMOCIÓN MINERA CEPROMIN, PROYECTO “PROMOCION DE LA MUJER MINERA PALLIRI Y AMA DE CASA”, TALLER “CONSOLIDACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES DE BASE”**

**Cargo desempeñado**

Capacitadora.

**Funciones:**

Ejecución del Curso Taller. Taller ejecutado en función del Programa y metodología preparado en el que se analizó y destaco la participación de las mujeres.

**Relación de sub/súper ordenación**

Relación directa con la coordinadora del proyecto.

**Productos significativos/ resultados**

Taller ejecutado.

**EXPERIENCIA LABORAL N.º 19****Periodo de la actividad laboral**

Abril 1999.

**Institución donde se realizó la actividad laboral**

**CENTRO DE PROMOCIÓN MINERA CEPROMIN**

**Cargo desempeñado**

Consultora por producto para la elaboración de la Memoria del VI Ampliado Nacional de Amas de Casa, abril 1999.

**Funciones:**

- Sistematización de la información del evento. Realizado para documentar la actividad realizada en relación al VI ampliado Nacional de las Mujeres mineras Amas de Casa.
- Revisión del documento borrador con los responsables de la institución. Realizado como un requisito para la redacción del documento final de acuerdo a contrato.
- Redacción del documento final. En base a la información del evento y después de haber consensado su contenido y aprobado el borrador por la coordinadora.

**Relación de sub/súper ordenación**

Relación directa con la coordinadora del proyecto.

**Productos significativos/ resultados**

Elaboración de la Memoria del VI Ampliado Nacional de Amas de Casa, abril 1999.

**EXPERIENCIA LABORAL N.º 20**

**Periodo de la actividad laboral**

Marzo 1998, 7 meses.

**Institución donde se realizó la actividad laboral**

**MINISTERIO DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y PLANIFICACION,  
VICEMINISTERIO DE PARTICIPACION POPULAR Y FORTALECIMIENTO  
MUNICIPAL, UNIDAD DE FORTALECIMIENTO COMUNITARIO**

**Cargo desempeñado**

Consultora Nacional para el Programa de Formación y Capacitación Comunal.

**Funciones:**

- Capacitación en talleres. Realizado en diferentes instancias, consensado con las organizaciones de base para la difusión de la Ley de Participación Popular.

**Relación de sub/súper ordenación**

Relación directa de la Unidad de Fortalecimiento Comunitario.

**Productos significativos/ resultados**

Comunidades capacitadas en función al fortalecimiento comunitario y Participación Popular.

**EXPERIENCIA LABORAL N.º 21****Periodo de la actividad laboral**

De septiembre a diciembre de 1998.

**Institución donde se realizó la actividad laboral**

**GOBIERNO MUNICIPAL DE LA PAZ, SUBALCALDIA MAX PAREDES**

**Cargo desempeñado**

Responsable del Área de Educación, Responsable de Desarrollo Humano a.i.

**Funciones:**

- Elaboración de la base de datos respecto de los Centros Educativos ubicados en el área de influencia. Para establecer una relación entre las autoridades de los Centros Educativos y la Sub Alcaldía.
- Reuniones con los Directores/ Directoras de los colegios y escuelas respecto del funcionamiento las juntas escolares. Espacios en los que se evaluó el papel de los y las direcciones y su relación con estas instancias de control de la sociedad civil.
- Asambleas de evaluación en colegios y escuelas de la Sub Alcaldía, respecto del funcionamiento de las Juntas Escolares. Tarea realizada para que los padres de familia en asambleas evalúen el cumplimiento de los objetivos por los que fueron creadas la Juntas Escolares.

**Relación de sub/súper ordenación**

Relación directa de Desarrollo Humano.

**Productos significativos/ resultados**

Coordinación con las Unidades Educativas del área correspondiente a la Sub Alcaldía Max Paredes.

**EXPERIENCIA LABORAL N.º 22****Periodo de la actividad laboral**

Enero 1998, 1 semana.

**Institución donde se realizó la actividad laboral**

**INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA, PROGRAMA NACIONAL DE ATENCION A NIÑOS MENORES DE 6 AÑOS**

**Cargo desempeñado**

Encuestadora.

**Funciones:**

- Aplicación de la medición en talla y peso. Para controlar si el desarrollo de los niños estaba dentro los parámetros las organizaciones internacionales, aplicado en una población según muestreo.

**Relación de sub/súper ordenación**

Relación directa con la coordinadora del proyecto.

**Productos significativos/ resultados**

Aplicación de la medición de talla y peso a la población infantil menores de 6 años, zona Pampahasi.

**EXPERIENCIA LABORAL N.º 23**

**Periodo de la actividad laboral**

Agosto 1997.

**Institución donde se realizó la actividad laboral**

**AGUAS DEL ILLIMANI**

**Cargo:** Socióloga, Promotora Social.

**Funciones:**

- Atención a las zonas de las ciudades de La Paz y El Alto en relación a los servicios del agua y alcantarillado sanitario.

**Relación de sub/súper ordenación**

Dependiente de la Unidad de Estudios y Proyectos.

**Productos significativos/ resultados**

Relación con las zonas de las ciudades de La paz y El Alto en los proyecto de agua y alcantarillado.

**EXPERIENCIA LABORAL N.º 24**

**Periodo de la actividad laboral**

Del 15 de 4 octubre de 1992 al 31 de julio de 1997, 5 años.

**Institución donde se realizó la actividad laboral**

**SERVICIO AUTONOMO MUNICIPAL DE AGUA POTABLE Y  
ALCANTARILLADO SAMAPA**

**Cargo desempeñado**

Socióloga, Promotora Social.

**Funciones:**

- Aplicación de censos en las zonas de intervención del Programa SAMAPA- FIS. Tarea realizada para determinar si la zona y/o barrio solicitante del servicio del agua tenía la población suficiente para proseguir con la licitación de la empresa encargada de realizar los trabajos en la zona y/o barrio.
- Evaluación social para la implementación de los servicios de agua potable y alcantarillado en las ciudades de La Paz y El Alto. Se realizaba a través del trabajo de campo en las zonas y/o barrios, visitando para observar las condiciones objetivas de los mismos.
- Capacitación a las poblaciones beneficiarias de los Proyectos SAMAPA – FIS. Actividad programada en consenso con los dirigentes para explicar a la población los costos del proyecto, la necesidad de cumplir con los pagos para que otras zonas se beneficien del servicio, formas de consumo adecuado del agua evitando su derroche y como un recurso que contribuía al desarrollo integral de la salud, entre otros.
- Reuniones de coordinación y evaluación con las autoridades del Fondo de Inversión Social. Para determinar si los objetivos del programa se cumplían.

**Relación de sub/súper ordenación**

Dependiente de la Unidad de Estudios y Proyectos, Gerencia Técnica.

**Productos significativos/ resultados**

Relación con las zonas de la ciudades de La Paz y El Alto en los proyecto de agua y alcantarillado, especialmente con el Proyecto SAMAPA – FIS en las que se realizó capacitaciones para el uso adecuado del recurso agua, financiamiento y origen de la deuda

externa, que incidieron en el pago del crédito de las poblaciones beneficiarias del proyecto; así mismo evaluación social en diferentes zonas de las ciudades de Paz y El Alto para la dotación domiciliaria de agua potable y alcantarillado.

## **II. IMPLEMENTACION DEL PROGRAMA DE REPOSICION DE PERDIDAS, PARA LA LIBERACION DEL DERECHO DE VIA: CASO CONSTRUCCION DE LA CARRETERA SANTA BARBARA – CARANAVI – RIO ALTO BENI – QUIQUIBEY.**

### **2.1 JUSTIFICACION**

La presente sistematización tiene que ver con la experiencia laboral realizada dentro del componente social<sup>6</sup>, en la construcción de la Carretera Santa Bárbara – Caranavi – Rio Alto Beni – Quiquibey del Departamento de La Paz, para describir las características relacionadas con la implementación del Programa de Reposición de Pérdidas (PRP) para la Liberación del Derecho de Vía (LDV), ejecutado por la Empresa Accidental AR-BOL. Este programa fue ejecutado a través del equipo multidisciplinario compuesto por las áreas

---

<sup>6</sup>Se entiende por componente social a las actividades realizadas por el equipo de Reposición de Pérdidas para la ejecución del Programa de Reposición de Pérdidas para la Liberación del Derecho de Vía, compuesto por arquitectos, agrónomos, abogados y una socióloga. La característica principal era tomar contacto con las poblaciones afectadas por la construcción de la carretera, a quienes el Estado indemnizo los daños producidos en sus propiedades.

técnica, jurídica, agronómica y social supervisado por la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) en su calidad de contratante.

Esta experiencia posibilita describir y explicar las actividades realizadas por el área social<sup>7</sup> considerando que ésta es una dimensión fundamental de los proyectos carreteros, pues se intervino en espacios sociales que geográficamente pertenecen a poblaciones originarias y/o migrantes con características específicas, respecto a sus formas de organización socioeconómica, política e ideológica, desconocidas por los profesionales del área técnica (ingenieros en las diferentes especialidades). Los profesionales ingenieros están poco acostumbrados a considerar a las poblaciones afectadas para la elaboración de los proyectos, sostener una relación horizontal y de coordinación con las mismas, por el contrario familiarizados con las relaciones de tipo jerárquico autoritario lo que genera conflictos al momento de la ejecución de las obras por subestimar sus necesidades; en ese entendido el área social contribuyó al conocimiento de las formas de organización sociales, económicas de las comunidades e intervino como mediación entre el Estado y la sociedad civil para el cumplimiento de los protocolos establecidos con las entidades internacionales<sup>8</sup> en procura de mitigar los efectos negativos producidos al momento de ejecutar las obras concernientes a la construcción de la carretera.

La importancia del trabajo realizado por el área social en la construcción de una carretera como es el caso de Santa Bárbara- Quiquibey, tiene que ver con los términos de referencia descritos por la Administradora Boliviana de Carreteras<sup>9</sup> donde se detalla que el trabajo a realizar por los especialistas del Equipo de Reposición de Pérdidas, debió caracterizarse por el relacionamiento con las comunidades a través de sus autoridades locales para consensuar cronogramas y convenios de manera oportuna y previa durante la ejecución del Programa, de manera que los resarcimientos por los reasentamientos, afectaciones de las propiedades y cultivos respondan a sus características inherentes y que tengan como resultado una compensación justa por parte del Estado.

---

<sup>7</sup> Dentro del componente social descrito, se encontraba el área social cuyas actividades laborales eran realizadas por la socióloga.

<sup>8</sup> Específicamente el convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo y de las normas del IFC, Sigla en inglés de la Cooperación Financiera Internacional (International Finance Corporation), establecen para el caso de la intervención en las poblaciones indígenas el trato justo en la compensación monetaria por parte del Estado.

<sup>9</sup> Los términos de referencia mencionados, se encuentran delineados en el Manual Ambiental de Carreteras del 2016.

Por lo expuesto se puede afirmar que las tareas asumidas desde el área social a través de la formación sociológica, en espacios laborales monopolizados por el área técnica, aportaron a la lectura y comprensión integral respecto de las características de las poblaciones ubicadas en el área del proyecto carretero. A través de la intervención social se ha podido identificar por ejemplo formas de organización social y de producción, ocupación espacial, articulación económica regional, movimientos de las poblaciones afectadas, que producto de la construcción de la carretera pueden ser desarticulados y afectar su reproducción.

## **2.2 DELIMITACION DEL OBJETO DE ESTUDIO**

Desde el año 2006, con el ascenso al poder del Movimiento al Socialismo MAS se ha trabajado en los nuevos lineamientos estratégicos<sup>10</sup> resumidos en **la Bolivia digna**: erradicación de la pobreza y la inequidad con una justa y equitativa distribución de los recursos; **la Bolivia democrática**: construcción de un Estado plurinacional que ponga en práctica el ejercicio del poder social; **la Bolivia productiva**: cambio y diversificación de la matriz productiva y **la Bolivia soberana**: construcción del Estado soberano auto determinado y con identidad propia para “vivir bien”, se ha dado inicio al denominado proceso de cambio.

En esta perspectiva el gobierno ha elaborado el Plan Nacional de Desarrollo cuyos ejes articuladores son teóricamente la construcción del nuevo patrón de desarrollo integral y diversificado, la administración de los recursos naturales renovables y no renovables, la diversificación de la economía a través de la industrialización, la implementación de medidas sociales que permitan el empoderamiento de los movimientos sociales y de los pueblos indígenas originarios campesinos en procura de la construcción de un Estado Pluricultural comunitario y descolonizado<sup>11</sup>.

Para la construcción de una Bolivia nueva, los nuevos lineamientos del Estado Plurinacional deben ser instrumentalizados con la implementación de los 13 pilares<sup>12</sup>: 1) Erradicación de la pobreza extrema, 2) Socialización y universalización de los servicios básicos con soberanía para vivir bien, 3) Salud, educación y deporte para la formación de un ser humano integral, 4) Soberanía tecnológica con identidad propia, 5) Soberanía

---

<sup>10</sup> Los lineamientos a los que se hace referencia, se encuentran desarrollados en el Plan Nacional de Desarrollo 2006- 2011 del Ministerio de Planificación Del Desarrollo, Viceministerio de Planificación y Coordinación.

<sup>11</sup> Estos ejes han sido tomados como referencia del Plan Nacional de Desarrollo 2006- 2011, Ministerio de Planificación.

<sup>12</sup> Los pilares están explicados de manera extensa en la Agenda Patriótica 2025.

comunitaria financiera sin servilismo al capitalismo financiero, 6) Soberanía productiva con diversificación y desarrollo integral sin la dictadura del mercado capitalista, 7) Soberanía sobre nuestros recursos naturales con nacionalización, industrialización y comercialización en armonía y equilibrio con la Madre Tierra, 8) Soberanía alimentaria a través de la construcción del saber alimentarse para Vivir Bien, 9) Soberanía ambiental con desarrollo integral, respetando los derechos de la Madre Tierra, 10) Integración complementaria de los pueblos con soberanía, 11) Soberanía y transparencia en la gestión pública bajo los principios de no robar, no mentir y no ser flojo, 12) Disfrute y felicidad plena de nuestras fiestas, de nuestra música, nuestros ríos, nuestra selva, nuestras montañas, nuestros nevados, de nuestro aire limpio, de nuestros sueños, 13) Reencuentro soberano con nuestra alegría, felicidad, prosperidad y nuestro mar.

El Plan de Desarrollo Económico y Social “se constituye en el marco estratégico y de priorización de metas, resultados y acciones” ( Plan Nacional de Desarrollo 2016,56) que para la implementación de los proyectos de infraestructura están enmarcados en el segundo pilar de la Agenda Patriótica, que “apunta a la consolidación de las condiciones para que el país se constituya en el centro de integración vial de la región, es decir la conexión de las poblaciones del norte con las del sur y de este a oeste” (Plan Nacional de Desarrollo,2016,159), se menciona además la intención de “desarrollar las condiciones para que el país se convierta en el eje articulador entre los países vecinos, conectando las poblaciones y flujo de mercancías del océano atlántico al océano pacífico” ( Plan Nacional de desarrollo 2016, 59).

La institución designada por el Estado para el cumplimiento de las metas citadas es la Administradora Boliviana de Carreteras ABC, creada mediante ley 3507 del 27 de octubre del 2006 que en la actualidad ejecuta la construcción de la red vial fundamental “como parte del corredor este-oeste que vincula los puertos del Pacífico de Chile (Arica e Iquique) con el Puerto de Santos en el Atlántico en Brasil a través de las rutas de Bolivia. Adicionalmente se vincula con los puertos de Antofagasta en Chile, utilizando la vía férrea y mediante un ramal con los de Ilo y Matarani en el Perú” (Diagnóstico Inicial del Ambiente, 154).

Las atribuciones y funciones que le competen a la Administradora Boliviana de Carreteras ABC implican: promover, planificar, programar, coordinar, supervisar, evaluar la ejecución

de estudios, diseños de planes, programas de ejecución de obras de construcción nueva, reconstrucción, rehabilitación y/o mejoramiento, mantenimiento y conservación, atención de emergencias viales y de operación, control de pesos y dimensiones, seguridad vial y atención de usuarios, para lograr la transitabilidad permanente y adecuada en la Red Vial Fundamental.

El tramo carretero Santa Bárbara – Caranavi – Río Alto Beni – Quiquibey, es parte de la Ruta N°3 “La Paz - Caranavi - Yucumo - San Borja - Trinidad” de la Red Fundamental de carreteras del país y del Corredor Norte La Paz – Guayaramerían - Cobija a través de las Rutas Fundamentales No 3, 8 y 13 (El Choro - Cobija), que vinculan a tres Departamentos La Paz, Beni y Pando.

La construcción de una carretera supone la puesta en marcha de un proceso en el que participan equipos interdisciplinarios para la elaboración de la Evaluación de Impacto Ambiental (EEIA) del cual se desprende el área ambiental que a su vez está conformada por el componente social en el que se deben realizar los estudios socioeconómicos y las Consultas Públicas en la primera etapa y en la etapa constructiva la implementación del Programa de Reposición de Pérdidas (PRP) en las poblaciones afectadas para la liberación del Derecho de Vía LDV.

La implementación del Programa de Reposición de Pérdidas (PRP) está orientado a trabajar con las poblaciones afectadas por la construcción de una carretera, es decir para mitigar los efectos económicos, sociales y de medio ambiente causados y prevenir los posibles impactos socioeconómicos como los conflictos sociales, razón por la cual el área social cumple un rol importante considerando que debe entablar un relacionamiento permanente y consensuado con las autoridades comunales, de manera que los afectados cumplan los acuerdos realizados en las Consultas Públicas etapa del Estudio de Impacto Ambiental (EIA), mientras que con los directos afectados se logre la compensación económica de manera justa, por parte del Estado previa a la etapa de la construcción, solucionando todos los conflictos.

Bajo estas consideraciones el objeto de la presente memoria laboral es la descripción y análisis del rol y de las funciones del área social en el Programa de Reposición de Pérdidas para la Liberación del Derecho de Vía (DDV) ejecutado para la construcción de la carretera Santa Bárbara - Caranavi- Río Alto Beni- Quiquibey, cuya característica principal ha sido

el trabajo multidisciplinario desempeñado por el Equipo de Reposición de Pérdidas. La ejecución de mencionado Programa fue diseñado por la Gerencia Ambiental de la Administradora Boliviana de Carreteras, para mitigar los impactos socio económicos negativos producidos a partir de la intervención en las 110 comunidades asentadas desde Santa Bárbara en el Departamento de La Paz hasta Quiquibey frontera con el Departamento del Beni, denominada como área de influencia directa.

Este Proyecto fue iniciado el año 2010 con los Estudios de Evaluación de Impacto Ambiental (EEIA), desde el 2011 al 2013 se ha ejecutado el Programa de Reposición de Pérdidas y realizada parcialmente la construcción hasta el año 2014, habiendo rescindido el contrato la Empresa Accidental AR-BOL por razones técnicas y de presupuesto, en la actualidad los trabajos son encarados por la Empresa Royal.

### **2.2.1 DELIMITACION ESPACIAL**

Espacialmente este trabajo está circunscrito a la Carretera Santa Bárbara- Caranavi- Rio Alto Beni- Quiquibey del Departamento de La Paz, en una extensión de 172 Km y 110 comunidades denominada para efectos del proyecto como el área de influencia directa y que en la actualidad sigue en construcción<sup>13</sup>.

### **2.2.2 DELIMITACION TEMPORAL**

Está referida a los años 2011- 2013, periodo en el que se ejecutó el Programa de Reposición de Pérdidas para la Liberación del Derecho de Vía (LDV), conformada por el equipo multidisciplinario, es decir por arquitectos, abogados, agrónomos y una socióloga.

### **2.3 DEFINICION DE LA PROBLEMÁTICA DE INTERVENCION**

Para la construcción de la carretera Santa Bárbara – Caranavi – Rio Alto Beni- Quiquibey han incidido los siguientes factores **1)** Las políticas del actual gobierno relacionadas al control de los espacios territoriales que históricamente has sido relegados como es el caso de la Amazonía y sobre la cual se procura el desarrollo a través del manejo y control de la biodiversidad<sup>14</sup>,**2)** la necesidad de construir el corredor bioceánico que posibilite que Bolivia se convierta en el eje articulador de la región<sup>15</sup> para lo cual se promueve la

---

<sup>13</sup> Se debe aclarar que temporalmente y por razones de incumplimiento de las salvaguardas del BID, el Estado a través de la Administradora Boliviana de Carreteras, suspendió la construcción de la Carretera ejecutada por la Empresa Accidental AR-BOL, en la actualidad se hace cargo de los trabajos la Empresa Royal.

<sup>14</sup> Mencionados en el Estudio de Evaluación Ambiental Estratégica del Corredor Norte, diciembre 2006.

<sup>15</sup> Explicado en el Plan Nacional de Desarrollo, del que se desprenden las políticas sectoriales en relación a la construcción de la red vial fundamental Plan Nacional de Desarrollo 2016.

construcción de la Red Vial Fundamental desprendida del Plan Nacional de Desarrollo ( en el segundo pilar), **3)** las demandas de las poblaciones relacionadas a la necesidad de integración con los centros urbanos importantes para comercializar sus productos, acceder a los servicios de salud y educación relegados<sup>16</sup>.

La construcción de esta carretera ha sido viabilizada mediante el contrato formal realizado entre la Administradora Boliviana de Carreteras y la Empresa Accidental AR-BOL<sup>17</sup> bajo la modalidad “Llave en Mano”<sup>18</sup> estableciendo las características y condiciones sobre las cuales se ejecutaron los trabajos en las diferentes etapas: Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, diseño final, etapa constructiva en la que se ejecutó el Programa de Reposición de Pérdidas como un componente complementario.

La participación del área social en los proyectos carreteros en nuestro medio data de los años noventa, resultado de las sugerencias de las entidades financiadoras<sup>19</sup>, del convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo OIT y las Normas del IFC<sup>20</sup> sobre reasentamiento involuntario, en las que se especifica la necesidad de involucrar a las poblaciones objeto del desarrollo<sup>21</sup> en la toma de decisiones para la definición y aprobación de los proyectos mencionados, los que son viabilizados a través de la participación del área social por las características inherentes a la formación académica como es el caso de la

---

<sup>16</sup> Estos requerimientos han sido mencionados en las Consultas Públicas realizadas en la región en noviembre del 2010, los detalles se encuentran en el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, Carretera Santa Bárbara-Caranavi-Rio Alto Beni- Quiquibey, inciso E. Consultas Públicas, ABC- ARBOL, noviembre 2010.

<sup>17</sup> El contrato para la ejecución del Diseño, Construcción, Control de Calidad y Mantenimiento de la Carretera Santa Bárbara-Caranavi-Rio Alto Beni- Quiquibey procedió después de haber cumplido con la autorización de la Ficha Ambiental, de acuerdo a licitación pública convocada por la Administrara Boliviana de Carreteras (ABC) N° 007/09 convocada a empresas constructoras en mérito al documento base de contratación (DBC) aprobado mediante resolución N° ABC/RPC0161/2009 de fecha 9 de septiembre del año 2009 para la construcción de la carretera Santa Bárbara-Caranavi- Rio Alto Beni-Quiquibey, haciéndose meritoria la contratación y adjudicación a la Asociación accidental AR-BOL. Redacción Oficial Documento Base de Contratación ABC 2009 La Paz Bolivia.

<sup>18</sup> La característica de los trabajos llave en mano es aquel, en el que el contratista se obliga frente al cliente a construir y poner en funcionamiento una obra determinada que él mismo previamente ha proyectado. En este tipo de contrato el énfasis ha de ponerse en la responsabilidad global que asume el contratista. Se otorga a un mismo contratante el diseño, la ejecución de las obras, puesta en marcha de las instalaciones, equipamiento, capacitación, transferencia intelectual y tecnología.

La empresa contratista bajo esta modalidad asume la obligación de ejecutar todo tipo de actividades: diseños, obras, suministros, transporte, equipo, personal especializado, financiamiento; de la misma manera la contratación del personal como ingenieros y todo tipo de especialistas para la ejecución de un gran proyecto, entregando en un plazo determinado habiendo terminado la totalidad del mismo y listo para funcionar. Carlos Felipe Santacruz O. Los Contratos Llave en Mano, Seminario Taller CAF, abril 2009.

<sup>19</sup> Las entidades financiadoras son el Banco Interamericano de Desarrollo BID, Banco Mundial BM y la Corporación Andina de Fomento CAF.

<sup>20</sup> Sigla en inglés de la Cooperación Financiera Internacional (International Finance Corporation).

<sup>21</sup> Definición de Arturo Escobar relacionada a quienes va dirigido un proyecto específico, (Escobar 2007).

sociología<sup>22</sup>. La intervención del área social ha significado la irrupción en un campo laboral monopolizado por el área técnica (compuesta por las diferentes especialidades de la ingeniería), quienes no consideran los criterios sociales para encarar los proyectos carreteros ni en el diseño ni en la construcción, que asumidos con una mirada técnica afectaban por ejemplo a viviendas de personas vulnerables, el cementerio de una comunidad, el desvío de un manantial que provee de agua a la comunidad, la posta sanitaria o la escuela problemáticas que son entendidas, interpretadas y visibilizadas por los especialistas sociales, ante los responsables de la elaboración del diseño de una carretera. Para graficar lo mencionado se cita el testimonio del Ing. Yesid Escalera responsable del diseño de la carretera Santa Bárbara- Caranavi en el Tramo I, quien manifiesta que:

“Yo no puedo modificar el diseño, si alguna persona me dice has por aquí, no afectes allá, no puedo porque debo cumplir las normas establecidas por la ABC en este caso las del diseño geométrico; y en general existen varias normas que debemos cumplir los ingenieros en las diferentes especialidades para construir una carretera y están normadas por la Administradora Boliviana de Carreteras, dictadas en los manuales por ejemplo de drenaje, suelos, diseño. Para construir una carretera se debe tener en cuenta el radio de curvatura, las pendientes, el ancho del carril y la velocidad” (Y. Escalera, comunicación personal, marzo del 2018).

A través de este testimonio se puede evidenciar el desconocimiento que tienen los profesionales del área técnica respecto de los criterios sociales a ser considerados para el diseño de una carretera. Desde la lectura social se debe considerar a los sujetos sociales a quienes se les beneficia y/o afecta para evitar conflictos, respetando el manejo del espacio territorial de las poblaciones involucradas sin violentar su habitad.

Así mismo la construcción de una carretera supone para el caso del área social un trabajo a presión, es decir, que las empresas consultoras/ constructoras - como ha sido el caso de la empresa AR-BOL para la construcción de la carretera Santa Bárbara – Quiquibey,

---

<sup>22</sup> “El perfil profesional del sociólogo tiene que ver con la formación de investigadores sociales con las capacidades de desarrollar investigaciones teóricas y aplicadas y la administración de políticas sociales con la finalidad:  
b) realizar investigaciones aplicadas con el objetivo de diseñar, gestionar y evaluar planes programas y proyectos sociales de desarrollo” UMSA, Facultad de Ciencias Sociales, Carrera de Sociología 2009, Plan Académico Carrera de Sociología Capítulo IV.

establecen cronogramas que deben ser cumplidos de acuerdo a sus intereses económicos<sup>23</sup>, minimizando en un cronograma las actividades propias del especialista social<sup>24</sup>, donde no interviene el Estado amparados en la libre contratación, se pone el testimonio propio para evidenciar lo mencionado.

“Elizabeth, hemos tomado contacto con usted para contratarla como especialista social para que sea parte del equipo PRP en la construcción de la carretera Santa Bárbara – Quiquibey, usted tiene que integrarse de inmediato con los otros especialistas porque tenemos un retraso, las obras están por comenzar y el equipo debe realizar el trabajo en las comunidades en seis meses de manera que la maquinaria no esté paralizada, el trabajo de ustedes no es muy complicado” (D. Villarpando Especialista Ambiental, comunicación personal, enero 2011).

El trabajo del área social está supeditado a la imposición de cronogramas para el cumplimiento de los contratos establecidos entre el Estado y la constructora, a su vez existe una relación laboral entre las consultoras dedicadas al rubro constructivo y el/la especialista social que debe realizar las evaluaciones concernientes a la Liberación del Derecho de Vía (LDV), a partir la cual se aplica una sutil presión bajo la mirada de la eficiencia entendida como el alcance de los objetivos con el menor costo posible, y de la eficacia entendida como el cumplimiento de los objetivos en el menor tiempo posible, es decir que se genera una pugna interna para lograr que el área técnica, comprenda que el área social requiere de tiempo para establecer los contactos, consensuar acuerdos, y cronogramas de acción del Programa para lograr el objetivo como es la Liberación del Derecho de Vía (LDV).

“Ingeniero Méndez el equipo PRP no puedo realizar las visitas sin que antes la socióloga haya tomado contacto con las autoridades comunales, ella por su experiencia manifiesta que se debe socializar el Programa y pedir permiso para trabajar de acuerdo a la disposición que tengan ellos, no se puede imponer nada, ni siquiera porque las obras estén en riesgo de inicio, el trabajo del área social Ingeniero es delicado y se puede generar conflictos, ustedes deben comprender que el área social necesita tiempo para organizar a las comunidades”(A. Antezana ,Coordinador PRP, comunicación personal, marzo 2011).

---

<sup>23</sup> El incumplimiento de los cronogramas establecidos en los contratos, supone llamadas de atención, multas económicas y la suspensión definitiva.

<sup>24</sup> Se puede evidenciar este hecho en el contrato de trabajo entre la empresa Ingeniería Politécnica Americana socia de Electro Ingeniería(ambas formaron la empresa accidental ARBOL) y la especialista social, quien fue contratada por seis meses para realizar los trabajos para la ejecución del Programa de Reposición de Pérdidas, el mismo que se extendió a tres años. Contrato firmado en febrero del 2011 entre las partes.

Lo mencionado muestra que el área social, trabaja en condiciones adversas respecto a la manifestación de pugnas entre el contratante, como es la empresa constructora/ consultora y el/la contratada/contratado es decir, el/la especialista social. Los contratantes evitan por todos los medios las llamadas de atención, las multas y la suspensión del contrato de construcción, equivalente a la paralización de las obras, mientras que el especialista, tiene la necesidad de hacer respetar al área social en su dinámica específica, que repercute en el relacionamiento directo entre el área social y las comunidades considerando que ésta es la cara visible de la empresa, que frente al incumplimiento de los protocolos y las normativas que hacen al proyecto y programa, se vulnera los derechos de las comunidades afectadas y de los sujetos sociales afectados por la Liberación del Derecho de Vía<sup>25</sup>, en última instancia puede repercutir en la paralización de las obras que significaría un perjuicio económico para el Estado.

A partir de lo manifestado, se plantean las siguientes interrogantes:

### **2.3.1 FORMULACION DE LA PREGUNTA GENERAL**

**¿Cuál es el rol que desempeño el área social en la ejecución del Programa de Reposición de Pérdidas para la Liberación del Derecho de Vía, como parte de la construcción de la Carretera Santa Bárbara- Caranavi -Rio Alto Beni – Quiquibey del Departamento de La Paz, entendiendo por área social al grupo de especialistas cuya actividad principal consistió en el relacionamiento con las 110 comunidades afectadas por el proyecto carretero?**

### **2.3.2 FORMULACION DE LAS PREGUNTAS ESPECÍFICAS**

1. ¿Cuáles han sido las funciones realizadas por la especialista social en la ejecución del Programa de Reposición de Pérdidas para la Liberación del Derecho de Vía y su relación con las otras disciplinas?

---

<sup>25</sup> En los proyectos de infraestructura como es el caso del proyecto Santa Bárbara - Quiquibey, el Estado a través de la ABC, debe cumplir los protocolos establecidos y sugeridos por los Organismos Internacionales que hacen referencia al respeto de los derechos de las comunidades, citados en el convenio 169 de la OIT.

2. ¿Qué estrategias permitieron el relacionamiento con las 110 comunidades afectadas por la construcción de la Carretera Santa Bárbara – Caranavi – Rio Alto Beni - Quiquibey, para la implementación del Programa de Reposición de Pérdidas?

## **2.4 DELIMITACION DE LOS OBJETIVOS**

### **2.4.1. OBJETIVO GENERAL**

**Describir el rol desempeñado por el área social en la implementación del Programa de Reposición de Pérdidas Para la Liberación del Derecho de Vía, como componente fundamental del equipo de Reposición de Pérdidas, para la construcción de la Carretera Santa Bárbara – Caranavi – Rio Alto Beni – Quiquibey.**

### **2.4.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS**

1. Describir la relación laboral interdisciplinaria, que posibilitó la implementación del Programa de Reposición de Pérdidas para la Liberación del Derecho de Vía en la construcción de la carretera Santa Bárbara- Caranavi- Rio Alto Beni-Quibey.
2. Describir las estrategias diseñadas por el área social, que permitieron el relacionamiento con las 110 comunidades afectadas por la construcción de la carretera Santa Bárbara- Caranavi- Rio Alto Beni-Quibey, donde se implementó el Programa de Reposición de Pérdidas.

## **2.5 ASPECTOS TEÓRICO – CONCEPTUALES**

Para efectos de la presente sistematización se toma como referencia teórica el planteamiento del desarrollo desde la perspectiva de Arturo Escobar<sup>26</sup>, quien hace un estudio minucioso desde sus orígenes y desmitifica la propuesta planteada por los Estados Unidos<sup>27</sup> a través de la Doctrina Truman<sup>28</sup> junto a Europa<sup>29</sup>, construida como una

---

<sup>26</sup> Arturo Escobar de nacionalidad Colombiana, “es uno de los primeros estudiosos del mundo que hace años tuvieron la curiosidad de preguntarse por el sentido real del concepto de “desarrollo”. Junto con Sachs e Illich aprovechó los marcos filosóficos de Foucault y Habermas para desmenuzar el mito y revelar los prejuicios que permitieron el nacimiento y auge del discurso desarrollista en Estados Unidos y en Europa, que luego fue transmitido sin más al resto del mundo por las Naciones Unidas durante cuatro “décadas” de fracasos” (Orlando Fals Borda en Escobar 2007:7).

<sup>27</sup> Harry Truman en su discurso de posesión como presidente de los Estados Unidos (1949), analiza la realidad de los países sub desarrollados del mundo y considerando que se caracterizan por una situación de pobreza, mala alimentación, economía primitiva y estancada, con presencia de enfermedades, lo que se constituye en un obstáculo para las naciones más prosperas, anuncia su disposición por resolver estos problemas, haciendo un llamado al mundo entero especialmente a las sociedades europeas para la resolución de los mismos, de esta manera, el mencionado discurso se constituye en la Doctrina Truman, como resultado de la coyuntura histórica de finales de la segunda guerra mundial, así lo destaca Arturo Escobar en La Invención del Tercer Mundo (Escobar, 2007)

concepción teórica a partir de la cual se consolidará la intervención masiva en los países denominados del tercer mundo.

### **2.5.1 LA CONCEPCION DEL DESARROLLO<sup>30</sup>**

La presente memoria profesional trata de reflexionar sobre el papel que en los proyectos carreteros cumple el área social como parte de la práctica del desarrollo. Se parte de la constatación empírica de que en los mismos predominan los criterios técnicos, mientras que el área social cumple un papel complementario aunque en la realidad se requiere considerar las características sociales para la implementación de los mismos. Se utiliza en la elaboración del documento el concepto del discurso del desarrollo acuñado por Arturo Escobar quien conceptualiza a éste como un discurso en el sentido Foucaultiano, es decir, como un conjunto de conocimientos, de instituciones y subjetividades articuladas entre sí.

La apropiación del discurso del desarrollo<sup>31</sup> como construcción de los países desarrollados, como una tarea a ser cumplida para combatir el atraso, describe Arturo Escobar es la articulación de un proceso de cambio forzoso, un plan ambicioso a partir de las propuestas de Truman, cuyo objetivo principalmente se basaba en la generación de las condiciones necesarias para la industrialización a gran escala, tecnificación de la producción agrícola, urbanización, adopción de nuevos valores culturales, es decir, la reproducción de las características generales de las sociedades modernas convertidas en modelo a seguir por todos los países del mundo.

---

<sup>28</sup> La Doctrina Truman hace referencia a la aplicación del desarrollo, un programa destinado a la producción masiva como una estrategia clave para la paz y la prosperidad mundial. Esta doctrina “inició una nueva era en la comprensión y manejo de los asuntos mundiales, en particular de aquellos países económicamente menos avanzados” (Escobar2007:20).

<sup>29</sup> Una vez terminada la segunda guerra mundial y haberse conformado las Naciones Unidas, Europa es interpelada por la Doctrina Truman y asume el discurso del desarrollo junto a los Estados Unidos.

<sup>30</sup> Habiendo terminado la segunda guerra mundial los Estados Unidos en concordancia con su política exterior expansionista e interesados por los países de la región, especialmente los más cercanos geográficamente a su territorio, y por la consecución de la homogenización económica de los países a nivel planetario, especialmente de aquellos que habían sido caracterizados como menos desarrollados, asume la necesidad de una reestructuración para el cambio conscientes de que para ello se debía afectar su organización social, estructura económica, cultura, y sus costumbres, en un franco desconocimiento de las formas de organización propias de los países del Asia, África y Latinoamérica puestos en escena, generando las condiciones necesarias para la implementación del desarrollo en procura de mejorar las condiciones de vida de la población a nivel mundial.

<sup>31</sup> Se debe considerar que el desarrollo como concepto, ha generado una serie de análisis los que han desembocado en corrientes que van desde la economía hasta la filosofía y la política, en los que se han visto involucrados muchos autores como Iván Illich, Mudimbe, Chandra Mohanty y Arturo Escobar entre otros.

Como describe Escobar, el desarrollo se convirtió en un discurso propositivo para el cambio estructural desde la perspectiva de la masificación de la economía capitalista, una construcción histórico social a partir de la cual las sociedades del Asia, África y América Latina, son inducidas a asumir su nueva posición de dependencia respecto de las sociedades del primer mundo, catalogación que ha dado inicio a la forma moderna de colonización. La necesidad de expansión del capitalismo mundial liderizada por los Estados Unidos, encuentra en las características socioeconómicas de los países mencionados un objetivo sobre el cual construirá una corriente de interpretación económica política y social y sobre la cual basará su argumento, en relación a su intervención en los mismos.

Dados los lineamientos generales de la visión de los países desarrollados, respecto de la catalogación de la pobreza masiva del tercer mundo, desde su lectura y como resultado lógico de la carencia en salud, educación y especialmente en la economía, se asume la urgente necesidad de tomar acciones para cambiar estas circunstancias como una posición definitoria sobre el futuro de las mismas, “así la pobreza se convirtió en un concepto organizador y en objeto de una nueva problematización” (Escobar 2007,51), la de la pobreza como un rasgo caracterizador, cuya solución era el incentivo del crecimiento económico, a través del desarrollo.

Con esta base y en concordancia con sus objetivos, el concepto del desarrollo se articula como un discurso<sup>32</sup> interpelador a través de su premisa básica, “la creencia del papel de la modernización como única fuerza capaz de destruir supersticiones y relaciones arcaicas (...). La industrialización y la urbanización eran consideradas rutas progresivas e inevitables hacia la modernización” (2007,78). Así es asumido en las sociedades dependientes del capitalismo, pero también la norteamericana y europea, y bajo esta perspectiva se cree en la necesidad de generar un programa que permita viabilizar la solución de la pobreza de manera integral para unos, mientras que para otros el aprovechamiento de los recursos naturales de los países pobres. Construida la concepción del desarrollo como “el proceso de transición de una situación a otra (...) confería a los

---

<sup>32</sup> El desarrollo opera como discurso en la medida en que “se crea un espacio en el cual solo ciertas cosas pueden decirse e incluso imaginarse(...) es el proceso a través del cual la realidad social llega a ser la articulación del conocimiento y el poder, de lo visible y de lo expresable, cuando hay una relación entre el discurso con los conocimientos técnicos, políticos y económicos, el desarrollo se convirtió en el espacio para la creación sistemática de conceptos, teorías y prácticas, así lo explica Escobar 2007.

procesos de acumulación y desarrollo un carácter progresivo, ordenado y estable” (2007,76) de manera que los países subdesarrollados se desarrollarían.

La primera incursión en América Latina se concretó en Colombia, describe Escobar, se realizó el año 1949 a través del Banco Mundial BM<sup>33</sup> dando inicio a un proceso histórico de una larga intervención no solo para el país mencionado sino además para la región en su conjunto, así como de Asia y África<sup>34</sup> con la peculiaridad de que los países latinoamericanos consiguen su independencia respecto de la colonia en los inicios del siglo XIX, mientras que los otros después.

Mencionamos la percepción clara que tiene el autor respecto de la relación que se establece entre los Estados Unidos y los países de la región, como una justificación a su dependencia cuando manifiesta “A comienzos del siglo XX, en toda la región se sintió el ascenso de los Estados Unidos. Las relaciones Estados Unidos – Latinoamérica adoptaron un doble sentido desde comienzos del siglo. Si de una parte quienes estaban en el poder percibían que había oportunidades para un intercambio justo, de otra, Estados Unidos se sentía cada vez más autorizado para intervenir en los asuntos Latinoamericanos. Desde la política intervencionista del “gran garrote” de comienzos del siglo hasta el principio del “buen vecino” de los años treinta, las dos tendencias coexistieron en la política exterior de Norteamericana hacia Latinoamérica” (2007,57)<sup>35</sup>. Esta posición bien podría ser el resultado a las intenciones de construcción de las economías latinoamericanas de forma autónoma buscando su fortalecimiento, la consolidación de la democracia, la participación de los sectores medios y populares en el escenario político, que desde el análisis de Escobar

---

<sup>33</sup> En la consideración que hace Escobar, respecto de la incursión del Banco Mundial en Colombia, describe” el discurso del desarrollo ejemplificado por la Misión del Banco Mundial en Colombia, surgió en el contexto de una compleja coyuntura histórica. Su invención señalo un cambio significativo en las relaciones históricas entre Europa y Estados Unidos, de una parte, y la mayoría de los países de Asia, África y América Latina de la otra (...) creo un nuevo régimen de representaciones de estas últimas en la cultura euroamericana” Escobar 2007, 55”.

<sup>34</sup> Aunque el objetivo y la metodología de análisis, respecto de la realidad de Asia y África eran las mismas que de América latina, lo que da como resultado la misma catalogación de pobreza, para el caso especialmente de África, menciona el autor se crearon las condiciones para la intervención de manera sistemática y clara, “ Allí se presentó(...) como una conexión importante entre la declinación del orden colonial y el nacimiento del desarrollo” ( en esta cita el autor hace referencia a otros autores como Cooper, 1991;page 1991).

Es importante complementar el análisis que hace en relación a la materialización del desarrollo como un desafío al imperio Británico desde los años treinta, en su intento de materializar la generación de empleos y la oferta de alimentos, da inicio a estrategias de modernización de algunos sectores; para una complementación, acudir a La Invención del Tercer Mundo, 2007, 56).

<sup>35</sup> En esta parte, considero necesario mencionar el análisis que hace Escobar respecto de la política exterior relacionada con el intercambio justo, cuando menciona al secretario de Estado Robert Bacon en su expresión respecto a Sudamérica después de un viaje “Ellos “han pasado” (...) de la condición de militarismo, de la condición de revolución, a la condición de industrialización, hacia el camino del comercio exitoso, y se están convirtiendo en naciones grandes y poderosas” (2007,57).

fue mal interpretado por los Estados Unidos, de ahí el diseño de las políticas intervencionistas mencionadas, especialmente para evitar que el tercer mundo caiga en manos del comunismo.

De manera sistemática, organizada y progresiva se crearon las condiciones necesarias para la implementación de programas que resolvieran los problemas de la pobreza, aprovechando principalmente, la situación real de carencia económica respecto a los ingresos económicos, la precariedad en la salud, el bajo nivel de la educación, instaurando el discurso del desarrollo como justificativo a la necesidad de control de los recursos naturales presentes en la región.

La viabilización del desarrollo se materializará a través de la modernización, esto implicaba principalmente la industrialización y la urbanización para lo cual se necesitaba inversión de capital y como lo sostiene el autor, para ello se hizo necesario la participación de los gobiernos involucrados en relación con los organismos internacionales en procura de la resolución del atraso y el subdesarrollo.

Desde esta perspectiva y con la concurrencia de los organismos internacionales como el Banco Mundial BM, el Fondo Monetario Internacional FMI, y las Naciones Unidas a través de sus diferentes agencias<sup>36</sup>, menciona el autor, se da inicio a la formulación de la teoría del desarrollo bajo tres parámetros que se describen de manera sintética: 1) proceso de formación de capital que implicaba la tecnología, población y recursos, política fiscal y monetaria, industrialización y desarrollo agrícola, intercambio y progreso; 2) la consideración de las condiciones culturales como la educación y la necesidad de fomentar los valores culturales modernos; 3) la necesidad de crear instituciones para llevar a cabo los objetivos del desarrollo. (Escobar, 2007).

El vínculo entre las agencias internacionales y los gobiernos de los países subdesarrollados, establece una relación de subordinación y dependencia económica que legitima el rol de los primeros respecto de los segundos; a partir de este hecho el autor se refiere a la creación de los objetos del desarrollo bajo la lectura de los expertos, haciendo mención a “pobreza, tecnología y capital insuficiente, rápido crecimiento demográfico, servicios públicos inadecuados, prácticas agrícolas arcaicas, etcétera(...) y otros introducidos con mayor cautela como las actitudes y valores culturales, y la existencia de factores raciales,

---

<sup>36</sup> Como lo señala Arturo Escobar, El Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional fueron creados en 1944, mientras que las agencias de las Naciones Unidas datan de mediados de los años cuarenta (Escobar, 2007).

religiosos, geográficos o étnicos supuestamente asociados con el atraso” (Escobar, 2007,80).

Esta relación de dependencia, es asumida además como ejercicio del poder por parte de los expertos del desarrollo y de las organizaciones internacionales, una forma de comportamiento, según lo describe el autor estos “principios claros de autoridad, que tenían que ver con el rol de los expertos, con los criterios de conocimiento y competencia necesarios; con instituciones como Naciones Unidas que detentaban autoridad moral, profesional y legal para nominar objetos y definir estrategias, y con los organismos financieros internacionales que ostentaban los símbolos del capital y el poder (...) también concernían a los gobiernos de los países pobres con la autoridad política legal sobre la vida de sus súbditos; y finalmente, la posición de liderazgo de los países ricos que poseían el poder, el conocimiento y la experiencia para decidir lo que debía hacerse” ( Escobar 2007,81).

El desarrollo es una construcción deliberada que manifiesta una intencionalidad mesiánica asistencialista, aparentemente humanitaria y neutral, sin embargo como el autor va analizando y desmitificando se trata de la elaboración de una gran estrategia basada en la construcción, difusión e implementación del discurso del desarrollo, que tiene diferentes facetas según se presentan los años y las circunstancias historias<sup>37</sup> en las regiones y/o países sobre los que se va a trabajar y delimitados como el objeto, y que ha funcionado para el capitalismo internacional como instrumento de expansión planetaria. Sobre esta base se construyen las estrategias plasmadas en planes programas y proyectos estandarizados a través de la participación de las diferentes disciplinas académicas, que asumirán la política de los organismos internacionales y se posesionaran en las regiones en concordancia con los intereses del capital.

Construida la pobreza como un mal planetario y articulado el desarrollo como aparato de intervención sobre el mismo, se debe considerar varios aspectos que materializaron la presencia del aparato del desarrollo en los países tercermundistas, a lo que el autor

---

<sup>37</sup> El autor hace mención a la forma en que el discurso del desarrollo se adapta “aunque el discurso ha sufrido una serie de cambios estructurales, la arquitectura de la formación discursiva establecida en el periodo 1945 -1955 ha permanecido igual, permitiendo que el discurso se adapte a nuevas condiciones” Escobar, 2007,83).

denomina la profesionalización e instrumentalización del desarrollo<sup>38</sup>, que opera como “un campo institucional desde el cual los discursos eran producidos, registrados estabilizados, modificados y puestos en circulación” (2007,88), implementados a partir de “técnicas, estrategias y prácticas disciplinarias académicas (...) mecanismos a través de los cuales se crea y mantiene una política de la verdad y que permite que ciertas formas de conocimiento reciban el estatus de verdad” (2007,86).

Desde la perspectiva de los modelos de desarrollo económico<sup>39</sup>, plantea Escobar, el que tuvo mayor influencia en Latinoamérica fue el diseñado por la Comisión Económica para América Latina CEPAL<sup>40</sup> que “basaba su enfoque en la demostración empírica del deterioro histórico de los términos del intercambio que afectaba a los bienes primarios de los países de la periferia<sup>41</sup> (...). El deterioro de los términos de intercambio se consideraba como síntoma de la concentración de los adelantos del progreso técnico en el centro industrializado (...) la conclusión era la menor capacidad de acumulación de capital en la periferia. Por tanto se necesitaba una política específica de industrialización (...) la solución se hallaba entonces en programas domésticos de industrialización que permitieran a los países producir en casa los bienes que antes importaban. De allí el nombre de la estrategia de “industrialización por sustitución de importaciones” que fue el emblema de la Cepal” (2007,143), teoría que fue asumida por las elites nacionales y los expertos que procuraban la modernización del tercer mundo. En el caso boliviano estas medidas son implementadas a partir de las sugerencias emanadas del estudio del Plan Bohan que estableció las bases sobre las cuales debía desarrollarse la economía especialmente en el

---

<sup>38</sup> Cuando Escobar hace referencia a la profesionalización e institucionalización del desarrollo, se refiere al “proceso por el cual el tercer mundo es incorporado a la política del conocimiento especializado de la ciencia occidental” (Escobar 2007,86).

<sup>39</sup> Al respecto Escobar en el cap. II de la Invención del Tercer Mundo, hace un análisis de varios autores y sus planteamientos teóricos respecto a las teorías del desarrollo que no se aplican a la realidad de los países subdesarrollados, que hacen al acervo de los análisis de los estudios de las Naciones Unidas, entre los que analiza están Rosenstein, Nurkse, Lewis, Schumpeter entre otros.

<sup>40</sup> El autor cita el análisis de Sikkink, quien menciona la contribución de la corriente de la CEPAL planteada por economistas latinoamericanos, destacando su aporte al mencionar “los economistas latinoamericanos articularon una visión muy propia del desarrollismo como modelo durante los años cuarenta y cincuenta” Sikkink, citado por Escobar 2007,145).

Además hace mención a las corrientes marxistas y neo marxistas en las décadas de los sesenta, especialmente a la teoría de la dependencia, el capitalismo periférico y el intercambio desigual, que no tuvieron mayor incidencia en el desarrollo de la economía de los países de la región, sino como referencia teórica para el análisis crítico.

<sup>41</sup> Centro y periferia son términos acuñados por los economistas de la CEPAL como parte de la teoría de la dependencia, Escobar 2007.

oriente del país<sup>42</sup> con la intervención del Estado, de ahí la creación de la Corporación Boliviana de Fomento (CBF) en 1947<sup>43</sup>, la Cervecería Boliviana Nacional, la Compañía Nacional de Tabacos, Dillman, Stegue, Droguería Inti estos últimos como resultado de la iniciativa privada, mencionado por Roberto Del Barco (2012).

A todo lo mencionado se debe agregar que la economía del desarrollo<sup>44</sup> resultado de las políticas expansionistas del capital internacional, en especial de las norteamericanas se constituyeron en la base para el funcionamiento del aparato del desarrollo, en un modelo teórico a seguir por el cual todos los países objeto del desarrollo, debían basar sus comportamientos económicos para superar el retraso a través del ahorro, la inversión y la productividad<sup>45</sup>. La economía del desarrollo como corriente postulada para los países de la región es analizada por Escobar, quien sostiene que se caracterizó por relegar los procesos histórico – económicos como relación dialéctica, es decir como el resultado de un todo estructurado y en movimiento, en consideración de la existencia de los factores sociales, económicos, políticos e históricos, asumiendo que los mismos podían y debían ser tratados de manera aislada e inducidos por la tecnología, la inversión y el ahorro (Escobar 2007) de ahí la construcción de la economía subdesarrollada “caracterizada por un círculo vicioso de baja productividad, falta de capital e industrialización” (2007,148).

La economía del desarrollo como estructura de poder del desarrollo, erigió y consolidó su institucionalidad a través de la articulación del discurso, la teoría y su difusión, lo que dio origen a las instituciones del desarrollo mencionando el autor a las facultades de economía y las de planeación principalmente (Escobar 2007), estrategias a través de las que se lograría el avance del desarrollo con la concurrencia de los técnicos y expertos de las diferentes disciplinas académicas. Estas instituciones son trascendentales en la medida en

---

<sup>42</sup> Este Plan es analizado en detalle por Roberto Del Barco en su libro “Política Industrial, La Experiencia Boliviana, 2012. La implementación del Plan y/o Misión Bohan fue desarrollado en la misma línea de dependencia integrada por expertos en minería, agricultura y caminos bajo la supervisión de los Estados Unidos (Roberto Del Barco Gamarra, 2012).

“Este plan que en realidad fue el primer estudio metódico de la economía boliviana, proponía, entre sus recomendaciones centrales, la expansión y diversificación de la producción agrícola para lograr no sólo autosuficiencia, sino también un efecto en la sustitución de importación de bienes de consumo, que posibilitaría liberar divisas para orientarlas a la importación de bienes de capital (maquinaria)” (Roberto Del Barco 2012, introducción).

<sup>43</sup> La Corporación Boliviana de Fomento fue “creada como la institución impulsora del desarrollo industrial para marcar el carácter y participación decisiva del Estado” (Roberto Del Barco Gamarra, 2012, introducción).

<sup>44</sup> La política expansionista de los Estados después de la segunda guerra mundial, se basaba en los siguientes aspectos, desarrollados por Escobar: 1) consolidar el centro, 2) encontrar mayores tasas de ganancias en el extranjero, 3) asegurar el control de las materias primas, 4) expandir los mercados externos para los productos norteamericanos, 5) desplegar un sistema de tutelaje militar, sobre los cuales se erigió la economía del desarrollo (Escobar, 2007).

<sup>45</sup> El ahorro, la inversión y la productividad, son posturas de los pioneros de la economía del desarrollo desarrolladas por Escobar en el capítulo II de La Intervención del Desarrollo, 2007.

que contribuyen a la legitimación de las relaciones de poder establecidas a partir de la institucionalización de las mismas, el autor al respecto menciona con acierto que “las prácticas institucionales resultan cruciales no tanto porque representen gran parte de lo que en verdad se cataloga como desarrollo, sino especialmente porque contribuyen a producir y formalizar relaciones sociales, divisiones del trabajo y formas culturales” (2007,182).

La importancia de la planeación como una estrategia de la economía del desarrollo, que al ser consolidada como una disciplina contribuirá a la canalización para la solución de los problemas del atraso y el subdesarrollo con la aplicación de técnicas de investigación y evaluación; a partir de la planeación el Estado a decir de Escobar “cumple un papel decisivo (...) desde múltiples puntos de intervención en la economía (planeación económica, agrícola, sanitaria, educativa, familiar, y del diseño e implementación de los proyectos en diversas áreas” (Escobar, 2007,157), sobre los cuales primará la opinión de los especialistas y expertos y que dio origen al surgimiento de las políticas del desarrollo.

No se puede dejar de mencionar la posición del autor en relación de la aparente neutralidad del desarrollo cuando hace mención a que “la formulación de políticas tiene que tomarse como la práctica que involucra teorías específicas, tipos de conocimiento, habilidades administrativas y procesos de burocratización, que son todos profundamente políticos. La deconstrucción de la planeación nos lleva a concluir que solo mediante la problematización de estas prácticas ocultas, es decir, poniendo de manifiesto la arbitrariedad de las políticas reales, de los hábitos profesionales y de interpretación de los datos, y mediante la proposición de posibles lecturas y resultados alternativos, puede hacerse explícito el juego del poder en el despliegue aparentemente neutral del desarrollo” (Escobar 2007, 212).

Es importante hacer mención a la reflexión que hace Escobar respecto a la incorporación de los sujetos del desarrollo a través del discurso que varía en el tiempo, lo que significa la creación de campos específicos de acción y visión especializados lo que a su vez significa, para los organismos internacionales operar desde la perspectiva del control especializado, a través de la profesionalización e institucionalización con el objetivo de generar formas de comportamientos, nuevas estructuras funcionales de disciplinamiento<sup>46</sup>, pero no solo eso sino que este hecho es muy importante porque a partir de los cambios de comportamiento

---

<sup>46</sup> Foucault, propone esta categoría en mención a los “métodos que hicieron posible el control meticuloso de las operaciones del cuerpo que aseguraron la sujeción constante de sus fuerzas e impusieron sobre ellas una relación de docilidad – utilidad” (1979:137), que es tomada por Escobar para explicar cómo los sujetos sociales son adaptados a las nuevas formas de producir, de actuar y de pensar en el campo social. (2007,109).

asumidos como normales en el ámbito social y productivo principalmente, se puede hablar de la creación de la modernidad. (Escobar, 2007,266).

Lo descrito en apelación al análisis del autor mencionado, es considerado como una contribución teórica para entender los acontecimientos de la realidad de nuestro país desde la perspectiva de la implementación de los proyectos de infraestructura como es el caso de la construcción de las carreteras, que en la última década han tenido relevancia. En ese entendido la pregunta obvia es, cómo esta teoría funciona en una sociedad como la nuestra y de manera concreta qué relación tiene con la presente propuesta de sistematización que hace referencia al Programa de Reposición de Pérdidas implementado en 110 comunidades como parte de la construcción de la carretera Santa Bárbara – Quiquibey.

Debemos manifestar que el Programa de Reposición de Pérdidas implementado en parte<sup>47</sup> de las provincias Nor Yungas, Caranavi y parte de Sud Yungas – puerta de la Amazonía- es el resultado de la ejecución de las políticas del actual gobierno en relación a la necesidad de integración del norte amazónico boliviano con el resto del país, desprendido del segundo pilar del Plan Nacional de Desarrollo, “El deseo que tenemos hoy, es que el Estado sea capaz de tener dominio espacial y territorial de la amazonia que se exprese como posibilidad de desarrollo donde la biodiversidad es el centro estratégico donde se considera que no es solo una responsabilidad del Estado sino también de la comunidad, de los ciudadanos y de los pueblos indígenas” (Evaluación Ambiental Estratégica del Corredor Norte, 2006,presentación).

Se debe entender que el análisis de Escobar en relación al discurso del desarrollo tiene relevancia no solo por lo que manifiesta teóricamente sino por el conocimiento que produce<sup>48</sup>, un ejemplo de ello es el presente caso en el que se puede observar como se ha aplicado las estrategias de relacionamiento con las comunidades, las evaluaciones sociales<sup>49</sup>, los avalúos catastrales, avalúos agrícolas y el manejo de la normativa<sup>50</sup>

---

<sup>47</sup> El Programa fue implementado en las comunidades ubicadas en el área del camino existente, al que se denomina área de influencia directa, no así en el total de las provincias mencionadas. El detalle de las comunidades afectadas se encuentra en el diagnóstico.

<sup>48</sup> En concreto referidas a las técnicas que permiten un acercamiento a la realidad como el FODA, Marco Lógico entre otros.

<sup>49</sup> Los lineamientos generales de las estrategias de relacionamiento, las evaluaciones económicas de las poblaciones afectadas por causas de reasentamiento involuntario causados por la construcción de una carretera, así como la detección de las poblaciones vulnerables, se encuentran desarrollados en las salvaguardas de los financiadores como el Banco Mundial, El Banco Interamericano de Desarrollo y la CAF, para su revisión recurrir a: Lineamientos de Implementación de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias, Banco Interamericano de Desarrollo Washington, D.C., mayo 2007.

(estandarizada para los diferentes proyectos que en la actualidad se ejecutan en diferentes regiones del país), que han dado como resultado las compensaciones económicas de las poblaciones afectadas por la Liberación del Derecho de Vía, supervisado por los especialistas de la Gerencia Ambiental de la Administradora Boliviana de Carreteras quienes han controlado el cumplimiento de las evaluaciones sociales y los avalúos para la ejecución del Programa como resultado de los modelos que el Estado ha asimilado de las Agencias Financiadoras<sup>51</sup>, una formalidad por la cual se asegure que ha intervenido el área social en la realización de estudios sociales que determinen las formas de organización y situación económica para la aplicación de las salvaguardas<sup>52</sup> como es la implementación del Programa de Reposición de Pérdidas.

Las técnicas de evaluación, cuantificación y compensación de las poblaciones afectadas se constituyen en una estrategia paliativa denominada mitigación de impactos sociales y ambientales, una forma de ocultar los efectos reales como la desestructuración de las comunidades a través de procedimientos burocráticos establecidos en las salvaguardas asimiladas como modelos a seguir (de las agencias financiadoras) en las que se establece la necesidad de realizar por ejemplo el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (EEIA)<sup>53</sup>, para determinar la situación general de los objetos del desarrollo que en este caso son las 110 comunidades afectadas por la construcción de la carretera Santa Bárbara-Quiquibey. Aquí radica precisamente, la aproximación a Escobar ya que permite reflexionar sobre una situación y práctica concreta.

---

Reasentamiento involuntario en los proyectos del BID Principios y lineamientos, Washington, D.C. Noviembre de 1999-No.IND, Serie de Políticas y Estrategias Sectoriales del Departamento de Desarrollo Sostenible.

Manual De Operaciones Del Banco Mundial, Normas de Procedimiento, Reasentamiento involuntario, Diciembre de 2001.

Salvaguardas Ambientales y Sociales, Banco de Desarrollo Económico de América Latina CAF, septiembre 2016.

<sup>50</sup> Debemos aclarar que los avalúos catastrales, agrícolas y el manejo de las normativas no son el objetivo de la presente sistematización y no son detallados, solo nombrados por formar parte del Programa de Reposición de Perdidas para la Liberación del Derecho de Vía.

<sup>51</sup> Convenio 169 de la OIT, Normas del IFC sobre reasentamiento involuntario, Sigla en inglés de la Cooperación Financiera Internacional (International Finance Corporation).

<sup>52</sup> Las salvaguardas son los procedimientos que se debe seguir considerando la existencia de los factores de riesgo asociados a los proyectos de infraestructura como la construcción de los caminos, que están asociados a temas ambientales y sociales.

<sup>53</sup> El Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental determina la situación general de los objetos del desarrollo, como parte de éste se ejecuta las consultas públicas en una primera instancia, mientras que en la segunda se implementa el Programa de Reposición de Pérdidas para mitigar los impactos negativos.

En resumen con la implementación del Programa mencionado se **midió** los impactos, **analizó** la situación general de las poblaciones, **cuantificó** los ingresos y **pagó** los perjuicios, es decir se mitigó los impactos negativos no se dio una solución estructural.

#### El papel que se le asigna al área social

Respecto al papel de las ciencias sociales en general, Escobar hace mención especialmente a la antropología y la sociología y, que ambas desde sus campos de acción han tenido una estrecha relación con la teoría del desarrollo (Escobar 1999), que ha posibilitado y contribuido por un lado a la reproducción de su discurso, mientras que por otro a la implementación de los programas financiados por los organismos internacionales como el Banco Mundial BM, el Fondo Monetario Internacional FMI, el Banco Interamericano de Desarrollo BID en los países del tercer mundo. Mencionamos además a Pedro Morande que hace referencia al papel de la sociología norteamericana en América Latina durante los años cincuenta y sesenta, que de manera predominante “preparó la escena para una concepción puramente funcional del desarrollo concebido como la transformación de una sociedad tradicional en una moderna y desprovista por completo de consideraciones culturales” (Pedro Morande, citado por Escobar, 2010, 51).

Para ver el papel que asume el área social en la problemática del desarrollo en los países subdesarrollados como es el caso de Bolivia, no debemos perder de vista que el aparato del desarrollo ha generado un discurso operativo a través de la planificación, de manera que éste pueda ser operacionalizado en la implementación de proyectos y programas concretos como es el caso del proyecto carretero objeto de la presente sistematización.

La propuesta teórico -analítica de Escobar sobre la maquinaria del desarrollo, ha posibilitado la emergencia de estrategias que operacionalizan los proyectos de desarrollo, así lo manifiesta la investigadora Carmen Medeiros<sup>54</sup> cuando menciona que 1) es a través de la identificación de problemas, que se posibilita un área de intervención; 2) la formación de un campo del control del saber a través de la formación de saberes expertos, es decir de la profesionalización del desarrollo; 3) la conformación de las instituciones del desarrollo encargadas de la difusión de las prácticas discursivas y del conocimiento denominada, como la institucionalización del desarrollo ( Carmen Medeiros, 2012).

---

<sup>54</sup> Carmen Medeiros, hace una interesante contribución teórico práctica respecto a la Planificación Participativa y Colonialidad del saber/Poder: una perspectiva antropológica sobre la circulación de modelos de desarrollo en áreas rurales, 2012.

Para el caso concreto de esta carretera, el aparato del desarrollo ha operado por un lado, desde el discurso de la integración caminera y la mejora de las condiciones de vida de las poblaciones rurales y la operacionalización de la metodología propuesta desde el área social para implementar el Programa de Reposición de Pérdidas (PRP), por otro lado el reconocimiento del Estado del derecho propietario que induce a través del área social a la aceptación y/o apoyo de la construcción y/o mejoramiento de la carretera, en base a la legislación creada, de manera que no se produzca un conflicto; de esta manera el área social se constituye en la mediatización entre el Estado y la sociedad civil.

### Qué es el desarrollo

Siguiendo los lineamientos conceptuales de Escobar se asume que “el desarrollo fue una respuesta a la problematización de la pobreza que tuvo lugar en los años posteriores a la segunda guerra mundial, y no un proceso natural de descubrimiento y tratamiento de los problemas por parte de las ciencias e instituciones modernas. Como tal debe tomarse como la construcción histórica que crea un espacio en el cual los países pobres son conocidos, definidos e intervenidos. Hablar del desarrollo como construcción histórica requiere de un análisis de los mecanismos que lo convierten en fuerza real y activa, mecanismos que están estructurados por formas de conocimiento y poder y que pueden ser estudiados en términos de sus procesos de institucionalización y profesionalización” (Arturo Escobar, 2007, 86).

### Qué son las políticas públicas<sup>55</sup>

Se ha considerado la definición de este concepto en el entendido de que la construcción de las carreteras en la última década (en el país), son el resultado de las políticas públicas que han sido diseñadas por el Ministerio de Obras Públicas y ejecutadas por la Administradora Boliviana de Carretera, enmarcadas en el Plan de Desarrollo (segundo pilar) como una política del actual gobierno cuyo objetivo es la articulación de la amazonia con el resto del país en procura del desarrollo de las poblaciones de esta parte del territorio, este es el caso de la carretera Santa Bárbara –Quiquibey.

Las políticas públicas son acciones que regula el Estado sobre la sociedad civil estas pueden ser de carácter económico, social, educativo, son instrumentos estratégicos de contención de los posibles conflictos sociales respecto de problemas que al estar latentes en

---

<sup>55</sup> Las políticas públicas en América Latina aparecen entre finales de los años ochenta y principios de los noventa, años en los que se llevó a cabo las reformas del Estado, del gobierno y de la economía a nivel latinoamericano, detallado extensamente por Luis F. Aguilar Villanueva en Política Pública Una visión Panorámica, 2012.

la sociedad civil puedan manifestarse si el Estado no encuentra una solución práctica, para ello es necesario que sean identificados como problemas públicos, así lo manifiesta Mauricio Olavarría Gambi (2007). Significa entonces la existencia de carencias objetivas, las que deben ser demostradas objetivamente a través de estudios y/o informes de investigación especializados, realizados en una determinada sociedad y/o comunidad específica, de manera que la tecnocracia designada por el Estado evalúe y designe si se trata de un problema de orden público que afecte negativamente al bienestar general y la convivencia social de la comunidad.

La definición de Eugenio Lahera Parada experto en la temática de las políticas públicas manifiesta “Los gobiernos son instrumentos para la realización de las políticas públicas (...) .Las políticas públicas permiten ordenar en torno a su finalidad o propósitos, leyes, metas ministeriales, prácticas administrativas y prácticas presupuestarias. Ellas pueden entregar al gobierno los principales criterios de análisis estratégico, así como de evaluación de la gestión pública” (Eugenio Lahera Parada 2014, 34).

En los siguientes párrafos se define la terminología técnica utilizada en el ámbito laboral, estas son:

Red Vial Fundamental es la caracterización general que el Estado a través de la Administradora Boliviana de Carreteras ABC ha realizado en relación a las carreteras del país, esta red como parte del corredor este-oeste vincula los puertos del Pacífico de Chile (Arica e Iquique) con el Puerto de Santos en el Atlántico en Brasil a través de las rutas de Bolivia. Adicionalmente se vincula con los puertos de Antofagasta en Chile, utilizando la vía férrea y mediante un ramal con los de Ilo y Matarani en el Perú” (Diagnóstico Inicial del Ambiente, 154).

Derecho de Vía “es la propiedad del Estado sobre las carreteras, vías férreas su infraestructura y elementos funcionales y las especificaciones de interoperabilidad” (ley 165 de transporte, 4)

Liberación del derecho de Vía “se entiende como liberación del derecho de vía a la ejecución de actos jurídicos para la restricción legal de derechos de terceros (privados y actualmente públicos) con la finalidad de consolidar derechos a favor del Estado sobre áreas de terreno que permitan construir, mantener, usar y explotar la carretera”. (Manual Ambiental para Carreteras, 187)

Como efecto de la Liberación de Derecho de Vía se producen daños que ocasionan pérdidas las que deben ser compensadas por el Estado, se identifica las siguientes modalidades de pérdidas: parciales y totales.

Impacto Ambiental es todo efecto que se manifieste en el conjunto de "valores" naturales, sociales y culturales existentes en un espacio y tiempo determinados y que pueden ser de carácter positivo o negativo.

Un impacto o efecto, es un cambio en los valores o características de un recurso atribuible a una actividad humana. Es la consecuencia de un agente de cambio y no el agente en sí mismo. Un impacto puede también definirse como el resultado de la interacción entre una actividad y un valor o recurso ambiental. (Manual Ambiental de Carreteras, 6)

La Identificación de Impactos Ambientales consiste en caracterizar todos los cambios operados en los elementos o valores ambientales expuestos a los productos de un determinado conjunto de actividades. La tarea de identificación requiere que los evaluadores sean capaces de determinar las importantes relaciones causa-efecto entre las actividades y los valores o elementos ambientales. Sólo cuando se identifica el impacto puede hacerse una evaluación de su relevancia. (Manual Ambiental de Carreteras, 6)

Impactos Socio Ambientales se entiende por impacto Socio ambiental al efecto que produce una determinada acción humana sobre el medio sociocultural y de ambiente en sus distintos aspectos. Las acciones humanas, motivadas por la consecución de diversos fines, provocan efectos colaterales sobre el medio sociocultural, alterando las formas de vida y de organización. (Manual Ambiental de Carreteras, 6)

Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (EEIA) puede definirse como la identificación y valoración de los impactos (efectos) potenciales de proyectos, planes, programas o acciones normativas relativos a los componentes físico-químicos, bióticos, culturales y socioeconómicos del entorno (Manual Ambiental de Carreteras, 3).

El Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, se conceptualiza como un estudio encaminado a identificar e interpretar – así como a prevenir – las consecuencias o los efectos que Actividades Obras o Proyectos pueden causar a la salud y el bienestar humano y al entorno, o sea, en los ecosistemas en que el hombre vive y de los que depende. (Manual Ambiental de Carreteras, 4).

El Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (EEIA) identifica y evalúa los potenciales impactos positivos y negativos que pueda causar la implementación, operación, futuro inducido, mantenimiento y abandono de un Proyecto Obra o Actividad con el fin de establecer las correspondientes medidas para evitar, mitigar o controlar aquellos que sean negativos e incentivar los positivos.

Programa de Reposición de Pérdidas en materia de carreteras es el estudio previo, base para la Liberación del Derecho de Vía de una carretera en el cual se identifica a los titulares de derechos afectados por el Derecho de Vía, establece con precisión las áreas y bienes de cada titular o titulares, los parámetros base para la compensación por la afectación y contiene los acuerdos previos de aceptación de los titulares de las áreas afectadas, proponiendo soluciones prácticas y concertadas bajo el principio de equidad con los afectados y economía en la construcción de carreteras.

El Programa de Reposición de Pérdidas es una medida de mitigación que forma parte del Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (EEIA) que tiene como objetivo identificar a los afectados y las medidas específicas para evitar su afectación. (Manual Ambiental de Carreteras, 9)

Área de Influencia de un proyecto carretero está dividida en dos espacios geográficos denominados área de influencia directa y área de influencia indirecta. (Manual Ambiental de Carreteras, 9)

Área de influencia directa es el área en que se producen impactos (tanto directos, como indirectos) debido a las actividades propias del proyecto, área en la cual es responsabilidad del promotor del proyecto mitigar los impactos. (Manual Ambiental de Carreteras, 9)

Área de influencia indirecta es el área en que se producen impactos debido a las actividades inducidas por el proyecto, donde la responsabilidad del promotor del proyecto es alertar, a través de la identificación de impactos y medidas en el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (EEIA) a quien corresponda sobre la posible presencia de impactos a causa de las actividades inducidas por el desarrollo vial. (Manual Ambiental de Carreteras, 7)

Mitigación de Impactos es la compensación de todo daño provocado por la liberación del derecho de vía, que debe ser compensado o resarcido<sup>56</sup> adecuadamente.

---

<sup>56</sup>Según el Manual Ambiental para Carreteras compensación y resarcimiento se utilizan como sinónimos, por lo que su utilización será indistinta, lo cual no contradice la legislación nacional ni lo establecido en las normas de los convenios internacionales y en todo caso evita confusiones.

Factores de vulnerabilidad se entiende por vulnerabilidad la característica de una persona o grupo desde el punto de vista de su capacidad para anticipar, sobrevivir, resistir y recuperarse del impacto provocado por un proyecto carretero. Implica una combinación de factores que determinan el grado hasta el cual la vida y la subsistencia de alguien quedan en riesgo por un evento distinto e identificable de la sociedad.

Medidas de mitigación es la implementación o aplicación de cualquier política, estrategia, obra o acción, tendiente a eliminar o minimizar los impactos adversos que pueden presentarse durante las diversas etapas de desarrollo de un proyecto.

## **2.6 METODOLOGIA**

Para la elaboración de la presente sistematización se ha trabajado siguiendo el modelo establecido por la Carrera de Sociología a través de la Guía Metodológica para la Elaboración de la Memoria Laboral del Programa Excepcional de Titulación Para Antiguos Egresados (PETAENG); siguiendo este modelo se ha realizado los siguientes pasos: justificación, delimitación del objeto de estudio, se problematizó las características del proyecto, se explicó los resultados obtenidos en el Programa implementado se realizó una reflexión crítica sobre la actividad desarrollada.

En el documento se procura una descripción explicativa de la implementación del Programa de Reposición de Pérdidas para la Liberación del Derecho de Vía en la construcción de la Carretera Santa Bárbara – Caranavi- Rio Alto Beni - Quiquibey, a través de la utilización de las siguientes fuentes:

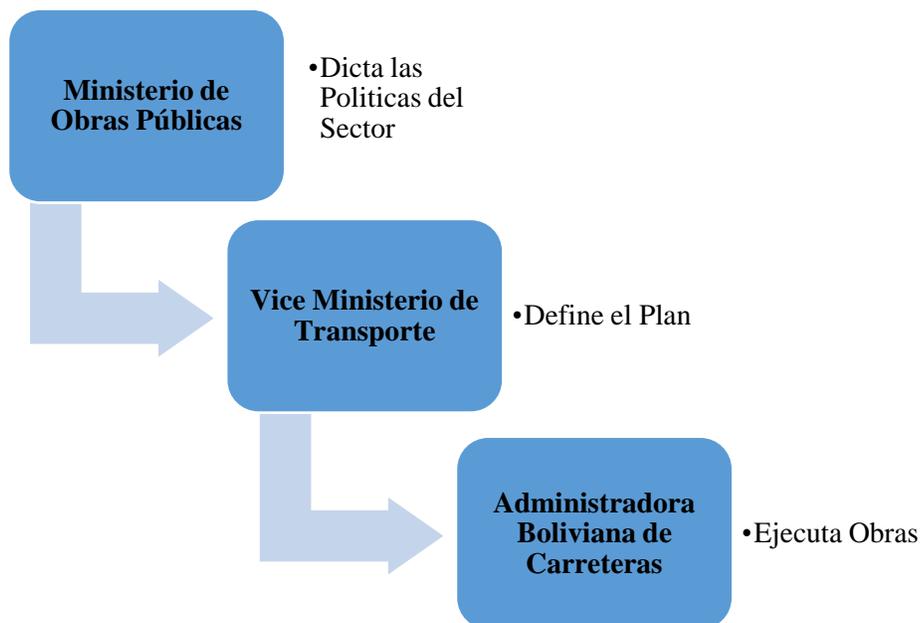
### **Fuentes:**

- Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental para la construcción de la Carretera Santa Bárbara – Caranavi – Rio Alto Beni – Quiquibey.
- Informes de los resultados del Programa de Reposición de Pérdidas de la carretera Santa Bárbara – Caranavi – Rio Alto Beni – Quiquibey.

- Reporte fotográfico para demostrar el trabajo de campo y las características de forma visual.
- Documentos de la Administradora Boliviana de Carreteras, como institución de referencia para documentar la sistematización.
- Plan de Desarrollo, la Agenda Patriótica, que ha permitido trabajar el contexto referencial que da el Estado a la Administradora Boliviana de Carreteras, institución encargada de implementar el Programa de Reposición de Pérdidas para la Liberación del Derecho de Vía.
- Revisión de los aportes teóricos para la interpretación de la realidad respecto de la intervención del proyecto carretero.

## 2.7 ASPECTOS INSTITUCIONALES

La Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) forma parte del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV), es responsable de la planificación y administración de la Red Vial Fundamental, incluida la evaluación, diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y operación, ha sido creada mediante ley 3507 del 27 de octubre del 2006 (recuperado de <https://www.bnamericas.com/company-profile/es/administradora-boliviana-de-carreteras-abc>).



### **2.7.1 MISION INSTITUCIONAL**

La misión institucional de la Administradora Boliviana de Carreteras ABC es la integración nacional, mediante la planificación y la gestión de la Red Vial Fundamental, las cuales comprenden actividades de: planificación, administración, estudios y diseños, construcción, mantenimiento, conservación y operación de la Red Vial Fundamental y sus accesos, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo y de la gestión pública nacional, con el fin de contribuir al logro de servicios de transporte terrestre eficientes, seguros y económicos, conforme a lo previsto en el artículo 3 del Decreto Supremo N° 28946 de 25 de noviembre de 2006, que reglamenta parcialmente a la Ley N° 3507, recuperado de <http://www.abc.gob.bo/creaci%C3%B3n-de-la-abc-0>, que corresponde al art.3° del capítulo primero.

### **2.7.2 FUNCIONES DE LA INSTITUCION**

Las funciones de la Administradora Boliviana de Carreteras se desarrollan en todo el territorio nacional y su competencia se circunscribe a la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental y a la participación en la ejecución de obras en los caminos de acceso a la misma, de acuerdo a prioridad nacional y a las situaciones de emergencia. Su sede está en la ciudad de La Paz, donde además de funcionar sus oficinas centrales se encuentra la Gerencia Regional La Paz, en consecuencia, cuenta con Gerencias Regionales en los nueve departamentos del país, para cumplir con eficacia y eficiencia su misión institucional, recuperado de (<http://www.abc.gob.bo/creaci%C3%B3n-de-la-abc-0>), desarrollados en el art. 5° del capítulo I.

### **2.7.3 DISPOSICIONES LEGALES QUE SUSTENTAN SU CREACION**

La ley 3507 de creación de la Administradora Boliviana de Carreteras establece los siguientes aspectos, que se mencionan por su importancia respecto de la presente sistematización y que hacen referencia al derecho de vía desarrollado en el art. 24°, mientras, que el art. 25° desarrolla todo lo relacionado a las expropiaciones y servidumbre<sup>57</sup>.

---

<sup>57</sup>Conocido también como paso de servidumbre, se trata de los derechos que un particular tiene sobre ciertos usos de un predio. Este concepto ha sido adaptado a las características de las necesidades de la construcción de las carreteras para que el Estado pueda acceder a espacios ubicados por ejemplo en áreas urbanas, de manera que puedan ser utilizados para la

#### **2.7.4 ESTRUCTURA ORGANICA**

La Administradora Boliviana de Carreteras respecto de su estructura orgánica, está conformada por las siguientes áreas<sup>58</sup> (Véase el organigrama en anexo página. i)

#### **2.7.5 CORREDORES QUE CONFORMAN LA RED VIAL**

Los investigadores Osvaldo Nina y Mario Arduz en su trabajo sobre el análisis y evaluación de la situación general de las carreteras en Bolivia, afirman que “de acuerdo a la Administradora Boliviana de Carreteras (2013), cinco corredores vinculan las grandes regiones del país y conectan a Bolivia con países limítrofes: i) Este-Oeste: el corredor bioceánico, que conecta el Pacífico con el Atlántico; ii) Oeste-Sur: el corredor hacia el sur, que conecta el Departamento de La Paz con el sur del país; iii) Oeste-Norte: el corredor hacia el norte; que conecta el Departamento de La Paz con el norte del país; iv) Norte-Sur: corredor que empieza en Yacuiba, frontera con Argentina, y termina en el Departamento del Beni y; v) Central-Sur: corredor que va de Chile hacia Paraguay. No obstante, Osorio (2015) señala que dos corredores (Este-Oeste y Oeste-Sur) están concluidos y los otros tres tienen más del 50% de ejecución, lo que muestra que aún muchas regiones no tienen vinculación permanente a la red fundamental, especialmente la región norte del país” (Osvaldo Nina, Mario Arduz, 2016, 248).

El proyecto: Diseño, Construcción, Control De Calidad y Mantenimiento De La Carretera Santa Bárbara – Caranavi – Rio Alto Beni – Quiquibey, corresponde a la Red Fundamental y es parte del corredor oeste- norte, que conecta al norte de Brasil con el Océano Pacífico (recuperado de: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1399596>).

#### **2.7.6 ENTIDADES FINANCIADORAS**

Desde la perspectiva y el análisis del desarrollo asumido por Nina y Arduz en relación a la implementación de las vías camineras que contribuyen al desarrollo de un país “Los más

---

construcción, pueden tratarse de espacios de propiedad colectiva los que son tomados aplicando la normativa y evitando el resarcimiento económico. Se encuentra definido en el código civil, art. 25.

<sup>58</sup> La estructura orgánica de la institución se encuentra descrita de manera extensa en el Manual de Funciones, 2016, documento interno.

desfavorecidos para incrementar la densidad vial son los países de ingresos bajos, dado que el financiamiento para la construcción de carreteras generalmente proviene de organismos internacionales, como los bancos de desarrollo (Banco Mundial; Banco Interamericano de Desarrollo, BID; Banco de Desarrollo de América Latina de la CAF, entre otros). Es más, estos países deben gestionar el financiamiento ante varias agencias o bancos lo que dificulta el objetivo y prolonga el tiempo de expansión de la red vial”. (Nina y Arduz, 2016, 45).

Para el caso de la construcción de la carretera Santa Bárbara – Caranavi- Rio Alto Beni - Quiquibey, se aclara que el financiamiento corresponde a los fondos de Tesoro General de la Nación TGN. Sin embargo esto no ha significado que en la forma de abordar el trabajo técnico para la implementación del Programa de Reposición de Pérdidas, se haya aplicado otra metodología u otro enfoque, es decir que se ha mantenido la metodología de trabajo y la supervisión por parte de la Gerencia Socio Ambiental de la Administradora Boliviana de Carreteras ABC, asumida en otros proyectos.

## **2.8. OBJETIVOS DEL PROYECTO CARRETERO**

La construcción del Corredor Norte parte de la necesidad de conectar a través de Bolivia, la red de carreteras del Brasil en especial la del Estado de Rondonia, con la red de carreteras del Perú y la red de Chile, y es considerado uno de los proyectos clave del Eje Perú-Brasil-Bolivia.

Con la construcción del Corredor, se pretende facilitar y asegurar el libre movimiento de personas y bienes durante todo el año, integrar la zona central del Eje (la región MAP: Madre de Dios, Acre, Pando) aprovechando los recursos de la región, una amplia gama de recursos naturales y productos de diferentes pisos ecológicos y enormes yacimientos de gas natural y potencial hidroeléctrico.

### **2.8.1 EMPRESA EJECUTORA**

La Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) y la Sociedad Accidental AR-BOL, suscribieron un contrato público para la construcción de la carretera Santa Bárbara - Caranavi - Quiquibey con una inversión de 257 millones de dólares. Esta sociedad está

formada en la parte boliviana por la empresa Ingeniería Politécnica Americana y por la Argentina la empresa Electro Ingeniería, quienes forman mencionada asociación.

La Administradora Boliviana de Carreteras lanzó la Licitación Pública Internacional (LPI) el 10 de noviembre de 2009 para la construcción de la carretera en la modalidad de "llave en mano". La empresa que se adjudicó la construcción se encargó de la adecuación del proyecto existente, del estudio a diseño final, control de calidad y la ejecución de las obras. La carretera tiene una longitud de 172 km. subdivididos en los tramos Santa Bárbara - Caranavi (60 Km), Caranavi Río Alto Beni (60 Km) y Río Alto Beni- Quiquibey (52 Km). Recuperado de: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1399596>.

## **2.8.2 MARCO NORMATIVO PARA LA LIBERACION DEL DERECHO DE VIA**

“(…) las normas bolivianas en las cuales se sustenta la Liberación del Derecho de Vía, que son las normas que justifican el contenido y los principios aplicados al Programa de Reposición de Pérdidas. Asimismo se hace referencia a normas y criterios de los organismos financiadores internacionales sobre el reasentamiento involuntario, las cuales muchas veces son requisitos ligados al financiamiento de la carretera y que son aplicadas para la elaboración del PRP. Los préstamos que los organismos otorgan al Estado Boliviano son aprobados mediante Ley de la República y estas leyes establecen la obligatoriedad de cumplir con las normas de estos organismos, por lo que para la construcción de ciertas carreteras éstas son consideradas Ley” (2010,157).

### **2.8.2.1 Constitución Política del Estado**

Como parte de los convenios establecidos entre los Estados y las entidades financiadoras, las normativas han sido adecuadas para la implementación de los proyectos; este es también el caso de Bolivia, que en la Constitución Política del Estado establece que:

“La norma fundamental de Bolivia establece en su artículo 22 la garantía a la propiedad privada, siempre que el uso de ella no sea perjudicial al interés colectivo. Estableciendo la posibilidad de expropiar por causa de utilidad pública o cuando la propiedad no cumple una función social, calificada conforme a ley y previa indemnización justa.

Si bien la constitución se refiere específicamente a la propiedad privada, esto no significa que por “causa de utilidad pública” se pueda atropellar otro tipo de titularidades y derechos de los particulares sobre bienes inmuebles (concesiones, propiedad comunitaria, usuarios, derechos en etapa de saneamiento), sin cumplir los requisitos previos para la expropiación. La expropiación es “la compra forzosa” a la cual no puede oponerse el propietario, si se han cumplido los requisitos legales establecidos en la ley 1884.

Si bien la Liberación del Derecho de Vía abre la posibilidad de realizar compras forzosas (expropiaciones) por causa de utilidad pública, durante la elaboración del PRP se busca llegar a acuerdos que se ejecutarían con la “compensación” correspondiente y previa, facilitando la relación con las comunidades involucradas y evitando de esta manera expropiaciones y procedimientos coercitivos” (2010,158).

#### **2.8.2.2 Ley de 30 de Diciembre de 1884 Ley de Expropiación por Causa de Utilidad Pública**

Esta disposición legal establece las normas conceptuales y el procedimiento para la realización de expropiaciones. El artículo 1° de esta disposición legal señala que el derecho de propiedad es inviolable, por lo que no se puede obligar a ningún particular, corporación o establecimiento de cualquier especie, a que ceda o enajene lo que sea de su propiedad para obras de interés público, sin que precedan los requisitos siguientes:

- 1° declaración solemne de que la obra proyectada es de utilidad pública, y permiso competente para ejecutarla;
- 2° declaración de que es indispensable que se ceda o enajene el todo o una parte de la propiedad para ejecutar la obra de utilidad pública;
- 3° justiprecio de lo que haya de cederse o enajenarse;
- 4° pago del precio de la indemnización.

En relación al justiprecio esta Ley establece en su artículo 7° que se justipreciará el valor de la propiedad y el de los daños y perjuicios que pueda causar a su dueño la expropiación, a juicio de peritos nombrados uno por cada parte, o tercero en discordia para entre ambas; y no conviniéndose acerca de este último nombramiento, lo hará el juez de partido, en cuyo caso queda a los interesados el derecho de recusar hasta por dos veces al nombrado.

En el artículo 8 establece que “la tasación de toda finca se especificará su clase, calidad, situación y dimensiones legales, representadas éstas por plano o figura de la parte ocupada, y con todos estos datos se fijará el valor en renta y venta de la finca, con expresión de todas las circunstancias que se hayan tenido presentes para su avalúo. Al verificar la tasación de las fincas que solamente deban ser apropiadas en parte, se tendrá en cuenta el de mérito que pueda resultar de la ocupación parcial y división de la propiedad, en la parte exceptuada de la expropiación, a fin de abonar su menor valor como daños y perjuicios indemnizables, de conformidad con el artículo 7° en igual concepto, se comprenderán en el precio de la expropiación los gastos de tasación ocasionados al dueño de la finca. (2010, 158 – 159)”.

### **2.8.2.3 Ley 1715 de 18 de Octubre de 1996 - Ley del Servicio Nacional de Reforma Agraria**

“Esta disposición regula a partir del artículo 58 la expropiación de la propiedad agraria señalando que procede por causa de utilidad pública calificada por ley o cuando no cumple la función económico-social, previo pago de una justa indemnización, de conformidad con los artículos 22° parágrafo ii, 166° y 169° de la constitución política del estado. En el primer caso, la expropiación podrá ser parcial; en el segundo, será total.

Establece como causa de utilidad pública la realización de obras de interés público (Art. 59). En relación a la compensación (justi precio), establece que el monto de la indemnización por expropiación será igual al promedio del valor del inmueble, determinado por el contribuyente en sus declaraciones juradas del impuesto a la propiedad inmueble agraria, durante los últimos dos (2) años anteriores a la expropiación. En el caso del solar campesino, la pequeña propiedad, las tierras comunitarias de origen y aquellas tituladas colectivamente, la indemnización será igual al valor de mercado de las mismas, fijado por la Superintendencia Agraria. Alternativamente, cuando la expropiación opere por la causal señalada en el parágrafo I, numerales 2 y 3 del artículo anterior, los titulares afectados podrán ser indemnizados por las mejoras, según el valor fijado por la Superintendencia Agraria y compensados por el valor de la tierra con la dotación de otras de igual superficie y calidad.

Asimismo se establece normas generales de procedimiento. De forma específica en relación a la expropiación por causa de utilidad pública, relacionada con obras de interés público” (2010, 159).

#### **2.8.2.4 Decreto Supremo N° 25763 de 5 de mayo de 2000- Reglamento de la Ley del Servicio Nacional de Reforma Agraria**

“En su Título VII referido a la Expropiación de la Propiedad Agraria establece que solo podrán expropiarse propiedades agrarias saneadas (Art. 300)

Esta disposición no impide la suscripción de convenios de transferencia de bienes al servicio de la carretera ni la justa compensación de los mismos, aunque no estén saneados.

En el capítulo sobre el procedimiento de la expropiación establece la forma de determinación del valor de la propiedad agraria guiándose por lo establecido en la Ley del Servicio Nacional de Reforma Agraria” (2010, 159).

#### **2.8.2.5 Código Civil**

“El código civil en el Art. 108, en concordancia con la CPE, establece que la expropiación solo procede, con pago de una indemnización por las causas definidas en la CPE.

Señala que si el bien no es destinado al objeto que motivó la expropiación, el propietario o sus causahabientes pueden retraerlo devolviendo la indemnización recibida, cuyos detrimentos se compensarán previa evaluación pericial” (2010, 160).

#### **2.8.2.6 Ley N° 1974 Ley de Concesiones de 22 de junio de 1998**

“El Artículo 40 de la Ley de Concesiones refiere que si la obra de transporte en su etapa de construcción atraviesa concesiones mineras pre constituidas y sus instalaciones, procede solamente la constitución de servidumbre” (2010, 160).

#### **2.8.2.7 DS 25134 de 21 de agosto de 1998 que crea el Sistema Nacional de Carreteras**

“En el Título III en su artículo 10 establece la posibilidad de establecer limitaciones al derecho propietario a efectos de uso, defensa y explotación de las carreteras de la Red Fundamental, determinando que son propiedad del Estado los terrenos ocupados por las carreteras así como sus elementos funcionales.

Esta afirmación tiene además como respaldo que la misma norma señala que existen áreas que no necesitan ser expropiadas sino que sobre ellas se puede establecer simplemente una servidumbre” (2010, 160).

#### **2.8.2.8 Decreto Supremo 28946 Reglamento Parcial a la Ley 3507**

##### **Administradora Boliviana de Carreteras**

“El artículo 24 señala que a efectos de uso, defensa y explotación de la carreteras de la Red Vial Fundamental, se establece como propiedad del Estado los terrenos ocupados por las carreteras en general y en particular por las de la Red Vial Fundamental, así como sus elementos funcionales en el marco de lo establecido por la Constitución Política del Estado y demás normativa vigente.

En relación a los predios preexistentes en la zona del derecho de vía, el Reglamento establece (Art. 25) que las entidades competentes, mediante el trámite de expropiación correspondiente, liberarán el derecho de vía para la ejecución de los trabajos de mejoramiento y construcción.

Asimismo establece que será prioritaria la compensación con bienes del Estado y en su caso se asignará los recursos suficientes. La compensación con bienes del Estado contradice otras disposiciones sobre expropiación que priorizan el pago en dinero y no la compensación en especie.

Si se establece técnicamente que no es necesaria la expropiación de determinadas áreas sin que éstas sean sometidas a servidumbre, para que se haga efectiva dicha servidumbre se procesara al trámite correspondiente” (2010,160).

#### **2.8.2.9 Convenio 169 de la OIT**

“Esta norma solo es aplicable a los pueblos indígenas. El párrafo 5 del artículo 16 del Convenio 169 de la OIT establece el principio de “indemnización” plena a las personas trasladadas o reubicadas, por cualquier pérdida o daño que hayan sufrido como consecuencia de su desplazamiento” (2010,161).

#### **2.8.2.10 Normas del IFC<sup>59</sup> sobre reasentamiento involuntario**

“Las normas del IFC sobre reasentamiento hacen referencia al término genérico de “compensación” por el reasentamiento involuntario o desplazamiento.

---

<sup>59</sup> Sigla en inglés de la Cooperación Financiera Internacional (International Finance Corporation).

El término “compensación” establecido en la norma de Desempeño N° 5 sobre Sostenibilidad Social y Ambiental del IFC se utiliza en relación al valor de reposición total del bien y el valor de los ingresos afectados por el desplazamiento físico o económico” (2010,161).

## **2.9 Diagnostico del Proyecto Carretero Santa Bárbara- Caranavi-Rio Alto Beni- Quiquibey<sup>60</sup>**

El Proyecto Diseño, Construcción, Control de Calidad y Mantenimiento de la Carretera Santa Bárbara-Caranavi-Rio Alto Beni-Quiquibey corresponde a la red fundamental de carreteras del país denominada como ruta 3 dentro del sistema vial, controlado por la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) y de acuerdo a la legislación en vigencia tiene un Derecho de Vía de (DDV) de 100 metros de ancho, 50 metros a cada lado del eje proyectado conforme se establece en el D.S.25134de 1998, así como el artículo 1° del D.S.12494 del 16 de mayo de 1975.

Considerando que se trata de un proyecto de alta envergadura, el mismo ha sido dividido en tres tramos:

- **Tramo I** desde la comunidad Santa Bárbara hasta la localidad de Caranavi, en una longitud de 60 Km.
- **Tramo II** desde Caranavi hasta el Rio Alto Beni, en una longitud de 60Km.
- **Tramo III** desde el Rio Alto Beni hasta la comunidad Quiquibey, en una longitud de 52km.

### **2.9.1 Ubicación de la carretera Santa Bárbara-Caranavi-Rio Alto Beni- Quiquibey**

Según la información obtenida de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) el proyecto se encuentra ubicado en la red vial fundamental denominada ruta 3 que enlaza con el final del tramo carretero Cotapata-Santa Bárbara, donde comienza el tramo I hasta el Puente Yara en la localidad de Caranavi, donde se inicia el tramo II prosiguiendo el mejoramiento de acceso hacia la provincia Caranavi y enlazando con Alto Beni hasta el puente del mismo nombre, donde se inicia el tramo III conectándose posteriormente con el

---

<sup>60</sup> Los datos que se incluye en esta parte del documento han sido tomados de forma resumida, del diagnóstico elaborado en la etapa del Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental por la empresa Ingeniería politécnica Americana para los tramos I II, y III, e incluidos porque en base a éstos fue ejecutado el Programa de Reposición de Pérdidas.

departamento del Beni a partir de la comunidad Quiquibey, radicando en ello la importancia de este proyecto.

### *Grafico 1*

#### **Carretera Santa Bárbara-Caranavi-Rio Alto Beni-Quiquibey**



*Fuente: ABC*

#### **2.9.2 Datos de Ubicación Geográfica y Poblacional de los Tramos I, II Y III del Área de Influencia Directa del Proyecto.**

La siguiente información muestra datos de comunidades y de cada uno de los tramos del proyecto carretero, según comunidades, posición geográfica, número de viviendas y población afectada.

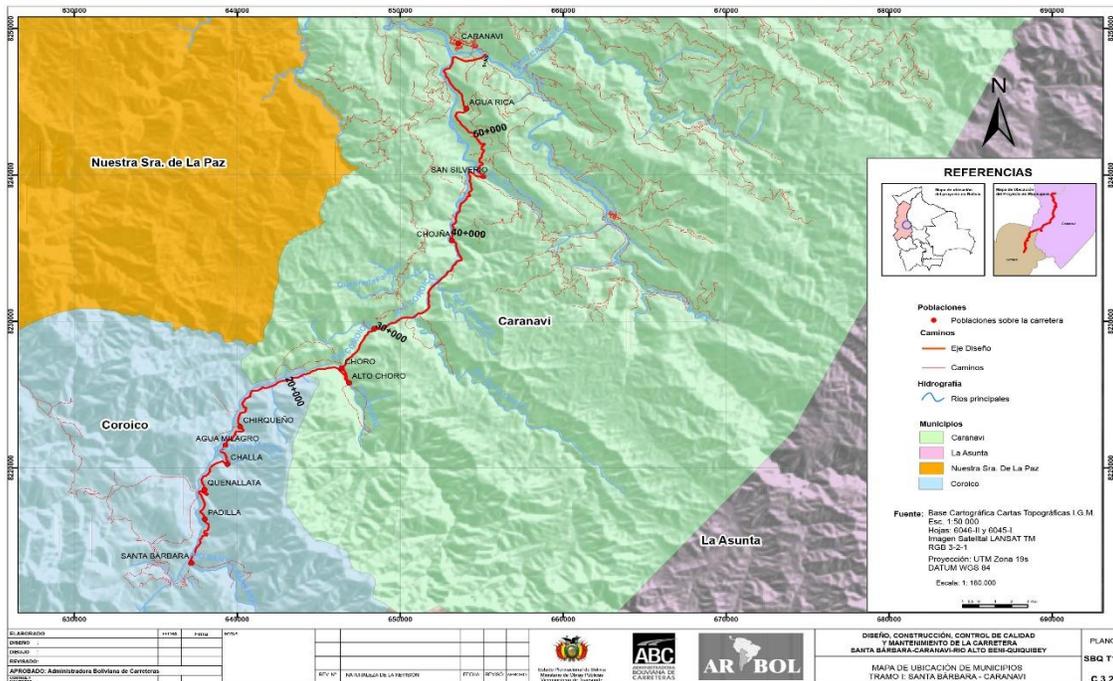
### 2.9.3 Ubicación Geográfica del Tramo I

La región de estudio que corresponde al Tramo I Santa Bárbara– Caranavi se encuentra ubicada al norte del Departamento de La Paz entre las Provincias Nor Yungas y Caranavi correspondiente a los Municipios de Coroico y Caranavi, sus límites son:

- Limita al este con La Asunta
- Limita al oeste con Batallas
- Al sur este con Coripata.

**Grafico 2**

**Ubicación geográfica del Tramo I**



Fuente: ABC- ARBOL, 2010

**TABLA 1**

**COMUNIDADES DEL TRAMO I**

La tabla 1 está referida a la ubicación de las comunidades del tramo I respecto del inicio y final de las mismas, como resultado del trabajo de campo en el área del proyecto.

<b>MUNICIPIO</b>	<b>COMUNIDAD O COLONIA</b>	<b>PROGRESIVA<sup>61</sup> INICIAL</b>	<b>PROGRESIVA<sup>62</sup> FINAL</b>
<b>COROICO</b>	Padilla San Martin	0+080	6+910
	Quenallata	6+910	9+275
	Challajahuiria	9+275	11+540
	Agua Milagro	11+540	14+000
	El Chirqueño	14+000	15+710
	Calabatea	15+710	18+920
	Puente Armas	18+920	21+110
	Alto Choro	21+110	26+340
<b>CARANAVI</b>	Bajo Choro	26+340	29+890
	San Pedro	29+790	30+780
	San Pablo de Huayrapata	30+780	32+320
	Puerto León y Cajones	32+320	35+700
	Flor de Mayo	35+700	38+000
	German Busch	38+000	42+405
	Chojña	39+470	39+680
	Santa Rosa	42+405	45+235
	Santa Ana	45+235	48+705
	San Antonio de Altamira	48+705	50+520
	La Florida	50+520	53+015
	Agua Rica	53+015	56+420
	Fiscal Bella Vista	56+420	58+645
	Urb. Mirador Bella Vista	58+160	58+645
	Batallón de Ingenieros	58+645	58+990
	Corpus Cristi	58+990	59+200
	Urbanización Villa La Paz	59+200	59+680
Urbanización Alto La Paz	59+200	59+440	
Corpus Cristi	59+440	59+680	

*Fuente: Trabajo de campo febrero 2011, diciembre 2013.*

Los datos de la tabla 1 son el resultado de la identificación realizada en el trabajo de campo, las progresivas inicial y final permitieron alimentar los informes con datos precisos respecto de su ubicación espacial.

<sup>61</sup> El término hace referencia al kilómetro inicial de las comunidades respecto a su ubicación, es un término técnico utilizado para ubicar con más exactitud.

<sup>62</sup> El término hace referencia al kilómetro final de las comunidades respecto a su ubicación, es un término técnico que permite ubicar con mayor exactitud.

**TABLA 2****VIVIENDAS HABITADAS SEGÚN LOCALIDAD Y SEXO**

La tabla 2 consigna los datos de las comunidades del tramo I, se puede observar los códigos asignados principalmente el total de habitantes por comunidad y la clasificación por sexo.

Código	Localidad	Viviendas con habitantes presentes	Número de habitantes	Sexo	
				M	F
CU	Colonia Corpus Cristy	11	14	9	5
LZ	Urbanización Alto La Paz	15	46	21	25
BI	Batallón De Ingenieros	0			
LL	Urbanización bella vista	2	5	3	2
PZ	Urbanización Villa La Paz	16	47	25	22
MI	Urbanización Mirador Bella Vista	3	8	4	4
RV	Asociación Rosa Rivero	12	19	6	13
VE	Asociación Bien Venidos	9	23	8	15
VI	Colonia Fiscal Bella Vista	5	17	9	8
AR	Colonia Fiscal Agua Rica	42	102	61	41
AT	Comunidad San Antonio de Altamira	23	55	34	21
JA	Propiedad Privada Julio Pando Álvarez	1	5	2	3
SR	Colonia Fiscal Santa Rosa	17	62	32	30
AN	Colonia Santa Ana	15	25	12	13
ME	Cooperativa Agrícola Integral La Colmena	2	3	2	1
FL	Colonia Fiscal La Florida	14	45	17	28
CÑ	Chojña	18	54	29	25
GB	Colonia German Busch	11	43	27	16
FM	Comunidad Flor De Mayo	2	7	3	4
HY	San Pablo De Huayrapata	8	28	14	14
PL	Colonia Puerto León	4	20	9	11
PN	Colonia San Pedro De Caranavi	7	15	8	7
PD	Cantón San Pedro Urbano	32	127	65	62
HO	Comunidad Bajo Choro	27	120	60	60
OH	Comunidad Alto Choro	32	110	55	55
OR	Choro	50	231	115	116
	Puente Armas	8	21	11	10
AJ	Propiedad Individual Antonio Jordán	0			
CB	Calabatea	10	27	14	13

QÑ	Comunidad Chirqueño	17	73	36	37
AM	Comunidad Agua Milagro	17	54	26	28
HA	Challajauira	6	7	5	2
AL	Challa Urbano	58	231	119	112
QE	Comunidad Quenallata	33	115	57	58
DI	Comunidad padilla	40	166	91	75
<b>TOTAL</b>		<b>567</b>	<b>1925</b>	<b>989</b>	<b>936</b>

*Fuente: Resultado del censo regional, julio 2010.*

En la presente tabla se detalla los resultados de los habitantes censados; se ha registrado en el tramo I a 567 viviendas presentes, 1925 habitantes de los cuales 989 son varones y 936 son mujeres. Estos datos han sido considerados en la etapa de la ejecución de las obras específicamente para preparar los cronogramas de difusión e implementación del Programa Reposición, en consenso con las autoridades comunales y constatar si ha habido un aumento o disminución de los mismos.

**TABLA 3**  
**RESUMEN POBLACION POR SEXO**

En esta tabla se observa el resumen de la población general del tramo I.

Varones	Mujeres
989	936

*Fuente: resultado del censo regional, julio 2010.*

### **Grafico 3**

El grafico 3 muestra los porcentajes generales de la población del tramo I desglosados por sexo.



*Fuente: resultado del censo regional, julio 2010*

**TABLA 4**  
**PREDIOS AFECTADOS SEGÚN MUNICIPIO**

Se muestra en esta tabla la relación entre los predios afectados, los habitantes afectados y el porcentaje de afectación de cada una de las comunidades del tramo I.

<b>Comunidad</b>	<b>Predios Afectados</b>	<b>Habitantes Afectados</b>	<b>Porcentaje de Afectación</b>
<b>Colonia Corpus Cristy</b>	14	15	1,23
<b>Urbanización Alto La Paz</b>	20	51	1,75
<b>Batallón de Ingenieros</b>	1	0	0,09
<b>Urbanización Bella Vista</b>	15	19	1,31
<b>Urbanización Villa La Paz</b>	33	62	2,89
<b>Urbanización Mirados Bella Vista</b>	22	30	1,93
<b>Asociación Rosa Rivero</b>	13	20	1,14
<b>Asociación Bien Venidos</b>	9	23	0,79
<b>Colonia Fiscal Bella Vista</b>	20	31	1,75
<b>Colonia Fiscal Agua Rica</b>	62	108	5,43
<b>Comunidad San Antonio de alta Mira</b>	26	58	2,28
<b>Propiedad privada Julio Pando Álvarez</b>	1	5	0,09
<b>Colonia Fiscal Santa Rosa</b>	26	68	2,28
<b>Colonia Santa Ana</b>	34	37	2,98
<b>Cooperativa agrícola La Colmena</b>	4	4	0,35
<b>Colonia Fiscal La Florida</b>	23	52	2,01

<b>Comunidad Chojña</b>	33	67	2,89
<b>Colonia German Busch</b>	43	67	3,77
<b>Comunidad Flor de Mayo</b>	13	14	1,14
<b>San Pablo de Huayrapata</b>	20	36	1,75
<b>Colonia Puerto León</b>	24	31	2,10
<b>Colonia San Pedro de Caranavi</b>	18	25	1,58
<b>Cantón San Pedro Urbano</b>	70	156	6,13
<b>Comunidad Bajo Choro</b>	58	143	5,08
<b>Comunidad Bajo Choro</b>	66	133	5,78
<b>Choro Urbano</b>	77	238	6,74
<b>Puente Armas</b>	47	45	4,12
<b>Prop. Individual Antonio Jordán</b>	1	5	0,09
<b>Calabatea</b>	35	42	3,06
<b>Comunidad Chirqueño</b>	37	86	3,24
<b>Comunidad Agua Milagro</b>	37	61	3,24
<b>Challajahuira</b>	29	23	2,54
<b>Challa Urbano</b>	79	241	6,92
<b>Quenallata</b>	52	129	4,55
<b>Comunidad Padilla</b>	80	195	7,01
<b>TOTAL</b>	<b>1142</b>	<b>2.320,00</b>	<b>100,00</b>

*Fuente: resultado del censo regional, julio 2010.*

En la región de estudio existen 1142 predios que se encuentran en el área de influencia directa afectadas por la construcción de la carretera. Del total las comunidades más afectadas son las siguientes **Padilla** con 80 predios con el 7%; **Challa Urbano** con 79 predios y el 6,92%; **Choro** con 77 predios con un porcentaje de 6,74%; el **Cantón San Pedro Urbano** con 70 predios y un 6,13%; la **Colonia Fiscal Agua Rica** con 62 predios y 5,43%. En el extremo opuesto las menos afectadas son la **Propiedad Individual Antonio Jordán** con 1 predio afectado que hace el 0,09%; la **Cooperativa Agrícola Integral La Colmena** con 4 predios afectados y el 0,35%; la **Asociación Bien Venidos** con 9 predios afectados y el 0,79%.

Los resultados respecto del número de habitantes afectados según las localidades dicen que son 1142 predios afectados en los que se ha censado a 2.320,00 habitantes. Las comunidades que mayor cantidad de habitantes afectados son: Challa Urbano 241 habitantes, Comunidad Padilla 195 habitantes, Comunidad Bajo Choro 142 habitantes, la Comunidad Bajo Choro 133 habitantes, la Comunidad San Pedro Urbano 156 habitantes, comunidad Quenallata 129 habitantes, Colonia Fiscal Agua Rica 108 habitantes, para

quienes se ha preparado las carpetas de reposición en las áreas agrícola, social, infraestructura y jurídica previa verificación en la etapa de implementación del Programa.

**TABLA 5**

**CONDICIONES DE OCUPACIÓN DE VIVIENDAS, SEGÚN LOCALIDAD**

La tabla detalla la cantidad de viviendas, comercio y/o terrenos, además el tipo de ocupación de las mismas de todas las comunidades del tramo I.

Localidad	Total de viviendas, comercio cultivo/terreno	Tipo De Ocupación				
		Propia	Alquilada	Cedida	Invasión	Sin datos
Colonia Corpus Cristy	8	3		4		1
Urbanización Alto La Paz	9	9				
Batallón de ingenieros	0					
Urbanización Bella Vista	3	2				1
Urbanización villa la paz	19	15	2			2
Urbanización Mirador Bella Vista	2	1				1
Asociación Rosa Rivero	13	9	1			3
Asociación Bien Venidos	9	9				
Colonia Fiscal Bella Vista	4	4				
Colonia Fiscal Agua Rica	24	13		10		1
Comunidad San Antonio de Altamira	12	7				5
Propiedad Privada Julio Pando Álvarez	1	1				
Colonia Fiscal Santa Rosa	16	10		2		4
Colonia Santa Ana	19	14		4		1
Cooperativa Agrícola Integral La Colmena	1	1				
Colonia Fiscal La Florida	15	8				7
Chojña	27			26		1
Colonia German Busch	19	11				8
Comunidad Flor de Mayo	3	3				
San Pablo de Huayrapata	7	2		5		
Colonia Puerto León	7	5		1		1
Colonia San Pedro de Caranavi	0					
Cantón San Pedro Urbano	55	19		34		2
Comunidad Bajo Choro	34			29	1	4

<b>Comunidad Alto Choro</b>	30	6	3	21	
<b>Comunidad choro</b>	59	52	1		6
<b>Puente Armas</b>	22	21			1
<b>Propiedad Individual Antonio Jordán</b>	1	1			
<b>Calabatea</b>	15	13			2
<b>Comunidad Chirqueño</b>	16	6	8		2
<b>Comunidad Agua Milagro</b>	15	6	4	3	2
<b>Challajahuira</b>	3	2	1		
<b>Challa Urbano</b>	58	27	29		2
<b>Comunidad Quenallata</b>	42	9	31	2	
<b>Comunidad Padilla</b>	39	20	17		2
<b>TOTAL</b>	<b>607</b>	<b>309</b>	<b>3</b>	<b>209</b>	<b>27</b>
					<b>59</b>

*Fuente: resultado del censo regional, julio 2010*

En el cuadro sobre las condiciones de ocupación de las viviendas de la región de estudio se muestra que, las localidades con más viviendas son la **Comunidad Choro** con 59 viviendas, **Challa urbano** 58 viviendas, **Cantón San Pedro Urbano 55**, la **Comunidad Quenallata** 42 viviendas, la **Comunidad Padilla** 39 habitantes. En el extremo las que menos viviendas tienen son **Corpus Cristi** 8 viviendas, **Challajahuira** 3 viviendas, **Comunidad Flor de Mayo** 3 viviendas, **Colonia Fiscal Bella Vista** 4 viviendas, la **Urbanización Bella Vista** 3 viviendas, **Urbanización Mirador Bella Vista** 2 viviendas. Estos datos han sido la base sobre la cual se implementó el Programa permitiendo identificar los títulos de propiedad u otra figura legal para informar a la ABC para el correspondiente pago por reposición, debido a los impactos negativos producidos por la construcción de la carretera.

**TABLA 6**  
**RESUMEN CONDICIONES DE OCUPACION SEGÚN LOCALIDAD**

Se encuentra en la tabla 6 el resumen de la condición de ocupación de las propiedades de las comunidades del tramo I.

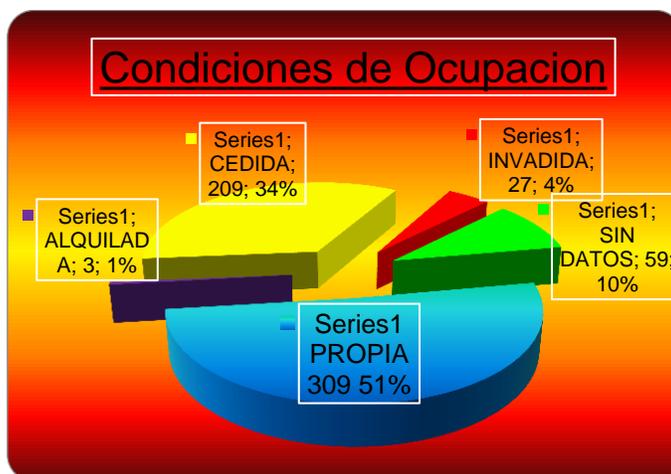
Propia	Alquilada	Cedida	Invadida	Sin datos
<b>309</b>	3	209	27	59

*Fuente: resultado del censo regional, julio 2010*

En la tabla 6, se puede observar que en la región existen 309 propiedades con títulos, 3 son alquiladas, 209 han sido cedidas, 27 han sido invadidas y 59 no dan datos al respecto. Con estos datos el área jurídica ha realizado una evaluación individual para resolver el tema de las compensaciones económicas por efecto de la construcción.

#### **Grafico 4**

En el presente grafico se encuentran datos referidos a los porcentajes respecto de las condiciones de ocupación, de las propiedades del tramo I.

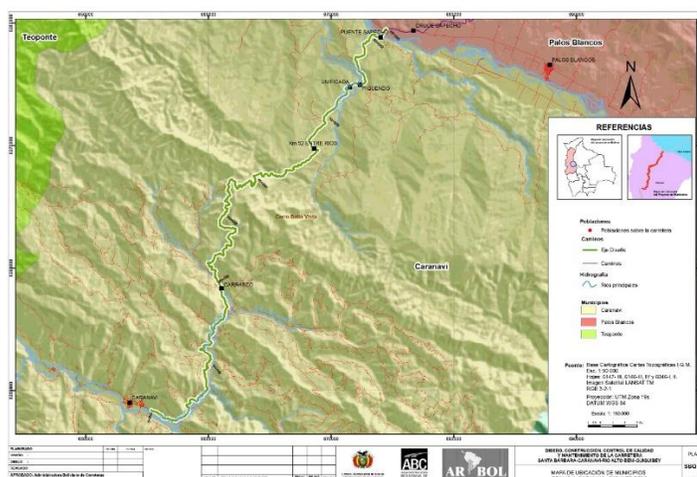


*Fuente: resultado del censo regional, julio 2010*

#### **2.9.4 Ubicación Geográfica Tramo II**

El Tramo II Caranavi – Rio alto Beni está ubicado en la parte Norte del Departamento de La Paz, en la Provincia Caranavi, en los Municipios de Caranavi y Alto Beni.

#### **Grafico 5** **Ubicación geográfica Tramo II**



Fuente: ABC- ARBOL, 2010

**TABLA 7**  
**COMUNIDADES DEL TRAMO II**

La tabla 7 muestra de manera detallada el inicio y el final de cada una de las comunidades del tramo II, respecto de su ubicación espacial en el área del proyecto.

Municipio	Comunidad o Colonia	Progresiva inicial	Progresiva final
CARANAVI	Urbanización Panamericana	0+000	0+315
	Urbanización Bautista Saavedra	0+315	0+850
	Urbanización Villa El Paraíso	0+740	0+975
	Bautista Saavedra	0+975	3+950
	Colonia Villa Flor	3+950	7+380
	Unión San Lorenzo	7+380	11+710
	San Lorenzo zona 6	11+710	15+980
	Alto San Lorenzo	15+980	18+370
	Carrasco Urbano	18+370	19+380
	Fiscal Bartos	18+365	19+335
	Peregrinos	19+380	22+265
	Carrasco la Reserva	19+335	21+740
	Dos Pósitos	21+740	24+960
Eduardo Avaroa	24+960	29+115	
Comunidad los Incas	29+115	33+450	
ALTO BENI	Área Forestal	33+450	38+610
	Islas Verdes	38+500	38+660
	Tierra fiscal	38+660	39+340

<b>Concesion Apaza</b>	39+340	39+980
<b>El Porvenir</b>	39+980	43+920
<b>Tierra fiscal</b>	39+980	41+150
<b>Central Rosario</b>	41+150	43+785
<b>Alianza</b>	43+785	45+445
<b>La Forestal</b>	44+740	45+160
<b>Caserío Doce</b>	45+160	48+100
<b>Loma Verde</b>	45+445	45+800
<b>Urb. Bella Vista Km 52</b>	45+360	46+645
<b>Primero de Julio</b>	46+360	46+880
<b>Caserío Once</b>	46+880	50+540
<b>San isidro unificado</b>	50+540	53+420
<b>Urbanización Villa Unificada</b>	52+350	52+980
<b>Urbanización San Miguel de Piquendo</b>	53+420	54+000
<b>Urbanización Piquendo Camacho</b>	54+000	54+230
<b>Villa Camacho</b>	54+230	56+530
<b>Villa Santiago</b>	56+530	58+150
<b>Concesión Illimani</b>	56+530	57+270
<b>Illimani</b>	57+270	59+900
<b>Apóstol Santiago</b>	58+150	59+680
<b>Propiedades Individuales</b>	59+680	59+900
<b>Urb. Puente Alto Beni</b>	59+900	60+300
<b>TOTAL 40</b>		

*Fuente: trabajo de campo 2010, 2013.*

Los datos de la tabla 7 permiten la identificación exacta de las comunidades y sus respectivas colindancias, con las que se ha preparado los informes.

#### **TABLA 8**

#### **POBLACIÓN TOTAL DE LA REGIÓN DE ESTUDIO**

La tabla 8 muestra la población total del tramo II, desglosado por sexo y sus respectivos porcentajes.

<b>Población Total</b>	<b>Población Varones</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Población Mujeres</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>1538</b>	797	53%	721	47%

*Fuente: resultados del censo aplicado en la región, julio y agosto 2010.*

La población asentada en el área de influencia directa – franja de afectación - es de 1538 habitantes, de los cuales 797 son varones, es decir el 53%, la población femenina tiene un total de 721 que representa al 47%. Datos que han sido la base para organizar con las autoridades comunales las reuniones y los cronogramas de verificación de los predios para la posterior indemnización por los impactos negativos producidos por la construcción de la carretera.

**TABLA 9**  
**HABITANTES, PREDIOS Y PORCENTAJE DE AFECTACIÓN POR LOCALIDAD,**  
**SEGÚN MUNICIPIO**

Se desglosa en esta tabla los datos del tramo II respecto a los predios afectados, la población afectada y el porcentaje que representa para cada comunidad.

<b>Municipio</b>	<b>Localidad</b>	<b>Predios afectados</b>	<b>Habitantes afectados</b>	<b>%</b>
<b>ALTO BENI</b>	<b>Puente Alto Beni</b>	46	126	6,51
	<b>Concesión Illimani</b>	4	17	0,88
	<b>Colonia Illimani</b>	16	28	1,45
	<b>Apóstol Santiago</b>	17	25	1,29
	<b>Villa Santiago</b>	14	44	2,28
	<b>Colonia Villa Camacho</b>	27	50	2,59
	<b>Propiedad Individual</b>	2	5	0,26
	<b>Piquendo Camacho</b>	24	55	2,84
	<b>Villa Piquendo</b>	77	195	10,08
	<b>Unificada Caserío 9 y 10</b>	11	14	0,72
	<b>Villa Unificada</b>	48	63	3,26
	<b>San José Caserío 11</b>	9	21	1,09
	<b>Colonia Caserío 12</b>	8	21	1,09
	<b>Colonia Primero de Julio</b>	6	6	0,31
	<b>Entre Ríos Km 52</b>	74	231	11,94

	Colonia Loma Verde	4	12	0,62
	Colonia La Forestal	2	12	0,62
	Colonia Alianza	15	34	1,76
	Colonia Central	16	24	1,24
	Rosario			
	Colonia espontanea El	22	21	1,09
	Porvenir			
	Concesión Apaza	3	1	0,05
	Isla Verde	6	7	0,36
CARAN	Colonia Los Incas	36	26	1,34
AVI	Colonia Los Incas	11	32	1,65
	Urbano			
	Eduardo Avaroa	40	115	5,95
	Colonia Dos Pocitos	27	36	1,86
	Colonia Peregrinos	22	35	1,81
	Colonia Carrasco La	22	17	0,88
	Reserva			
	Cantón Carrasco	55	141	7,29
	Colonia Bartos	14	39	2,02
	Colonia alto san	23	77	3,98
	Lorenzo			
	Colonia San Lorenzo	38	63	3,26
	Comunidad Unión San	45	79	4,08
	Lorenzo 5			
	Colonia Villa Flor	53	75	3,88
	Colonia Bautista	48	87	4,50
	Saavedra			
	Villa El Paraíso	27	39	2,02
	Zona Panamericana	22	61	3,15
	<b>TOTAL</b>	<b>934</b>	<b>1934</b>	<b>100,00</b>

*Fuente: resultados del censo regional aplicado en julio, agosto, 2010.*

Las poblaciones que tienen más afectaciones son: Villa Piquendo 77 afectaciones y 195 habitantes; Puente Alto Beni 46 afectaciones y 126 habitantes; Entre Ríos 74 propiedades y 231 habitantes; Cantón Carrasco 55 afectaciones y 141 habitantes; Colonia Villa Flor 53 afectaciones y 75 habitantes; Villa Unificada 48 propiedades y 63 habitantes; Puente Alto Beni 46 propiedades y 126 habitantes; Eduardo Avaroa tiene 40 propiedades y 115 habitantes; Colonia Bautista Saavedra 48 propiedades y 87 habitantes; Comunidad Unión San Lorenzo se afecta a 45 propiedades y 79 habitantes, para los que el equipo del Programa Reposición de Pérdidas ha preparado las carpetas en las áreas de infraestructura, jurídica, agronómica y social previa evaluación, supervisada por la Gerencia Ambiental de la ABC.

**TABLA 10**  
**POBLACION SEGUN LOCALIDAD Y SEXO**

La tabla muestra las localidades del tramo II el número de familias censadas y cuanta población representan las mismas, desglosadas por sexo.

Localidad	Número de Familias Censadas	Número de Habitantes	Sexo	
			M	F
<b>Puente Alto Beni</b>	23	117	60	57
<b>Concesión Illimani</b>	3	17	10	7
<b>Colonia Illimani</b>	7	30	20	10
<b>Apóstol Santiago</b>	5	19	11	8
<b>Villa Santiago</b>	9	41	21	20
<b>Colonia Villa Camacho</b>	8	42	21	21
<b>Propiedad Individual</b>	1	6	4	2
<b>Piquendo Camacho</b>	9	43	22	21
<b>Villa Piquendo</b>	36	165	81	84
<b>Unificada Caserío 9 y 10</b>	3	7	5	2
<b>Villa Unificada</b>	7	31	15	16
<b>San José Caserío 11</b>	4	18	10	8
<b>Colonia Caserío 12</b>	3	16	9	7
<b>Colonia primero de Julio</b>	6			
<b>Entre Ríos Km52</b>	43	214	113	101
<b>Colonia Loma Verde</b>	1	9	6	3
<b>Colonia La Forestal</b>	2	12	6	6
<b>Colonia alianza</b>	5	27	17	10
<b>Colonia Central Rosario</b>	2	11	8	3
<b>Colonia Espontanea El porvenir</b>	-	-	-	-

<b>Concesión Apaza</b>	-	-	-	-
<b>Isla Verde</b>	1	2	1	1
<b>Colonia Los Incas</b>	1	5	2	3
<b>Colonia Los Incas Urbano</b>	4	25	13	12
<b>Eduardo Avaroa</b>	26	113	61	52
<b>Colonia Dos pocitos</b>	5	22	12	10
<b>Colonia Peregrinos</b>	5	19	10	9
<b>Cantón Carrasco la Reserva</b>	4	11	6	5
<b>Cantos Carrasco</b>	27	129	65	64
<b>Colonia Bartos</b>	12	41	17	24
<b>Colonia Alto San Lorenzo</b>	10	57	38	19
<b>Colonia San Lorenzo</b>	11	41	23	18
<b>Comunidad Unión San Lorenzo 5</b>	9	53	21	32
<b>Colonia Villa Flor</b>	13	47	24	23
<b>Colonia Bautista Saavedra</b>	16	62	29	33
<b>Colonia Bautista Saavedra Villa El Paraíso</b>	5	19	13	6
<b>Zona Panamericana</b>	9	47	23	24
<b>TOTAL</b>	<b>329</b>	<b>1518</b>	<b>797</b>	<b>721</b>

*Fuente: Resultados del censo regional aplicado en julio, agosto, 2010.*

El censo aplicado en la región registra 329 familias con una población de 1518 habitantes, de los cuales 797 son varones y 721 son mujeres. Las poblaciones que tienen mayor población son Entre Ríos Km 52 con 214 habitantes de los cuales 113 son del sexo masculino y 101 del sexo femenino, Villa Piquendo 165 habitantes de los cuales 81 son varones y 84 son mujeres, Cantón Carrasco tiene 129 habitantes de los cuales 65 son varones y 64 son mujeres, Puente Alto Beni tiene 117 habitantes de los cuales 60 son varones y 57 son mujeres, Eduardo Avaroa tiene una población de 113 habitantes de los cuales 61 varones y 52 son mujeres. Estos datos han permitido informar a la supervisión para la preparación de las carpetas, para su respectiva indemnización por afectación de las mismas.

### Grafico 6

El gráfico muestra los porcentajes de la población del tramo II desglosado por sexo.



Fuente: Resultados del censo regional aplicado en julio, agosto, 2010.

El gráfico muestra de manera general que en la región el 53% de la población es de sexo masculino mientras que el 47% de la población pertenece al sexo femenino.

**TABLA 11**

**HABITANTES, PREDIOS Y PORCENTAJE DE AFECTACIÓN POR LOCALIDAD, SEGÚN MUNICIPIO**

En la tabla 11 se detalla el número de predios afectados, la población total de los mismos y el porcentaje que representa para cada una de las localidades del tramo II.

Municipio	Localidad	Predios Afectados	Habitantes Afectados	%
<b>ALTO BENI</b>	<b>Puente Alto Beni</b>	46	126	6,51
	<b>Concesion Illimani</b>	4	17	0,88
	<b>Colonia Illimani</b>	16	28	1,45
	<b>Apóstol Santiago</b>	17	25	1,29
	<b>Villa Santiago</b>	14	44	2,28
	<b>Colonia Villa Camacho</b>	27	50	2,59
	<b>Propiedad Individual</b>	2	5	0,26
	<b>Piquendo Camacho</b>	24	55	2,84

	<b>Villa Piquendo</b>	77	195	10,08
	<b>Unificada caserío 9 y10</b>	11	14	0,72
	<b>Villa Unificada</b>	48	63	3,26
	<b>San José Caserío 11</b>	9	21	1,09
	<b>Colonia Caserío 12</b>	8	21	1,09
	<b>Colonia Primero de Julio</b>	6	6	0,31
	<b>Entre Ríos – km 52</b>	74	231	11,94
	<b>Colonia Loma Verde</b>	4	12	0,62
	<b>Colonia La Forestal</b>	2	12	0,62
	<b>Colonia Alianza</b>	15	34	1,76
	<b>Colonia Central Rosario</b>	16	24	1,24
	<b>Colonia Espontanea El Porvenir</b>	22	21	1,09
	<b>Concesión Apaza</b>	3	1	0,05
	<b>Isla Verde</b>	6	7	0,36
<b>CARANA VI</b>	<b>Colonia Los Incas</b>	36	26	1,34
	<b>Colonia Los Incas Urbano</b>	11	32	1,65
	<b>Eduardo Avaroa</b>	40	115	5,95
	<b>Colonia Dos Pocitos</b>	27	36	1,86
	<b>Colonia Peregrinos</b>	22	35	1,81
	<b>Cantón Carrasco La Reserva</b>	22	17	0,88
	<b>Cantón Carrasco</b>	55	141	7,29
	<b>Colonia Bartos</b>	14	39	2,02
	<b>Colonia alto San Lorenzo</b>	23	77	3,98
	<b>Colonia San Lorenzo</b>	38	63	3,26
	<b>Comunidad Unión San Lorenzo</b>	45	79	4,08
	<b>Colonia Villa Flor</b>	53	75	3,88
	<b>Colonia Bautista Saavedra</b>	48	87	4,50
	<b>Colonia Bautista Saavedra Villa Paraíso</b>	27	39	2,02
	<b>Zona Panamericana</b>	22	61	3,15
		<b>TOTAL</b>	<b>934</b>	<b>1934</b>

*Fuente: Resultados del censo regional aplicado en julio, agosto, 2010.*

En la tabla 11 se observa que las poblaciones que registran mayor afectación son las urbanas como Puente Alto Beni con 126 habitantes; Villa Piquendo 195 habitantes; Entre Ríos 231 habitantes; Eduardo Avaroa 115 habitantes, Cantón Carrasco con 141 habitantes. Estos datos han servido como base para verificar si ha existido un aumento y/o cambio de las condiciones generales; la verificación ha sido realizada en consenso con las autoridades locales para verificar el derecho propietario, cuantificación de las afectaciones en

construcción, identificación de vulnerabilidades, lucro cesante, cuantificación de afectaciones en plantaciones, para su posterior calculo económico.

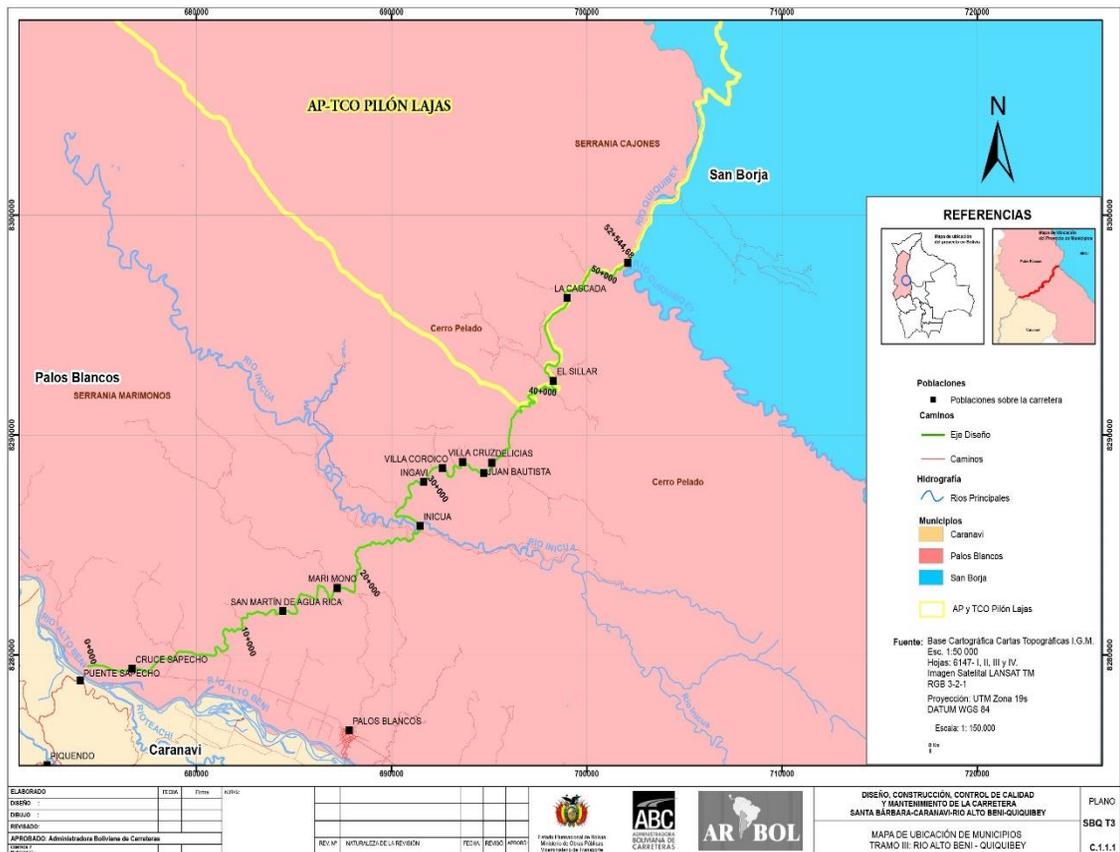
### 2.9.5 Ubicación Geográfica Tramo III

El Tramo III Rio alto Beni – Quiquibey está ubicado en la parte Norte del Departamento de La Paz Provincia Sud Yungas, Municipios Palos Blancos y Alto Beni, tiene los siguientes límites:

- Al norte este con el Municipio de San Borja
- Al sud con el Municipio de Caranavi
- Al oeste con el Municipio de Teoponte

**Grafico 7**

**Ubicación geográfica del Tramo III**



Fuente: ABC-ARBOL, 2010

**TABLA 12**

**COMUNIDADES DEL TRAMO III**

La tabla 12 detalla la ubicación espacial de las comunidades del tramo III y sus colindancias.

MUNICIPIO	COMUNIDAD O COLONIA	PROGRESIVA INICIAL	PROGRESIVA FINAL
P A L O S  B L A N C O S  S U D  Y U N G A S	Tierra fiscal	0+000	0+165
	Prop. Individual Francisco Cachi	0+165	0+490
	Comunidad Mapuricuchi	0+000	0+490
	Colonia Troncal Sapecho	0+490	3+950
	Urbanización Sapecho	2+495	3+365
	San Pedro	3+950	5+130
	Buena Vista	4+905	10+390
	Tupiza	10+390	11+965
	Prop. Individual Ezequiel Foronda	10+390	10+665
	Rodríguez Pagador	10+665	11+965
	San Martín de Agua Rica	11+965	15+550
	San Pablo	15+550	18+530
	Playa Verde	15+550	19+175
	Espontánea San Luis	18+530	21+230
	Las Peñas	21+230	23+225
	Gran Poder	23+225	23+575
Batallón de Ingenieros	23+575	25+700	
Urbanización Inicua	25+700	26+610	
Prop. Individual Hermanos Pucho	26+270	28+470	
Prop. Individual Dionicio Acarapi	26+610	27+230	
Prop. Individual Gabriel Mamani	27+230	27+550	
Villa Horizontes	27+550	29+440	
Espontánea Ingavi	28+470	33+105	
Tierra fiscal (Urb. Los Andes)	29+440	30+925	

<b>Villa Coroico</b>	30+925	35+590
<b>Villa Cruz</b>	33+105	33+820
<b>Sociedad Ingenio Ltda.</b>	33+820	34+160
<b>Juan Bautista</b>	34+160	35+180
<b>Concesión las Delicias</b>	35+180	36+325
<b>Urbanización Las Delicias</b>	35+590	36+220
<b>Urbanización Los Olivos</b>	36+165	36+515
<b>3 de Mayo</b>	36+165	38+085
<b>Concesión Moron</b>	36+325	38+360
<b>Sillar</b>	38+360	42+665
<b>Tierra fiscal</b>	38+085	38+630
<b>Concesion La Fuente</b>	38+630	40+260
<b>Concesion Romanos</b>	40+260	41+740
<b>Concesión Romanitos</b>	41+740	43+040
<b>Urbanización Sillar</b>	42+665	43+500
<b>Tierra fiscal Bustillos</b>	43+040	43+245
<b>Tacuara</b>	43+245	46+410
<b>Villa Cascada</b>	44+970	47+665
<b>Urbanización Cascada</b>	47+665	48+730
<b>Unión Cascada</b>	46+410	48+020
<b>Comunidad Agroecológica Vencedora</b>	48+680	51+365
<b>Universo Sud Yungas</b>	48+730	52+537
<b>Quime</b>	52+480	52+537
<b>TOTAL 47</b>		

*Fuente: trabajo de campo 2010, 2013.*

Estos datos son resultado del trabajo de campo en el área del proyecto y han sido utilizados para la elaboración de los informes, especialmente utilizados por las áreas técnica y agronómica.

**TABLA 13****HABITANTES AFECTADOS SEGÚN LOCALIDAD**

En la tabla 13 se detalla para el tramo III el número de predios afectados, la población que corresponde para cada localidad con su respectivo porcentaje de afectación.

<b>Municipio</b>	<b>Código</b>	<b>Localidad</b>	<b>Predios Afectados</b>	<b>Habitantes Afectados</b>	<b>Porcentaje de Afectación</b>
	<b>Q</b>	<b>Quiquibey</b>	2	6	0,24
	<b>US</b>	<b>Universo</b>	21	24	0,97
<b>P</b>	<b>V</b>	<b>Vencedora B</b>	5	5	0,2
<b>A</b>	<b>UA</b>	<b>Francisco Arteaga Quispe</b>	1	2	0,08
<b>L</b>	<b>C</b>	<b>Cascada</b>	100	385	15,57
<b>O</b>	<b>UC</b>	<b>Unión Cascada</b>	20	42	1,7
<b>S</b>	<b>VC</b>	<b>Villa Cascada</b>	20	61	2,47
	<b>T</b>	<b>Tacuaral</b>	5	8	0,32
	<b>CS</b>	<b>Colonia Sillar</b>	29	57	2,31
<b>B</b>	<b>S</b>	<b>Sillar</b>	27	77	3,11
<b>L</b>	<b>B</b>	<b>Bustillos</b>	11	32	1,29
<b>A</b>	<b>R</b>	<b>Colonia Romanos</b>	36	123	4,98
<b>N</b>	<b>CM</b>	<b>Concesión Moron</b>	1	7	0,28
<b>C</b>	<b>RO</b>	<b>Romanito</b>	4	5	0,20
<b>O</b>	<b>LF</b>	<b>La Fuente</b>	6	27	1,09
		<b>Comunidad Agropecuaria</b>			
<b>S</b>	<b>TM</b>	<b>Comunidad tres de Mayo</b>	3	2	0,08
	<b>CO</b>	<b>Colonia Los Olivos Urbanización</b>	5	15	0,61
	<b>CR</b>	<b>Villa Coroico</b>	45	171	6,92
	<b>D</b>	<b>Delicias</b>	54	198	8,01
	<b>CD</b>	<b>Las Delicias</b>	3	8	0,32
	<b>DA</b>	<b>Propietario Dionicio Acarapi</b>	2	1	0,04
	<b>SI</b>	<b>Sociedad de Ingenio</b>	2	1	0,04
	<b>JB</b>	<b>Colonia Juan Bautista</b>	15	65	2,63
	<b>CZ</b>	<b>Colonia Villa Cruz</b>	5	9	0,36
	<b>SI</b>	<b>Colonia Ingavi</b>	38	69	2,79
	<b>HN</b>	<b>Nuevos Horizonte I</b>	18	40	1,62
	<b>LA</b>	<b>Los Andes</b>	20	47	1,90
	<b>I</b>	<b>Inicua</b>	84	328	13,27
	<b>HP</b>	<b>Hermanos Pucho</b>	8	14	0,57

<b>AG</b>	<b>Inicua Concesión</b>	1	1	0,04
<b>BI</b>	<b>Batallón de Ingenieros</b>	1	1331	0
<b>GP</b>	<b>Gran Poder</b>	3	3	0,12
<b>SP</b>	<b>San Pablo Marimono</b>	16	24	0,97
<b>SL</b>	<b>San Luis Marimono</b>	8	33	1,33
<b>SM</b>	<b>San Martin de Agua Rica- Marimono</b>	41	93	3,76
	<b>Playa Verde- Marimono</b>	29	69	2,79
<b>TU</b>	<b>Tupiza B</b>	13	29	1,17
<b>BV</b>	<b>Buena Vista</b>	42	65	2,63
<b>RP</b>	<b>Rodríguez Pagador</b>	10	9	0,36
<b>EF</b>	<b>Ezequiel Foronda</b>	1	1	0,04
<b>PE</b>	<b>San Pedro</b>	9	25	1,01
<b>TS</b>	<b>Troncal Sapecho Colonia</b>	27	73	2,95
<b>SA</b>	<b>Sapecho- Zona Panamericana</b>	63	214	8,66
<b>PÑ</b>	<b>Las Peñas</b>	14	4	0,16
<b>M</b>	<b>Mapurichuqui</b>	4		0
		872	2.472.00	100,00

*Fuente: resultado del censo aplicadio en la región julio, agosto, 2010.*

Como muestra la tabla 13, hay 45 comunidades, 872 viviendas con una población de 2.472 habitante ubicadas en el área de influencia directa afectadas por la construcción de la carretera. Las comunidades mayormente afectadas son: **Cascada** con 100 predios y 385 habitantes; **Inicua** 84 con 328 habitantes; **Zona Panamericana** 63 predios y 214 habitantes; **Delicias** 54 predios y 198 habitantes; **Villa Coroico** 45 predios y 171 habitantes. Con estos datos el area legal realizó la verificación del derecho propietario, el área técnica procedió a la medición de las viviendas afectadas para su posterior calculo económico, verificación de afectación en plantaciones por el area de agronomía y la identificación de población vulnerable y lucro cesante por el area social.

**TABLA 14****HABITANTES POR VIVIENDA SEGÚN LOCALIDAD Y SEXO**

La tabla 14 muestra el total de viviendas afectadas, para cada localidad y su respectiva población desglosada por sexo

Código	Localidad	Total de viviendas	Habitantes	Sexo	
				M	F
Q	Quiquibey	1	6	1	5
US	Universo	12	17	13	4
V	Vencedora B	3	4	3	1
UA	Francisco Arteaga Quispe	1	2	1	1
C	Cascada	77	385	200	185
UC	Unión Cascada	9	42	17	25
VC	Villa Cascada	14	61	39	22
T	Tacuara	1	3	1	2
CS	Colonia Sillar	13	60	28	32
S	Sillar	16	77	35	42
B	Bustillos	5	32	24	8
R	Colonia Romanos	25	123	60	63
CM	Concesión Moron	1	7	2	5
RO	Romanito	1	3	2	1
LF	La Fuente Comunidad Agropecuaria	6	27	19	8
TM	Comunidad Tres de Mayo	0	0	0	0
CO	Colonia Olivos Urbanización	2	15	8	7
CR	Villa Coroico	32	171	91	80
D	Delicias	50	198	104	94
CD	Las Delicias	1	8	3	5
DA	Propietario Dionicio Acarapi	1	6	3	3
SI	Sociedad de Ingenio	1	1	0	1
JB	Colonia Juan Bautista	11	65	34	31
CZ	Colonia Villa Cruz	4	9	4	5
CI	Comunidad Ingavi	32	69	42	27
NH	Nuevos Horizontes I	9	40	20	20
LA	Los Andes	13	47	24	23
I	Inicua	73	328	173	155
HP	Hermanos Pucho	2	14	7	7
AG	Inicua Concesión	1	1	1	
BI	Batallón de Ingenieros	0	0	0	0
GP	Gran Poder	3	3	3	0
SP	San Pablo- Marimono	5	24	14	10

<b>SL</b>	<b>San Luis -Marimono</b>	7	33	18	15
<b>SM</b>	<b>San Martín de Agua Rica- Marimono</b>	19	91	53	38
	<b>Playa Verde- Marimono</b>	22	69	46	23
<b>TU</b>	<b>Tupiza B</b>	9	29	20	9
<b>BV</b>	<b>Buena Vista</b>	28	65	40	25
<b>RP</b>	<b>Rodríguez Pagador</b>	2	9	3	6
<b>EF</b>	<b>Ezequiel Foronda</b>	1	1	1	0
<b>PE</b>	<b>San Pedro</b>	6	25	11	14
<b>TS</b>	<b>Troncal Sapecho Colonia</b>	23	73	41	32
<b>SA</b>	<b>Sapecho- Zona Panamericana</b>	53	214	108	106
<b>PÑ</b>	<b>Las Peñas</b>	4	4	1	3
<b>M</b>	<b>Mapurichuqui</b>	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>		600	2461	1318	1143

*Fuente: resultado del censo aplicadio en la región julio, agosto, 2010.*

Los resultados más significativos de la tabla 14, son los de las comunidades de: **Cascada** que tiene 385 habitantes de los cuales 200 son varones y 185 son mujeres; **Inicua** hay 328 habitantes son varones 173 y 155 mujeres, **Zona Panamericana** 214 habitantes 108 son varones y 106 son mujeres; **Villa Coroico** 171 habitantes 91 son varones y 80 son mujeres; **San Martín de Agua Rica** 91 habitantes 53 son varones y 38 son mujeres; **Troncal Sapecho** 73 habitantes de los cuales 41 son varones y 32 son mujeres; **en Ingavi** 69 habitantes de los cuales 42 son varones y 27 son mujeres; **Colonia Juan Bautista** hay 65 habitantes de ellos 34 son varones y 31son mujeres; **Playa Verde** tiene 69 habitantes 46 son varones y 23 son mujeres; **Buena Vista** tiene 65 habitantes de los cuales 40 son varones y 25 son mujeres. Estos datos han servido de base para la planificación de las reuniones y los cronogramas de verificación con la participación de las autoridades locales y participación de los afectados/afectadas.

#### **TABLA 15**

#### **TOTAL DE HABITANTES POR SEXO**

La tabla resume la población total del tramo III desglosado por sexo.

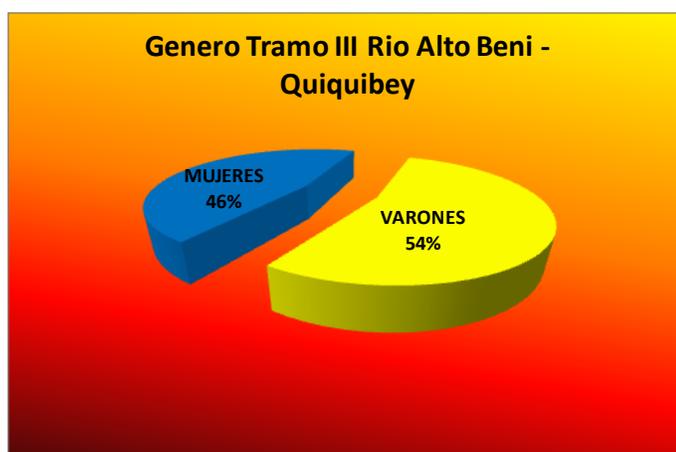
<b>varones</b>	<b>mujeres</b>
<b>1318</b>	<b>1143</b>

*Fuente: resultado del censo aplicadio en la región julio, agosto, 2010.*

La tabla 15 resume la población por género y muestra que en la región hay 1318 habitantes varones y 1143 mujeres.

### ***Grafico 8***

En este gráfico se muestra de manera desglosada por sexo, el porcentaje total de la población del tramo III.



*Fuente: resultado del censo aplicado en la región julio, agosto, 2010.*

De acuerdo al gráfico se puede ver que el 54% de la población de la región de estudio pertenece al sexo masculino y el 46% corresponde al sexo femenino.

### **III SECCION PROPOSITIVA DESCRIPCION DEL PROGRAMA DE REPOSICION DE PÉRDIDAS<sup>63</sup>**

La Administradora Boliviana de Carreteras como entidad gestora de la construcción de las carreteras en el país y habiendo incorporado en los proyectos el componente social, cumpliendo los acuerdos entre el Estado y las entidades financiadoras<sup>64</sup>, definen al Programa Reposición de Pérdidas como “el estudio previo base para la liberación del Derecho de Vía de la carretera, en el cual se identifica a los titulares de derechos afectados por el Derecho de Vía, establece con precisión las áreas y bienes de cada titular o titulares, los parámetros base para la compensación por la afectación y contiene los acuerdos previos de aceptación de los titulares de las áreas afectadas, estableciendo soluciones prácticas y concertadas bajo el principio de equidad con los afectados y economía en la construcción de carreteras”.( Manual Ambiental de Carreteras, Tomo II, 2010,181). En esta definición se puede advertir como están delimitados los lineamientos en los que se basó el trabajo que realizó el equipo de Reposición de Pérdidas de la empresa AR-BOL en las 110 comunidades del proyecto Santa Bárbara Quiquibey.

Por otro lado se menciona en el Manual Ambiental, documento base para la elaboración de las estrategias en el área social, los avalúos y cálculos en el área técnica y la aplicación de las normativas para el área legal que “ El PRP es un documento requerido por la Administradora Boliviana de Carreteras desde el año 1998 como un componente de los Estudios de Evaluación de Impacto Ambiental (...) su oportuna elaboración permite el conocimiento ordenado y sistemático para la Liberación del Derecho de Vía, posibilitando prever costos y reducir conflictos legales y sociales a tiempo de construir las carreteras” (Manual Ambiental de Carreteras, Tomo II, 2010,181), se advierte en esta cita que el principal objetivo que tiene la institución gestora (ABC) es la contención de los conflictos de manera que la ejecución de las obras no podían ser interrumpidas, razón por la cual se armó el Equipo de Reposición de Pérdidas por parte de la empresa AR-BOL.

En resumen, “el Programa de Reposición de Pérdidas (PRP) incluye un complejo procedimiento para la Liberación del Derecho de Vía (LDDV) para el caso del área social,

---

<sup>63</sup> El Programa Reposición de Pérdidas es propiedad intelectual de la Gerencia Ambiental de la Administradora Boliviana de Carreteras, sugeridas por las entidades financiadoras al Estado Boliviano para mitigar los efectos sociales negativos producidos por la intervención en las áreas de construcción.

<sup>64</sup> Se mencionó que existen acuerdos para el cumplimiento de los protocolos establecidos por las entidades financiadoras como el Banco Mundial, La Corporación Andina de Fomento y el Banco Interamericano de Desarrollo.

se centra en la identificación de los afectados, cuantifica con precisión las áreas y bienes de cada persona en el área técnica y establece los parámetros base para la compensación a los titulares, poseedores o propietarios de las áreas afectadas en el área legal, proponiendo soluciones prácticas y concertadas, bajo el principio de justicia con los afectados, prever costos y reducir conflictos legales y sociales a tiempo de cimentar las carreteras y cuantificar las afectaciones en plantaciones y producción en el área agrícola”. (Manual Ambiental de Carreteras, Tomo II, 2010,181). La lectura de la cita advierte claramente varios conceptos como: **compensación- Justicia con los afectados**, está claro que la afectación de las propiedades no tiene otra forma de resarcir el daño si no es a partir de la compensación económica, que desde la posición del Estado se considera como justa; **soluciones prácticas y concertadas** estas denotan la intención por evitar los reclamos ante posibles conflictos y reclamos.

La justificación para la implementación del Programa puede encontrarse en la siguiente cita “la construcción de carreteras requiere del establecimiento de un Derecho de Vía, entendido (...) como el área necesaria para la construcción, operatividad, funcionamiento, seguridad y proyección de la carretera (...) .La construcción de carreteras de la red nacional, departamental o municipal es de necesidad y utilidad pública, por lo que su establecimiento posibilita la afectación de áreas de terreno y en consecuencia la limitación de derechos de particulares e incluso de derechos públicos de algunas comunidades, todo en beneficio de una obra cuyo beneficio es general (...) los principios y bases jurídicas aplicados en su elaboración responden al marco legal vigente” (Manual Ambiental de Carreteras, Tomo II, 2010, 181). Para la ejecución de las obras de infraestructura que concierne en este caso a la carretera Santa Bárbara- Quiquibey, el Estado ha generado un discurso legitimador a través de los argumentos mencionados en la cita, en el que se considera a ésta como de beneficio general por encima de los derechos de las poblaciones y/o comunidades, debo mencionar que este discurso fue utilizado por el equipo durante la ejecución del Programa.

### **3.1. OBJETIVOS DEL PROGRAMA DE REPOSICION DE PÉRDIDAS PRP<sup>65</sup>**

La Gerencia Ambiental de la Administradora Boliviana de Carreteras conformada por un equipo de especialistas en las áreas: técnica, agronómica, social y jurídica ha elaborado los objetivos, que han sido la base para la ejecución del Programa de Reposición y sobre la cual los especialistas de la empresa AR-BOL han realizado el trabajo en los tramos I, II y III de la carretera Santa Bárbara- Quiquibey, los que son citados en los siguientes párrafos.

### **3.2 OBJETIVO GENERAL**

El objetivo general del Programa de Reposición de Pérdidas (PRP) es establecer las condiciones en las que se encuentran las familias afectadas por la Liberación del Derecho de Vía, para precautelar las posibles alteraciones en el modo de vida de los asentamientos poblacionales dentro del área de influencia directa e indirecta, que producto de la ejecución del proyecto carretero pudieran ser afectadas de forma negativa.

### **3.3 OBJETIVOS ESPECIFICOS**

- Identificar las organizaciones locales, regionales y gubernamentales, estableciendo relaciones recíprocas de planificación mancomunada, con actividades relacionadas al relevamiento de las mejoras de los predios afectados por la Liberación del Derecho de Vía.
- Planificar consensuar con las poblaciones afectadas de acuerdo a un cronograma para realizar el censo con el acompañamiento de la población en ejercicio de un control social efectivo.
- Cuantificar valorar y evaluar viviendas, predios e infraestructura, ubicados en el Derecho de Vía de la carretera para prevenir, minimizar o en su defecto mitigar impactos negativos a los medios sociales económicos y culturales.
- Construir en coordinación con el equipo multidisciplinario las tipologías sociales, económicas que determinan las vulnerabilidades, para las compensaciones y/o indemnizaciones aplicadas en cada caso.
- Objetivar las condiciones cuali – cuantitativas y de vulnerabilidad social de las familias afectadas propietarias y/o poseedoras de los predios ubicados dentro del área de influencia directa.

---

<sup>65</sup> El objetivo general y los específicos han sido tomados de manera resumida del Manual Ambiental de Carreteras, del que se puede obtener mayor información.

- Concertación con las autoridades comunales y los afectados sobre el contenido de la boleta censal, para el levantamiento de datos en trabajo de campo y la validación de las mismas.
- Definición de los parámetros técnicos de análisis de precios unitarios para el avalúo de las mejoras conforme a los precios del mercado local.
- Realización del Informe de Liberación del Derecho de Vía (DDV) identificando, cualificando, cuantificando y caracterizando las tipologías de los predios, proponiendo parámetros técnicos del avalúo y definiendo las alternativas de solución.

### **3.4. TAREAS ESPECÍFICAS PARA LA ELABORACIÓN DEL PROGRAMA DE REPOSICION DE PERDIDAS PRP<sup>66</sup>**

Las tareas, así denominadas por la Gerencia Ambiental de la Administradora Boliviana de Carreteras se han constituido en la base para la ejecución del Programa, bajo la responsabilidad del equipo de Reposición de Pérdidas de la empresa AR-BOL y supervisada por los especialistas de la ABC, las mismas son detalladas a continuación.

- Recorrido del Equipo interdisciplinario para identificar el tipo de afectaciones. Durante todo el proceso de intervención se realizaron recorridos por las comunidades para reconocer el tipo de afectación que se producía por efecto de la construcción de la carretera.
- Elaboración de las fichas de levantamiento de datos. En base a directrices del Manual Ambiental de Carreteras, el equipo interdisciplinario elaboró los Formularios de levantamiento de datos para su área específica, los mismos que fueron mejorados en todo el proceso de intervención.
- Aprobación por parte de la ABC, de los formularios que corresponden a las diferentes áreas. Revisado y concertado en las oficinas de la Gerencia Ambiental
- Coordinación con autoridades locales sobre el cronograma. En las reuniones con las autoridades comunales se establecían las fechas de reuniones y se elaboraba el cronograma de verificación de predios.

---

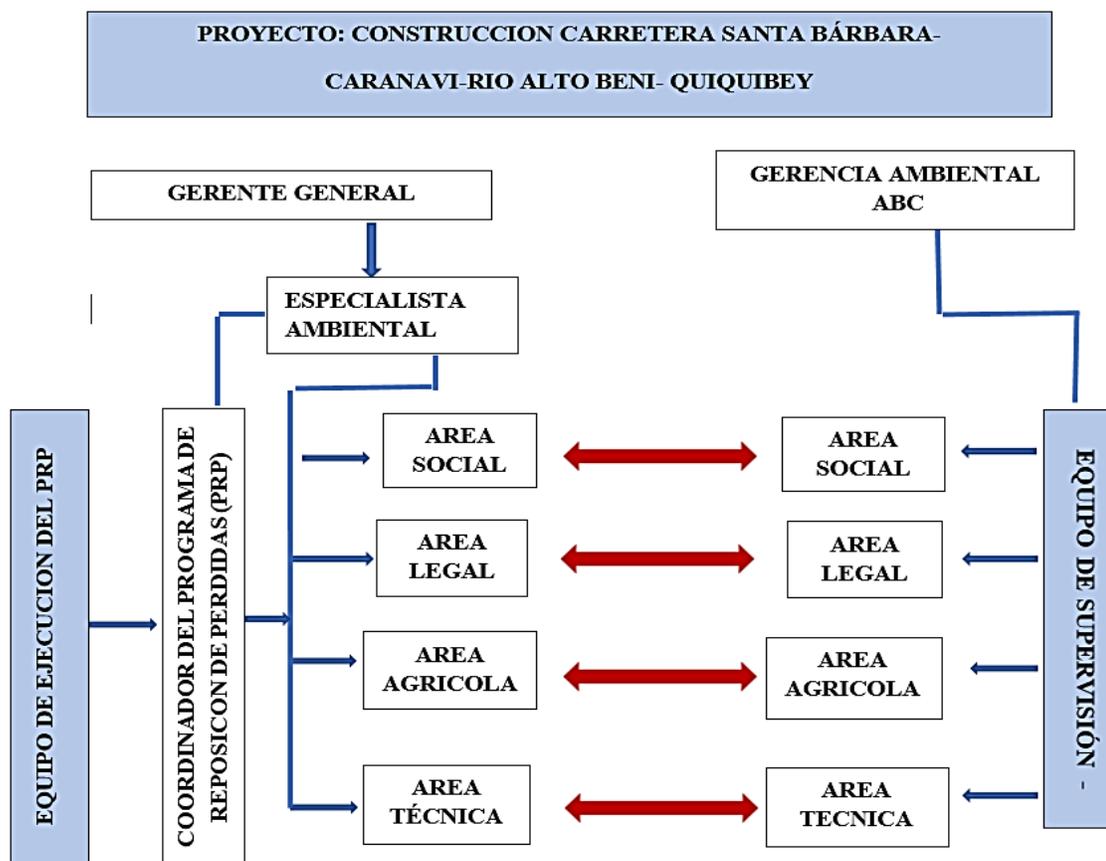
<sup>66</sup>Las tareas que son mencionadas han sido tomadas del Manual Ambiental de Carreteras y explicadas de acuerdo a la experiencia desarrollada en el trabajo de campo para efectos de la presente sistematización.

- Reuniones con la población local antes del inicio del relevamiento. Cumpliendo con el cronograma se procedía a ejecutar el plan de reuniones con las comunidades para explicar el Programa.
- Relevamiento de la información. Que consistía en las visitas domiciliarias para llenar los datos requeridos en cada especialidad.
- Procesamiento de la información. En base a una matriz en formato Excel se vaciaba todos los datos de las boletas en cada una de las áreas de especialidad.
- Firma de fichas de validación. En el trabajo de campo una vez aplicadas las boletas de levantamiento de datos, los y las Afectados/afectadas firmaban los mismos en conformidad de que la información fue verídica.
- Avalúo de las mejoras. Los especialistas Arquitectos y Agrónomos eran los encargados de realizar análisis y posterior avalúo de los predios afectados en viviendas y plantaciones.
- Elaboración de planos. Los especialistas Arquitectos y Agrónomos elaboraban los planos de cada predio afectado.
- Elaboración del informe Final. Cada área elaboro un informe por especialidad, en el que se emitió el dictamen, las carpetas eran enviadas a la ABC para su posterior resarcimiento.

### **3.5 EQUIPO MULTIDISCIPLINARIO PROGRAMA DE REPOSICION DE PERDIDAS**

El siguiente organigrama grafica la organización interna del Equipo de Reposición de Pérdidas de la empresa AR-BOL dependiente del Especialista Ambiental y la Gerencia, así mismo muestra la relación de coordinación con los especialistas de la Gerencia Ambiental de la Administradora Boliviana de Carreteras, que supervisaba el trabajo del Equipo.

**GRAFICO 9**  
**ORGANIZACIÓN INTERNA EQUIPO PRP**



*Fuente: Elaboración propia en base a organización interna institucional.*

### **3.6. ROLES Y FUNCIONES DE LOS COMPONENTES DEL PROGRAMA DE REPOSICION DE PERDIDAS PRP**

Uno de los objetivos de la presente sistematización tiene que ver con el relacionamiento interdisciplinario para desarrollar las actividades propias del Programa, en ese entendido describo los roles y funciones de cada una de las áreas. Se podrá advertir que éstas tienen estrecha relación considerando que existía un objetivo común, es decir la Liberación del Derecho de Vía; la relación interdisciplinaria no hubiera sido posible sin la predisposición del coordinador, quien se constituyó en un elemento articulador a la hora de realizar las actividades. Debo mencionar que en los primeros seis meses del trabajo no se pudo

consensuar criterios al interior del equipo, y por el contrario hubo posiciones encontradas que manifestaban las individualidades respecto de las formaciones académicas de cada miembro, e incluso la exteriorización del machismo cuando en mi calidad de socióloga expresaba mis criterios y posiciones, las que eran rebatidas con expresiones subjetivas como las siguientes ¡tú qué sabes!, ¡ las mujeres no saben nada porque te metes!. Subsanada esta etapa entendimos todos que debíamos asumir el trabajo en consenso y así pudimos avanzar.

La descripción de los roles y funciones son el resultado de las observaciones que de manera cotidiana observaba en los miembros del equipo, las que describo a continuación.

### **3.6.1 COORDINADOR GENERAL**

- Establecer relacionamientos y vínculos oficiales, tanto con la Administradora Boliviana de Carreteras, como con otras entidades del Estado (INRA, INE, etc.), gobiernos municipales, organizaciones locales y regionales, que se desarrollaron especialmente al inicio y con el objetivo de obtener información para comenzar el trabajo.
- Establecer las metodologías de trabajo en coordinación con el equipo multidisciplinario (PRP) para el trabajo de campo y de gabinete. Se realizaban reuniones de coordinación y evaluación cada 15 días dirigidas por el coordinador, en las que se establecían por ejemplo cronogramas para los viajes a las comunidades y para realizar los informes.
- Permanente interrelación del equipo multidisciplinario conformado por las áreas: social, legal, agronómica y técnica. Esto significo que en el trabajo de campo desarrollamos una solidaridad, es decir cuando estábamos en áreas urbanas donde predominaban las viviendas afectadas como ha sido el caso de la comunidad San Pedro (tramo I) tuvimos que ayudar al arquitecto a medir las viviendas; mientras que en la etapa del trabajo de gabinete se cruzaba información por ejemplo datos generales del afectado/afectada, ubicación de una comunidad.
- Organizar y visibilizar el trabajo de campo, como el de gabinete para que el equipo trabaje sin obstáculos, de manera que el mismo no se retrase en la entrega de carpetas

a la ABC. No hubiera sido posible si desde la coordinación no se hubiera exigido una movilidad para el traslado del personal, o el caso extremo de la dotación de gasolina, mientras que de otra para la elaboración de carpetas se necesitaba la dotación de equipos de computación y escritorios para cada miembro, lo que significó una batalla con el área técnica que monopolizaba todo.

- Control y registro del avance del proceso de liberación para cumplir con precisión los cronogramas de verificación en trabajo de campo y la entrega de carpetas a la ABC. Trabajo realizado por la coordinación de manera que los miembros del equipo podamos avanzar a un solo ritmo, para la elaboración de los informes y/o carpetas.
- Organización de las comunidades a través de sus autoridades y apoyo en la efectivización del pago de compensaciones por la Liberación del Derecho de Vía, por parte de la ABC. Realizado para que los afectados/afectadas asistan a las oficinas de la empresa, de acuerdo a un cronograma establecido por los responsables de la cancelación (especialista ambiental, junto a un abogado y contador), generando las condiciones adecuadas para el mismo.
- Sistematizar la información sobre los aspectos técnicos y sociales inherentes a la Liberación del Derecho de Vía, producidos durante el trabajo de campo y gabinete. Tarea realizada cada mes de manera que el Especialista Ambiental y la Gerencia del proyecto, estén debidamente informados respecto al avance y los vínculos de coordinación con los especialistas de la Gerencia Ambiental.
- Presentar informes relativos al proceso de liberación y el informe final o de cierre del Programa de Reposición de Pérdidas. Realizado en la última etapa y posterior a la indemnización económica en cada comunidad.
- Organizar la intervención del equipo PRP en todos los componentes dentro del área de influencia directa del proyecto: municipios, ciudades intermedias, áreas de vivienda concentrada, comunidades etc. aplicando la metodología de trabajo. Relacionado a las reuniones realizadas en la primera etapa en la que participo el área social para tomar los primeros contactos con las autoridades comunales a quienes se les explico el objetivo del Programa.

### 3.6.2 AREA SOCIAL

El objetivo general de la implementación del Programa de Reposición de Pérdidas en el área social tuvo que ver con la identificación de las condiciones sociales y económicas de las familias afectadas/ afectados negativamente, producidos por la Liberación del Derecho de Vía.

Considerando los lineamientos establecidos en el Manual Ambiental de Carreteras, se realizó la evaluación social, económica y análisis de vulnerabilidades de las personas afectadas por el Derecho de Vía para determinar su capacidad de anticipar, sobrevivir, resistir y recuperarse del impacto provocado por el proyecto carretero. Las actividades que comprendió el componente social fueron: **Censo en cada una de las comunidades**, para este efecto se desarrolló un relevamiento de datos aplicando la boleta censal, el censo involucro a todas las personas que residían o tenían derechos sobre los inmuebles afectados cualquiera sea su condición jurídica. Los datos recabados aportaron para determinar la condición economía de los afectados/afectadas y las formas de organización social local, a partir de la cual se determinaron las intervenciones apropiadas; **Avaluó Socioeconómico** que permitió determinar el grado de vulnerabilidad del afectado/afectada en base a los criterios establecidos y la determinación de los impactos en la infraestructura y/o vivienda del afectado/afectada, al hallarse dentro del Derecho de Vía; **Plan de Acompañamiento**<sup>67</sup>, de acuerdo a los criterios de vulnerabilidad si una familia o persona era identificada como vulnerable se requería de un acompañamiento para la adaptación a las nuevas condiciones, en términos de la reconstrucción de su vivienda y la reinstalación de sus actividades socioeconómicas (cultivos, árboles y otras actividades económicas).

Para el cumplimiento de las mismas se realizó las siguientes actividades:

- Recabar datos necesarios en trabajo de campo para procesar las carpetas aplicando la metodología propuesta para el área social. Se aplicó la boleta censal, al respecto debo mencionar que ésta fue una tarea que despertó susceptibilidades por parte de los afectados/afectadas pues consideraban que al declarar la verdad respecto de sus ingresos económicos afectaría a la reposición.

---

<sup>67</sup> Se aclara que el trabajo realizado no logró la ejecución y control de esta etapa, aunque estaba prevista, por esta razón solo se hace referencia a la misma.

- Posibilitar la solución de conflictos sociales y de relacionamiento entre el Programa y los afectados. Cuando éstos se manifestaban eran el resultado de la inasistencia a las reuniones de coordinación y consenso comunal, solucionados con la participación de las autoridades comunales.
- Establecer una relación interdisciplinaria para la coordinación de actividades y para el manejo de las alternativas de solución, previstas para las compensaciones de los afectados por la Liberación del Derecho de Vía. Establecida permanentemente en los trabajos de campo y de gabinete donde se compartió y cruzó información para la elaboración de los informes.
- Elaborar el informe que contenga las características técnicas particulares del área social en cada una de las carpetas emitiendo el dictamen para la compensación por afectación de la Liberación del Derecho de Vía. Para cada informe se realizó un análisis respecto de los ingresos económicos que justificaba la afectación de los mismos, debido a la construcción de la carretera, por otro lado se analizó las vulnerabilidades a las que estaban expuestos cada uno de los y las afectados/afectadas, que terminaron el dictamen para la compensación con un enfoque social.
- Aportar desde el punto de vista técnico al equipo multidisciplinario sobre cada una de las alternativas de solución previstas. Lo que significó poner en consideración especialmente las características de vulnerabilidad por ejemplo para los casos de enfermedad, orfandad, abandono de los y las progenitores/ progenitoras.

### **3.6.3. AREA CATASTRO FISICO**

El componente de infraestructura o área técnica ha tomado en cuenta a los elementos físicos, es decir las viviendas y todo tipo de infraestructura ubicada en la franja de los 50 metros afectada por la Liberación del Derecho de Vía, en base a la información del estado de conservación, uso y otras características técnicas. Metodológicamente esta área tenía previsto elaborar las ficha de campo, plano de ubicación, registro fotográfico, cómputos métricos, precios unitarios, presupuesto general para cada caso, informe técnico de avalúo. Para el cumplimiento de la metodología se realizó las siguientes actividades:

- Relevamiento de datos en trabajo de campo para cada vivienda afectada por la Liberación del Derecho de Vía.
- Realizar el avalúo de las edificaciones y cálculo de las indemnizaciones para cada afectado.
- Elaboración de planos de ubicación de viviendas e infraestructuras afectadas para cada caso.
- Redactar el acápite correspondiente al informe final, emitiendo el dictamen de compensación.
- Aportar desde el punto de vista técnico al equipo multidisciplinario sobre cada una de las alternativas de solución previstas.

#### **3.6.4 AREA LEGAL**

En el área legal se identificaron a los titulares de derechos afectados por la Liberación de Derecho de Vía, se determinó la calidad de propietario o poseedor del predio y la forma de tenencia, estableciendo con precisión las áreas y bienes de cada titular o titulares.

Para la identificación se coordinó con las autoridades de las comunidades, comunarios y personas individuales y se planificó las fechas para el relevamiento de datos en campo y recopilación de documentación que respalde su derecho propietario o posesión.

Para el relevamiento de datos se aplicó fichas de campo que consideró los datos y la identidad del afectado (os), antecedentes legales del predio, situación de la tenencia y otra documentación de respaldo, adicionalmente se procedió a la elaboración de actas de acuerdo con los afectados.

Una vez concluido el relevamiento de datos en trabajo de campo, se realizó el trabajo de gabinete que consistió en el análisis legal individual de la documentación presentada.

Finalmente se procedió a la redacción de las medidas de compensación con el acompañamiento en el proceso de indemnización o reposición a los afectados hasta su conclusión. Para el cumplimiento de las funciones se realizó las siguientes actividades:

- Recopilar documentos en campo y gabinete para establecer las características de los afectados/afectadas, sean propietarios o poseedores para determinar su derecho propietario.

- Coordinar con el equipo PRP la forma de compensación por la afectación de la Liberación del Derecho de Vía.
- Procesar las carpetas aplicando la metodología propuesta para el área legal según la caracterización respecto del derecho propietario.
- Aportar desde el punto de vista legal al equipo PRP sobre cada una de las alternativas de compensación para cada uno de los afectados/afectadas.
- Elaborar convenios, actas u otros documentos de verificación y/o respaldo que sean necesarios para efectivizar la elaboración de carpetas para la Liberación del Derecho de Vía.
- Presentar informes relativos al proceso de liberación, redactar el acápite correspondiente al informe final o de cierre del Programa emitiendo el dictamen de compensación.

### **3.6.5 AREA CATASTRO AGRONOMICO**

Se tenía contemplado realizar una descripción de la situación en que se encontraban los predios afectados respecto a las características agrícolas, las especies identificadas en los terrenos y su situación productiva, rendimientos y costos unitarios, intervenidos por la Liberación del Derecho de Vía. Metodológicamente el trabajo estaba relacionado con la elaboración de la ficha de campo, reporte fotográfico, planos del área de afectación, informe de avalúo. Para la ejecución de éstos se realizó las siguientes actividades:

- Recopilar datos relativos a precios en los mercados regionales para procesar las carpetas.
- Aplicar la boleta del censo agrícola en cada uno de los predios afectados consensuando con los directos afectados.
- Realizar el avalúo de las tierras productivas y los cultivos afectados, procesar la información para el cálculo y proponer las indemnizaciones en cada caso.
- Asesorar desde el punto de vista técnico, al equipo multidisciplinario sobre cada una de las alternativas de solución previstas.
- Participar en los procesos de negociación con los afectados.

- Aportar desde el punto de vista técnico al equipo multidisciplinario sobre cada una de las alternativas de solución previstas.
- Redactar el acápite correspondiente al informe final o de cierre del Programa emitiendo el dictamen de compensación.

El Programa de Reposición de Pérdidas ha sido encarado por un equipo multidisciplinario en las áreas social, legal, agrícola y física. En el siguiente cuadro se detalla las responsabilidades asumidas por cada una de ellas.

AREA	NOMBRE DEL PROFESIONAL	RESPONSABILIDADES
LEGAL	<p>Ángela Soria Álvarez Renán Gallinate <b>Abogados</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicación de las normas legales para la liberación del derecho de vía.</li> <li>• Recopilación de documentación de la autoridad local, respecto de la comunidad afectada.</li> <li>• Recopilación de documentación legal del afectado, que acredite su derecho propietario para el análisis y evaluación.</li> <li>• Elaboración y/o ajuste del formulario de relevamiento de información en campo para el diagnóstico legal del afectado.</li> <li>• Elaboración y redacción de actas, acuerdos y otros similares.</li> <li>• Elaboración del informe legal y recomendación, para la compensación o no de la afectación.</li> <li>• Elaboración del documento privado, referente a la compensación en caso de que correspondiere.</li> </ul>
SOCIAL	<p>Elizabeth Espinoza Lizarazu <b>Socióloga</b></p>	<p>Trabajo de campo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reconocimiento en campo del área de influencia directa e indirecta: que consistió en recorrer los tramos para identificar a la población objetivo del área de influencia del proyecto.</li> <li>• Organización y coordinación en campo, con dirigentes para establecer cronogramas de reuniones para la difusión del programa y el levantamiento censal del equipo PRP: esta actividad permitió generar la coordinación con los niveles de organización de las comunidades a fin de lograr consensos para la realización de reuniones con la comunidad.</li> <li>• Reunión con los y las afectados (as) para presentar al equipo PRP y explicar las características del programa. Esto permitió que la población afectada participe en el ejercicio del control social.</li> <li>• Trabajo de campo visita domiciliaria, verificación de las condiciones de vida del afectado y su familia. Donde se aplicó la boleta censal para identificar las características socioeconómicas de</li> </ul>

		<p>las familias afectadas y las vulnerabilidades existentes en su entorno.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Relevamiento de datos mediante la aplicación de la boleta censal del área socioeconómica. Realizado en consenso con las autoridades y de acuerdo a un cronograma planificado por el equipo PRP.</li> </ul> <p>Trabajo de Gabinete:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseño de la boleta de relevamiento. Consistió en la elaboración y ajuste de la boleta en base a las características del Programa, aprobada por la Gerencia Ambiental de la ABC.</li> <li>• Emisión de comunicados, citaciones, notificaciones, para informar a la población afectada. A través de visitas a las comunidades coordinando las mismas con los dirigentes.</li> <li>• Verificación del llenado correcto de las boletas censales: que consistió en la revisión de cada boleta para que la misma contenga toda la información correcta, en los casos en que la boleta era llenada de manera errada, se procedió a corregir nuevamente en trabajo de campo, previa coordinación con los dirigentes y afectados e informando al coordinador.</li> <li>• Identificación de factores de vulnerabilidad y aplicación de criterios que determinen el grado de los mismos. Esto se realizó en base a la metodología propuesta en el Manual Ambiental de la ABC y supervisado por el Equipo del PRP de la ABC.</li> <li>• Elaboración del Informe Social y dictamen Socioeconómico. Consistió en la sistematización de toda la información recogida en la boleta, que concluía con la elaboración del Dictamen en el cual se establecía el tipo de vulnerabilidad y el tipo de compensación por la afectación.</li> <li>• Determinación de las Medidas de Acompañamiento, en caso de tratarse de un afectado en situación de vulnerabilidad. Se refiere al apoyo y seguimiento que cada afectado debía recibir para lograr su compensación.</li> </ul>
<b>AGRICOLA</b>	Hugo Quispe Quispe Yasmani	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseño del formulario de relevamiento de datos para el trabajo de campo.</li> <li>• Levantamiento de datos en trabajo de campo.</li> <li>• Elaboración de la metodología de avalúo agrícola.</li> <li>• Elaboración de informe del área.</li> </ul>

	Montesinos <b>Técnicos Agrónomos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaborar, validar y consensuar con los representantes y/o autoridades locales los avalúos del área.</li> </ul>
<b>TECNICA</b>	Mirko Lujan Betancur Claudia Conde <b>Arquitectos</b> María Luisa Gaspar <b>Ingeniera</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboración y/o ajuste del formulario de relevamiento de datos para el trabajo de campo.</li> <li>• Elaboración de metodología de avalúo de su área.</li> <li>• Relevamiento de datos del área física en trabajo de campo.</li> <li>• Elaboración de informe del área física.</li> <li>• Elaboración de planos, cortes, alturas para cada afectado.</li> <li>• Elaborar informes individuales de las afectaciones.</li> </ul>
<b>CADISTA</b>	Edgar Villarando Rodríguez <b>Ingeniero Cadista</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Efectuar el relevamiento georeferencial y topográfico de todas las áreas a ser afectadas como efecto de la LDDV.</li> <li>• Construcción de mapas de afectaciones para la ubicación de predios, infraestructuras, viviendas, atajados, áreas cultivadas, componentes, agrícolas y superficie de terreno.</li> </ul>

*Fuente: Elaborado en base al trabajo de campo y gabinete en los años 2011- 2013 en los tramos I, II y III.*

#### **IV ESTRATEGIA IMPLEMENTADA PARA LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE REPOSICION DE PERDIDAS PRP.**

El segundo objetivo planteado para la elaboración de la presente sistematización tiene que ver con las estrategias diseñadas<sup>68</sup> para el acercamiento a las comunidades y para la implementación del Programa. Las estrategias han sido enmarcadas en la consecución de los objetivos del Programa que tuvieron que ver con la liberación del derecho de vía. Al ser éstas un instrumento por el cual se logró que el equipo PRP se relacione con la población objetivo para la verificación de los predios y cuantificación de las afectaciones, se asumió el manejo y la manifestación de la siguiente expresión al momento de tomar contacto con los dirigentes y las poblaciones:

“Nuestra presencia en esta reunión/asamblea se debe a la necesidad de explicar a la población (con la autorización de las autoridades de la comunidad), respecto a la construcción de la carretera. (...) ustedes saben que la construcción de una carretera contribuye al desarrollo de las comunidades en particular y en general a la integración de las mismas con el resto del país”.

Esta expresión pretendía interpelar a los miembros de la comunidad en relación al “desarrollo”, es decir expresar ¿qué miembro de la comunidad podía oponerse a ello?

Sin embargo nuestra presencia en cada una de las reuniones e instancias de consenso de los cronogramas de trabajo, así como para lograr que las poblaciones acepten el ingreso del equipo para las verificaciones fue una tarea difícil. Los comunarios/comunarias han sabido argumentar sus posiciones de oposición a la afectación de sus predios con argumentos sólidos, con expresiones como las siguientes:

“Nosotros vivimos de nuestros cultivos y si tú me quitas mi fuente de trabajo de que voy a vivir, si me quitas un pedazo de mi tierra aunque sea como tú dices solo un pedazo”.

Se debe mencionar que la población afectada en su derecho propietario (viviendas) y en su producción ha tenido que aceptar la realidad de la afectación de sus propiedades cuando se les expresaba lo siguiente:

---

<sup>68</sup> La estrategia es entendida como la habilidad para dirigir un asunto.

“Al equipo de Reposición de Pérdidas, que somos quienes vamos a contar sus plantaciones y ver cuanta afectación tiene su casa, nos ha contratado la ABC para que el Estado les pague los daños, pero si ustedes no quieren y se oponen al desarrollo, el Estado no les va a pagar y les va a expropiar, ustedes eligen”.

Por todo lo descrito, estábamos frente a la materialización de un hecho en el que se veía como las poblaciones tenían que desalojar sus viviendas y/o dejar de producir por la afectación de 50 metros a la izquierda y 50 metros a la derecha para consolidar el ancho de vía de la carretera. Esta situación tenía violentada a las poblaciones que en la mayoría de los casos manifestaban su oposición pese a haber sido informados anteriormente en las consultas públicas (teóricamente). A continuación se hace una descripción detallada de las estrategias, asumiendo que éstas han permitido la operacionalización del trabajo de campo en el que se logró la cuantificación de viviendas, población y producción afectadas.

**Reconocimiento en campo del área de influencia directa e indirecta:** que consistió en recorrer los tramos para identificar a la población objetivo del área de influencia del proyecto, especialmente a las autoridades comunales y comenzar el proceso de relacionamiento permanente.

**Identificación de las autoridades comunales, así como las municipales y concejales:** que permitió el acercamiento a las comunidades del área de influencia directa del proyecto, explicar los alcances del trabajo, sus objetivos y plazos.

**Audiencias, reuniones, asambleas de acercamiento:** en los centros poblados y comunidades dispersas, ubicados en el área de influencia directa para explicar el contenido y los objetivos del Programa de Reposición de Pérdidas.

**Organización y coordinación en campo, con dirigentes:** para establecer cronogramas de reuniones para la difusión del Programa y el levantamiento censal del equipo PRP. Esta actividad permitió generar la coordinación con los niveles de organización de las comunidades a fin de lograr consensos para la realización de reuniones con la comunidad.

**Reunión con los y las afectados (as) para presentar al equipo PRP** y explicar las características del Programa en todas las comunidades del área de influencia directa.

Esto permitió que la población afectada participe y pregunte por ejemplo por que se afecta, para qué se afecta.

**Trabajo de campo de acuerdo al cronograma establecido:** cumpliendo el día y la hora con la participación de toda la comunidad y las autoridades de manera que los afectados/afectadas ejerzan el control social.

Respecto a la información difundida como parte de las estrategias se describe a continuación el contenido de las mismas.

**Información y socialización de los alcances del programa PRP:** La socialización del programa ha sido una parte fundamental para la aplicación del mismo, y para ello se ha realizado reuniones de acercamiento a cargo de la especialista del área social en cada una de las comunidades y centros poblados.

Las reuniones han sido divididas en dos partes por un lado la presentación de los diferentes profesionales encargados del estudio para el Programa PRP, una explicación completa de los componentes del Estudio de Impacto Ambiental correspondiente a los tramos I, II y III; la importancia de la participación en las Consultas Públicas, la importancia de la participación de la población asentada a lo largo de la franja de afectación, los objetivos de la aplicación de las boletas censales en cada una de las áreas; así mismo se ha consolidado la entrada a cada una de las comunidades y/ colonias de tal manera que los profesionales pudieron trabajar con la confianza de obtener no solo los datos requeridos, sino además que los mismos tengan el mínimo margen de error. En esta etapa se ha logrado el consenso de la población aplicando la planificación participativa, es decir, que en cada una de las comunidades y/o colonias se estableció un cronograma de trabajo y responsabilidad por parte de los actores sociales involucrados para hacer un acompañamiento y ejercer el control social respecto del trabajo realizado por los especialistas del Programa PRP.

**Explicación para la aplicación del catastro físico, legal, agrícola y socio - económico:** Como corresponde y de acuerdo a la metodología participativa, la especialista del área social dio un panorama general del objetivo del trabajo explicando que se trata de un proceso de reposición e indemnización previa evaluación social, legal productiva y constructiva; en la segunda etapa, cada especialista explico el objetivo de su presencia en

las comunidades y/o colonias que tenía que ver con la recolección de datos de fuente primaria para su posterior sistematización y elaboración de las carpetas para la reposición.

**Descripción y evaluación del marco legal:** Considerando que se trataba de predios afectados a lo largo de la franja de 172 Km y que los actores sociales involucrados tenían susceptibilidades, los especialistas del área legal han dado un panorama general en relación a las disposiciones legales que le facultan al Estado<sup>69</sup> para la expropiación de propiedades. Las reuniones se han constituido en una estrategia que ha posibilitado que los actores sociales involucrados denominados afectados y/o beneficiarios, hayan aceptado el proceso.

**Elaboración del inventario de las afectaciones agrícolas:** Los especialistas encargados del área agronómica han desempeñado un papel fundamental, explicando que en cada uno de los predios se debía trabajar aplicando la metodología participativa, es decir, que la evaluación respecto de la existencia de cultivos afectados debía ser acompañada por los afectados, lo que ha dado como resultado la recolección de datos de manera consensuada.

**Elaboración del inventario de las afectaciones de las viviendas y las edificaciones:** De igual manera los especialistas en el área técnica explicaron que con la metodología participativa debían recolectar los datos requeridos para su posterior sistematización y cálculo, de tal manera que los afectados/afectadas proporcionen información ejerciendo el derecho a ser informados sobre los alcances de la reposición de sus predios.

**Aplicación de la boleta censal para el área social:** Se explicó que la boleta censal de esta área debía ser aplicada en todos los predios afectados para determinar las condiciones socioeconómicas de cada familia, así como la identificación del grado de vulnerabilidad de los mismos, en base a criterios establecidos respecto a la determinación de los efectos negativos producidos por el Derecho de Vía.

**Procesamiento de los datos obtenidos en el trabajo de campo según las distintas áreas:** Respecto del procesamiento de los datos obtenidos en cada área, se explicó que los mismos debían ser procesados y sistematizados en cada una de las especialidades, previa planificación interna del equipo de acuerdo a una planificación en trabajo de gabinete. Respecto a la metodología participativa implementada, se debe mencionar los siguientes aspectos a manera de autocrítica y evaluación de la misma: 1) evidentemente se puede

---

<sup>69</sup> Las disposiciones legales referidas especialmente a la constitución política del estado en su art. 22, ley 1884 de expropiación por causa de utilidad pública.

evidenciar que las poblaciones afectadas han sido incluidas para la definición de los cronogramas por un lado relacionados a las reuniones donde se socializó los objetivos del Programa de Reposición de Pérdidas y por otro en la definición de los días en los que se realizó las verificaciones de los predios afectados, respetando sus tiempos; 2) como ya se mencionó a lo largo del documento, los objetivos del Programa han estado claramente delimitados desde el inicio y se encuentran detallados en el Manual Ambiental de Carreteras, es decir, cada una de las actividades realizadas por el equipo ha sido supervisado por los especialistas de la Gerencia Ambiental de la ABC, de manera que el trabajo sea cumplido a cabalidad y sin salirse de los parámetros establecidos por mencionada institución. En ese sentido la participación de los actores sociales ha sido relativa, es decir que hubo una intencionalidad respecto de su participación dirigida solo para la primera parte de la ejecución del Programa, mientras que en la segunda etapa relacionada con la preparación de las carpetas a través del procesamiento de la información, la población afectada no tenía acceso a la forma en cómo se procedió a la preparación de las mismas.

En el siguiente cuadro se resume las estrategias aplicadas para el acercamiento a las comunidades y los resultados.

**ESTRATEGIAS DE ACERCAMIENTO PARA LA IMPLEMENTACION DEL PROGRAMA PRP  
EN LOS TRAMOS I, II Y III**

El cuadro resume las estrategias aplicadas por la especialista del área social, que han posibilitado el acercamiento a las comunidades a través de la relación previa con las autoridades de locales, se detallan la participación de las poblaciones involucradas, los objetivos, la temática y los resultados obtenidos respecto de las estrategias aplicadas.

<b>ESTRATEGIAS APLICADAS</b>	<b>ACTORES SOCIALES INVOLUCRADOS</b>	<b>OBJETIVOS</b>	<b>TEMATICA</b>	<b>RESULTADOS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Identificación de las autoridades comunales que permitió el acercamiento a las comunidades del área de influencia directa del proyecto.</li> <li>➤ Audiencias, reuniones, asambleas de</li> </ul>	<p>Autoridades regionales y locales, sindicatos, juntas de vecinos y organizaciones de base, así como las autoridades representantes del Estado en la región como los municipios.</p>	<p>Difusión y explicación de los objetivos y alcances del Programa de Reposición de Pérdidas PRP, como parte de las políticas del Estado para la construcción de las carreteras, que posibilite la integración de las comunidades con las ciudades en procura de mejorar las condiciones de vida de las poblaciones</p>	<p>Presentación del equipo PRP y la importancia de la participación en la construcción de la carretera, sus funciones y objetivos, importancia de la aplicación de las boletas censales, importancia de la participación de los actores sociales para</p>	<p>Población informada, consenso para realizar el trabajo del equipo en cada comunidad para la aplicación del censo por áreas.</p>

<p>acercamiento a los centros poblados y dispersos, ubicados en el área de influencia directa.</p>		<p>del área de influencia directa e indirecta.</p>	<p>ejercicio del control social, información sobre las compensaciones como medidas de mitigación por los efectos negativos producidos por la construcción.</p>	
--	--	--	--	--

*Fuente: elaboración propia en base al trabajo realizado en las comunidades ubicadas en el área de influencia directa*

## **ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACION DEL PRP Y RESULTADOS OBTENIDOS EN LOS TRAMOS I, II Y III**

En el cuadro se resume las estrategias implementadas para el trabajo de campo que posibilitaron recoger los datos para la posterior Sistematización de la información y elaboración de las carpetas con el dictamen final para cada área.

<b>ESTRATEGIA DE TRABAJO</b>	<b>LUGAR DE REUNIÓN</b>	<b>ACTORES SOCIALES INVOLUCRADOS</b>	<b>OBJETIVO</b>	<b>METODOLOGÍA DE APLICACIÓN</b>	<b>RESULTADOS ALCANZADOS</b>
Reunión y / o asambleas en la comunidad con la intervención del equipo de especialistas	Sede Social de las comunidades	Autoridades locales, dirigentes sindicales, organizaciones de base y población en general	Consensuar la metodología de trabajo, establecer el cronograma de trabajo y lograr que la población ejerza su derecho al control social	Visitas domiciliarias, entrevistas personales, inspección a los lotes agrícolas, medición de las edificaciones y revisión de los documentos legales	Trabajo de campo en equipo satisfactorio, domicilios censados, obtención de los datos para cada área, implementación del control social por parte de los actores sociales involucrados.

*Fuente: elaboración propia en base al trabajo realizado en las comunidades ubicadas en el área de influencia directa.*

## FORTALEZAS Y DEBILIDADES EN LA APLICACIÓN DEL PROGRAMA PRP EN LOS TRAMOS I, II Y III

En el cuadro se grafica las fortalezas y debilidades a las que se enfrentó el Equipo de Reposición de Pérdidas, las estrategias aplicadas para el logro de los objetivos del Programa y los resultados producto del proceso de concertación con las autoridades y los afectados.

FORTALEZAS	DEBILIDADES	ESTRATEGIA APLICADA	RESULTADOS
<p>Población cohesionada respecto de la defensa de sus derechos propietarios organizados en sindicatos, juntas vecinales y organizaciones de base.</p>	<p>Desconocimiento generalizado del Programa PRP, considerando que la mayoría de la población no asistió a las consultas públicas, desconfían de la actitud del Estado, consideran que se procederá a la</p>	<p>Se buscó contactos con los dirigentes, en todas las comunidades promoviendo, solicitando y coordinando reuniones con autoridades para explicar a la población sobre el objetivo del Programa PRP como resultado de una política del Estado para mitigar a través de la compensación las afectaciones por la</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ A partir de la coordinación con los diferentes niveles de dirigencia: sindicatos, juntas vecinales, los municipios y autoridades regionales las reuniones y asambleas han sido el espacio donde se ha protagonizado el encuentro entre la sociedad civil y el Estado en el que el equipo PRP ha mediatizado el interés de ambos.</li> <li>➤ Los resultados han sido satisfactorios considerando que la población ha sido receptiva con el equipo PRP, se logró</li> </ul>

	<p>expropiación vulnerando sus derechos propietarios y de producción de la tierra.</p>	<p>construcción de la carretera en el área de influencia directa principalmente.</p>	<p>establecer cronogramas de trabajo para aplicar las boletas censales en las áreas técnica, legal, agronómica y social, se obtuvo la información para la preparación de los informes, todo en ejercicio del control social para que la población afectada logre que el Estado a través de la Administradora Boliviana de Carreteras, indemnice las propiedades afectadas.</p>
--	--	--	--

*Fuente: elaboración propia en base al trabajo realizado en las comunidades ubicadas en el área de influencia directa.*

## DESCRIPCION DE LOS TIPOS DE COMPENSACION DEACUERDO A CATEGORIAS

En el siguiente cuadro se resume las variables, impactos, categorías y medidas de mitigación y/o compensación aplicadas por las afectaciones negativas producidas por la construcción de la carretera en las 110 comunidades ubicadas en el área de influencia directa.

VARIABLE QUE DETERMINA EL IMPACTO	IMPACTO	CATEGORIA	MEDIDAS DE MITIGACION Y/O COMPENSACION
Personas asentadas sin derecho propietario	Pérdida de las mejoras de infraestructura, que no tienen papales sobre ellas.	La categoría de poseedores implica que no tienen derecho propietario	Indemnización de mejoras identificadas, con precios actualizados.
Personas con afectación parcial en su producción agrícola	Pérdida parcial de su producción para la comercialización	Poseedores sin derecho propietario	Indemnización de las mejoras identificadas: Cicales, frutales, maderables
Personas con afectación total de su actividad agrícola	Pérdida total de su producción para la comercialización	Agricultores	Indemnización por afectación a los terrenos agrícolas de acuerdo a avalúo
Afectación total y/o parcial a inmueble	Pérdida total del inmueble	Dueños con titulación sobre la propiedad	Avaluó de acuerdo a precios actualizados para compensar mediante indemnización.
Afectación económica en el inmueble	Pérdida parcial o total del ingreso económico	Propietarios de comercio informal: tiendas, librerías, pensiones, otros	Compensación y/o resarcimiento por afectación económica mediante lucro cesante durante tres meses
Vivienda única del propietario	Pérdida funcional de la única vivienda del	Poseedores y/o propietarios	➤ Avaluó con precios actualizados para la indemnización.

	afectado		➤ En el caso de vulnerabilidad se establece la reposición de otra vivienda en iguales o mejores condiciones
Afectación a familias vulnerables	Alto grado de vulnerabilidad del afectado	Madres solas, adultos mayores, menores con responsabilidad, personas con discapacidad, familias con bajos ingresos	Implementación de un plan de acompañamiento para la adaptación a las nuevas condiciones, reconstrucción de su vivienda (indemnización)
Otras propiedades afectadas	Muros, cercos, hornos de barro, letrinas, pozos, otros	Poseedores/propietarios dentro y/o fuera de los 50 metros	Avaluó de acuerdo a precios actualizados y estado de los mismos

*Fuente: Realizado en base a trabajo de campo en los tramos I, II y III de la carretera 2011-1013.*

En la tabla se puede observar la catalogación respecto de las variables que han determinado el impacto producido por la construcción de la carretera estos son: personas asentadas sin derecho propietario, personas con afectación parcial en su producción agrícola, personas con afectación total de su actividad agrícola, afectación total y/o parcial a inmueble, vivienda única del propietario, afectación a familias vulnerables; a las cuales se le asignó una categoría. El resultado lógico de las catalogaciones y las categorías debiera haber sido distintas formas de mitigación o resarcimiento por la afectación producida, sin embargo el Estado para todos los casos determinó la indemnización, lo que puede ser interpretado como la inexperiencia en el tratamiento de estos casos, la burocracia pesada para la contratación de empresas encargadas de la construcción de nuevas viviendas especialmente para las personas vulnerables y adultos mayores, es decir la poca capacidad de resolución de los problemas ocasionados por este proyecto que tuvo que ver además con la falta de presupuesto para la construcción de nuevas viviendas.

## V. ANALISIS DE LAS TIPOLOGIAS DE VULNERABILIDAD

Tomando en consideración las recomendaciones del equipo multidisciplinario de la Gerencia Socio Ambiental de la Administradora Boliviana de Carreteras, se consideró las condiciones socioeconómicas, productivas y de habitabilidad para determinar los indicadores para identificar las vulnerabilidades en las colonias y/o comunidades del Tramos I, II y III, identificándose las siguientes:

- Tercera edad.
- Discapacidad y/o enfermedad.
- Abandono del hogar.
- Migración de los padres.
- Hacinamiento.
- Menores de edad con responsabilidad.

### 5.1 FACTORES DE VULNERABILIDAD

Se entendió por vulnerabilidad la característica de una persona o grupo desde el punto de vista de su capacidad para anticipar, sobrevivir, resistir y recuperarse del impacto provocado por el proyecto carretero. Implicó una combinación de factores que determinaron el grado hasta el cual la vida y la subsistencia de los sujetos sociales quedaban en riesgo por un evento identificable.

De acuerdo a los lineamientos determinados en el Manual Ambiental de Carreteras, se estableció que una familia/persona era vulnerable cuando el jefe del hogar perteneció a alguno de los siguientes grupos:

- **Madre sola**, casos de familias desintegradas por viudez, divorcio u otro motivo que dejó a la madre a cargo de los hijos y como jefa de familia.
- **Adultos mayores**, personas mayores de 60 años que se asumieron como jefes de familia y tuvieron a su cargo la dirección del hogar y la toma de decisiones.
- **Menores de edad a cargo de la dirección del hogar** casos en los cuales los padres murieron, migraron o no tuvieron la capacidad de dirigir el hogar por enfermedad o alcoholismo.
- **Personas con discapacidad o enfermedad** jefes de familia que tuvieron a su cargo la dirección del hogar y la toma de decisiones.

Adicionalmente una familia fue considerada vulnerable cuando se trató de:

- **Familia Numerosa**, familias con más de 5 hijos o dependientes, menores de edad. Se considera la mayoría de edad a partir de los 18 años, sin embargo en muchos casos el cuartel se constituye en el paso de niños a hombres pudiendo contraer familia o responsabilidades en la comunidad; no obstante los hijos mayores de 18 años que se encuentran estudiando aún dependen de la familia, por lo que contó a estos hijos dentro del grupo mencionado.
- **Miembros de la familia con discapacidad**, si algún miembro de la familia tenía alguna incapacidad física, mental o enfermedad crónica, ésta fue considerada dentro del grupo de familias vulnerables.

La vulnerabilidad social en nuestra sociedad es un problema estructural, es decir, producto de la ausencia de políticas públicas de carácter preventivo. Hacemos referencia a la vulnerabilidad social tomando en cuenta las características socioeconómicas a las que las poblaciones de la región están expuestas, como a situaciones de indefensión que afectan el desarrollo integral de sus capacidades, que pueden ser interferidas en el proceso de socialización especialmente en los sujetos sociales en proceso de formación considerando que la interrelación, articulación y consiguientemente la inserción al mercado laboral es interferida o coartada definitivamente por la falta de centros de formación y hospitales principalmente.

Sin deslindar la responsabilidad del Estado en la presencia de los factores de vulnerabilidad, no se puede dejar de mencionar que la presencia de ésta es además, el resultado de la construcción social respecto del manejo de los hábitos de vida que tiene que ver por ejemplo con la limpieza, el hacinamiento y no necesariamente ligada a los factores económicos. Lo mencionado no significa que todos los casos sean el resultado de la irresponsabilidad de las familias.

Como resultado del trabajo de campo en el relevamiento de datos, se ha identificado los siguientes casos:

### **La desintegración familiar o no articulación de la misma**

Familias abandonadas por uno de los progenitores, madres solteras, viudas, divorciadas, abandonadas. Principalmente se hace mención de las mujeres aunque esto, no significa que no haya varones que se encuentren en la misma situación.



### **Indefensión en la población adulta mayor**

Uno de los sectores poblacionales que se encuentran en situación de vulnerabilidad, es el de los adultos mayores al igual que en otras zonas y regiones del país, debido al abandono indolente por parte de sus familiares de directa debido a diversas razones como la conformación de sus propias familias, migración definitiva o simplemente el abandono; en las siguiente fotos se muestran algunos casos presentes en la región de estudio:



Se trata de un anciano que todavía posee un lote de terreno en la comunidad Chirqueño, trabaja en la agricultura, generando una economía de auto subsistencia para mantenerse, sin embargo paralelamente a vivir solo, su enfermedad es el alcoholismo motivo por el cual es aislado por la población.

En la foto se puede observar que el anciano padece de ceguera y vive en malas condiciones, que le impide trabajar y desenvolverse en sus propias actividades convirtiéndolo en dependiente de sus familiares, y aunque vive en su núcleo familiar no fue asistido con un especialista médico.





construyo su vida hace muchos años.

La señora anciana según el siguiente gráfico, se encuentra con deficiencias para caminar no recibe ninguna asistencia médica, y con seguridad el bastón que lleva fue construido y adaptado para sus necesidades de locomoción con el material de la zona, ella manifestó que no podría vivir en otro lugar que no fuera en el que

La señora de la foto se encuentra con el cabello recortado pues ella sola ya no puede peinarse debido al reumatismo, enfermedad que la aqueja y que la puso en una situación de vulnerabilidad y dependencia, como las demás, no recibe atención médica, la región no cuenta con infraestructura hospitalaria.



**Ausencia de condiciones de higiene y precariedad** En general en la región las condiciones de higiene, que tienen sus habitantes son considerados como factores secundarios de ahí que existe un descuido al respecto, sin embargo esto pone a los niños y los anciano – poblaciones indefensas – en situaciones de vulnerabilidad, que desde nuestra mirada no está ligada a la ausencia de recursos económicos, sino más bien con un hábito de vida; en las siguientes fotos se ha tratado de graficar la situación mencionada.



En la foto se puede notar la disposición que hace una familia de la administración del espacio al interior de su vivienda

En el interior de esta habitación se puede observar, como característica principal la precariedad de la misma.



Una característica generalizada de la conformación de las

viviendas, respecto de la higiene tiene que ver con la ausencia de orden y falta de higiene como lo muestra la foto.

**Hacinamiento** En general el hacinamiento es un indicador que muestra debilidad y/o escasos recursos económicos, sin embargo en el caso de la región de estudio muchas familias han hecho de la misma una forma de vida, una construcción internalizada en la cotidianidad y no necesariamente está ligada a la ausencia de recursos económicos<sup>70</sup>, pero que sin embargo no dejan

de ser un factor que pone a las familias en situación de indefensión ya que interfiere en el desarrollo integral. Esta es la muestra de la forma en la que viven las familias hacinadas y que se convierten consciente o inconscientemente en vulnerables



**Enfermedades** Las áreas rurales con respecto a la salud, son sectores en los que el Estado tiene una deuda social histórica, ya que no existen políticas públicas de carácter estructurales que encaren la presencia de enfermedades simples y/o complicadas, paralelamente hay que añadir que la población asume actitudes muy pasivas que consolidan la vulnerabilidad de las poblaciones más indefensas como son los niños (as) y los ancianos (as).

En la foto se puede observar al niño con un problema dérmico que quizá puede ser tratado a tiempo, sin embargo hay un descuido de sus progenitores no sólo por no asistir a un centro médico, sino además por la falta de limpieza.



---

<sup>70</sup> Al respecto se ha constatado en el trabajo de campo a muchas familias que viven en hacinamiento como una forma de vida cotidiana, quizá por el desconocimiento de las consecuencias a las que están expuestos, lo mencionado es constatable con las declaraciones respecto de sus ingresos económicos registrados en la boletas censales.



En la foto se puede ver un anciano enfermo que no cuenta con la asistencia médica que alivie algo sus dolencias por la falta de políticas públicas de salud.

Se puede observar a los esposos ancianos, ambos son vulnerables sin asistencia familiar ni médica, por el abandono de los hijos que migraron a la ciudad, para tener mejores beneficios económicos y mejorar sus condiciones de vida, lo que afecto a los padres pues se encuentran solos.



**Convivencia con Animales** La población de la región de estudio, así como las de otras regiones e inclusive de los barrios marginales en las ciudades, acostumbran tener mascotas descuidando su limpieza, vacunas, alimentación lo que se constituye en un riesgo especialmente para los niños que son los que comparten juegos o se alimentan junto a ellos. Esta situación ha sido constatada en el transcurso del relevamiento de información de ahí que se grafica con las siguientes imágenes.



En la foto se puede observar a tres gatos junto a su dueña, lo que se constató, es que estas mascotas no fueron vacunadas. Se puede observar paralelamente, a una anciana que permanece inmóvil sin ninguna atención médica ni de sus familiares.

Esta es la muestra del descuido de los dueños de las mascotas, que exponen a su familia a contraer una enfermedad, además de la evidente indolencia con este animal que necesita ser atendido lo más pronto posible, que evidencia la ausencia de políticas públicas.



**Abandono de los niños** Esta situación se presenta en una lógica de darles a los niños desde muy pequeños responsabilidades, mientras sus padres trabajan uno de ellos se refiere al cuidado de los hermanos menores por parte de los mayores, sin considerar los riesgos a los que están expuestos o definitivamente su abandono total eludiendo sus responsabilidades bajo la tutela de terceras personas.



En la foto se puede observar a un niño con la responsabilidad del cuidado de sus pequeños hermanos mientras sus papas están en la chacra.

**TABLA 16**

**TIPO DE VULNERABILIDAD IDENTIFICADOS EN EL PROYECTO**

<b>TRAMOS</b>	<b>TIPO DE VULNERABILIDAD</b>	<b>CANTIDAD</b>
<b>TRAMO I</b>	Adulto mayor	61
	Discapacidad	4
	Hacinamiento	35
	Hacinamiento- discapacidad	1
	Adulto- discapacidad	1
	Desintegración familiar	6
	Adulto mayor- hacinamiento	2
<b>TRAMO III</b>	Adulto mayor	1
	Niños abandonados	1
<b>TOTAL</b>		<b>112</b>

*Fuente: resumen realizado en base al trabajo de campo julio 2010.*

El cuadro que resume los tipos de vulnerabilidades identificadas durante el trabajo de campo, permite describir las siguientes características:

La población identificada con las diferentes categorizaciones de vulnerabilidad, tienen que ver con la mirada estatal estructurada con el tipo de familia funcional, es decir con el padre, la madre y los hijos como núcleo conformativo de la sociedad. Sin embargo en el caso de los y las adultos mayores que hacen un total de 61, se puede observar que realizan sus actividades cotidianas que tienen que ver con la agricultura en general; respecto de la

población con algún tipo de discapacidad que hace un total de 4 se puede mencionar la ausencia no solo de la protección y/o abandono de su entorno familiar, sino sobre todo de la ausencia de políticas del Estado que llegan a desconocer su existencia recayendo en el abandono estructural; los 35 familias identificadas con el hacinamiento responde además de la pobreza como una forma de vida, se debe mencionar que no se logró detectar las razones por las cuales éstas asumen esa forma de vida, que tiene efectos colaterales como las enfermedades, violaciones entre otros; respecto al hacinamiento y discapacidad que muestra 1 caso no debe ser tomado como un resultado pequeño, su sola existencia debe interpelarnos aunque como se manifiesta existe un desconocimiento total de parte de las autoridades; de igual manera la categoría de adulto- discapacidad muestra, que la población adulta no tiene atención al respecto; Los 6 casos identificados como desintegración familiar tiene que ver con los aspectos económicos, que impulsa a un miembro de la familia sea el padre o la madre a buscar nuevas opciones de trabajo para el sustento del núcleo familiar; aunque el número aparentemente es insignificante, respecto a niños abandonados es otro tema pendiente para el Estado, es decir que estos son el producto de la desestructuración del núcleo familiar que se divulga como funcional pero que en los hechos no brinda una solución a este tipo de casos.

## **VI. SECCION CONCLUSIVA**

Articulada la presente sistematización a través de diferentes fuentes se llegó a las siguientes conclusiones:

## 6.1 CONCLUSIONES GENERALES

- La contribución teórica respecto del desarrollo planteado por Escobar ha permitido comprender los alcances de un Programa que es el resultado de una matriz general, un paradigma sobre el cual el Estado implementa los proyectos de desarrollo, como es el caso de la construcción de las carreteras, las que son el resultado de convenios internacionales. Es importante por lo demás conocer las bases teóricas sobre las cuales se trabaja con las poblaciones rurales como ha sido el caso concreto del proyecto y programa de referencia.
- Hay una asimilación del discurso del desarrollo por parte de la tecnocracia en las instituciones del Estado, así como de los técnicos de la ABC y de los profesionales de la empresa constructora de las cuales dependió el Equipo PRP. Como dice Arturo Escobar (consultado para la presente sistematización) se implementa el desarrollo a partir del discurso, las técnicas, estrategias, disciplinamientos a partir de los cuales se crea y mantiene una política de la verdad que permite que ciertos temas de conocimiento reciban el estatus de verdad (Escobar 2007) apoyados por las normativas del Estado. Para el presente caso en las siguientes disposiciones legales: Constitución Política del Estado, Ley 1884 de expropiación por causa de utilidad pública, ley 1715 del Servicio Nacional de Reforma Agraria, DS.25763 reglamento de la ley del Servicio Nacional de Reforma Agraria, Código Civil, art. 108 que establece la expropiación previa indemnización, ley 1974 de concesiones, DS.25174 de creación del Sistema Nacional de Carreteras, ley 3507 de creación de la Administradora Boliviana de Carreteras y su DS.28946 como reglamento parcial, Convenio 169 aplicable a los pueblos indígenas trasladados o reubicados y la Norma del IFC que hace referencia al reasentamiento involuntario.
- El discurso del desarrollo en el caso de la construcción de la carretera Santa Bárbara –Quiquibey ha sido operacionalizado a través del trabajo ejecutado por el Equipo de Reposición de Pérdidas, que ha dado como resultado la implementación del Programa minimizando los conflictos.

- La profesionalización del desarrollo en el caso de la construcción de las carreteras en nuestro país, opera desde la Administradora Boliviana de Carreteras, como un campo institucional desde el cual emanan las directrices del discurso del desarrollo, las metodologías para la evaluación de las afectaciones de los predios, así como el cumplimiento de las leyes y reglamentos que posibilitaron la Liberación del Derecho de Vía en la construcción de la carretera Santa Bárbara- Quiquibey.
- El papel que desempeñan los y las especialistas del área social en este rubro, está orientado a persuadir a las poblaciones para construir y/o ampliar una carretera. Cuando existe resistencia por parte de una comunidad y/o un afectado/afectada, el discurso del desarrollo es refuncionalizado como una estrategia, bajo el argumento de que la población no puede oponerse al desarrollo, apoyados por las normativas ya mencionadas cuyo resultado es la aceptación, de ahí que el área social tiene un rol fundamental porque contribuye a la ejecución y cumplimiento del objetivo general así como a la mediación, contención y solución de los conflictos a favor del Estado.
- Como se manifiesta en la parte teórico conceptual, el desarrollo se justifica de manera discursiva, se construye las técnicas para su implementación utilizando la planificación participativa, sin embargo no debemos olvidar como lo manifiesta Medeiros que las relaciones establecidas en este campo son relaciones de asimetría, las que son cubiertas “creando un velo técnico de solución de problemas” (Carmen Medeiros, 2012 ,3).
- Sin desmerecer la integración de las poblaciones a través de la construcción de caminos se desnuda el Estado por su poca capacidad de resolución de las necesidades de las poblaciones, en ese sentido las compensaciones económicas se pueden visualizar como la mitigación a las afectaciones materiales que no dejan de cobrar importancia. Sin embargo quedan pendientes las otras problemáticas sociales especialmente la salud y la educación que no hacen al objetivo de la construcción de una carretera, pero que sin embargo interpela al sentido común.

## **6.2 CONCLUSIONES ESPECÍFICAS**

- La característica principal del Programa de Reposición de Pérdidas ha sido el trabajo multidisciplinario, es decir, que en él han intervenido cuatro especialidades: social, agronómica, legal y técnica o de infraestructura.
- En general el trabajo ha sido concluido con éxito, aunque no en el plazo estimado por la Empresa AR-BOL y la ABC (6 meses) por lo que se ajustaron los cronogramas preparados a solicitud de la Coordinación del PRP, para el levantamiento de datos, además de la implementación de las estrategias de intervención y la preparación de las carpetas para los pagos por reposición efectuados por la ABC, lo que facilito bastante el trabajo en cada una de las comunidades.
- En la aplicación de la metodología de intervención como la planificación participativa intervinieron los actores sociales involucrados en el proyecto a lo largo de los 172 km. La población asentada en el área de influencia directa así como otros actores han podido poner en práctica el control social de forma planificada, organizando comisiones. No se puede decir lo mismo para la etapa de las evaluaciones y la preparación de las carpetas, es decir que la participación de los y las afectadas/afectados ha sido relativa.
- Durante el trabajo de campo se ha constatado los riesgos a los que están expuestas las comunidades del área de influencia directa e indirecta, es decir las condiciones del medio ambiente negativas específicamente relacionadas al polvo, los barros producidos por las lluvia, el exceso de velocidad que emplean las movilidades, condiciones que deben mejorar en la calidad de vida de las poblaciones y de la vegetación una vez concluya el proyecto carretero.
- Un tema relevante es el interés que el Estado a través de la ABC, pone no solo en la construcción, sino además en el presupuesto para la Liberación del Derecho de Vía que para este caso ha significado un monto aproximado a los 20 millones de bolivianos<sup>71</sup>. Sin embargo hay temor por parte de los funcionarios de la ABC, concretamente por el área legal por hacer cumplir los acuerdos de desalojo en las áreas liberadas, esto significa en los hechos que al cabo de un tiempo son nuevamente ocupados, mostrando la fragilidad del Estado y la pérdida económica.

---

<sup>71</sup> Dato proporcionado por la supervisión ambiental del proyecto, ABC, 2017.

- El aporte del área social al interior del equipo PRP es relevante en la medida en que se ha contribuido el conocimiento de las condiciones socioculturales y económicas de las poblaciones afectadas, relacionamiento directo con las autoridades comunales, organización de la población para el trabajo de campo, la firma de acuerdos, concertación de reuniones para la difusión e implementación del Programa, lo que ha dado como resultado, una coordinación acorde a los objetivos del proyecto minimizando y solucionando los conflictos de manera integral con la participación interdisciplinaria del equipo.
- Debo mencionar que la identificación de las vulnerabilidades de las poblaciones afectadas, aunque están como requisito en el Manual de Ambiental de Carreteras no influyeron en gran medida en el tipo de compensación aplicado para cada caso, es decir, que si el afectado era una adulta/adulto mayor, o si se trató de una persona con capacidad diferente, el área social debía hacer un seguimiento para que el monto cancelado por el Estado sea empleado en la adquisición de otra propiedad, de manera que esto no genere conflictos a futuro. En general la identificación de las características socioeconómicas, culturales, políticas e históricas específicas de las comunidades han sido trabajadas en la última etapa del Programa habiéndose incorporado a la Gerencia Ambiental de la ABC dos especialistas sociales con formación en antropología, anteriormente el trabajo era supervisado por un agrónomo.
- Respecto de los criterios de vulnerabilidad aplicados en el Programa para la identificación de las sensibilidades sociales, responden a la construcción y categorización desde una perspectiva ideal, es decir la existencia de una familia nuclear funcional conformada por los progenitores y los hijos, en la práctica este parámetro se rompe en muchos casos y no constituyen un problema para las comunidades, mientras que en la lectura institucionalizada no deja de existir una visión asistencialista y paternalizada que no resuelve el problema de manera estructural.
- El área social ha posibilitado que el Programa se ejecute con éxito y sin conflictos a favor del Estado, la característica principal ha estado supeditada a tener un buen relacionamiento con las comunidades. Este aspecto es proporcionado por las

características de la formación académica, es decir la capacidad que se tuvo para la identificación del área de estudio como una región articuladora, la identificación de las características económicas, sociales y políticas que permitieron el relacionamiento con las poblaciones, la capacidad de ser un área de interlocución entre las poblaciones y las autoridades del Estado, pero sobre todo entre éstas y el área técnica constructiva, que al inicio de las obras desconocía la realidad y características de las mismas.

- Un aspecto positivo a partir de la construcción de esta carretera es la contratación de mano de obra local, lo que posibilitó el aumento en los ingresos económicos de la región.
- En relación a la boleta censal debo manifestar que ha sido diseñada en relación a los objetivos generales del Programa de Reposición, estructurada en las siguientes partes, **1)** número y nombre del tramo, nombre de la comunidad, municipio al que pertenecía, nombre del/la afectada/afectado; **2)** datos técnicos de ubicación, es decir, el código asignado y la progresiva; **3)** datos generales como la fecha de nacimiento, edad, estado civil e instrucción; **4)** tenencia de la vivienda, tenencia de la tierra, uso del predio, régimen de ocupación y actividad comercial; **5)** conformación del grupo familiar, formas de movilización e ingresos económicos; **6)** tipos de ingreso por rubro, es decir agrícola y/o comercial; **7)** factores de vulnerabilidad identificados; **8)** Firma y huella digital; **9)** firma de la responsable del área social. Las temáticas que no han sido consideradas en la boleta son las relacionadas a las formas de organización de las comunidades, las características socioculturales, migración, formas de articulación a los mercados locales y regionales; recordemos que el objetivo principal de la Liberación del Derecho de Vía, ha sido por un lado el “retiro voluntario de las poblaciones afectadas” y por otro la compensación económica denominada “mitigación de impactos económicos y sociales” realizadas por el Estado con la minimización de los conflictos a través de la participación del Equipo de Reposición.

### **6.3 RESULTADOS**

- El proyecto carretero objeto de la presenta sistematización abarcó 172 km, dividido en los tramos: **I** Santa Bárbara- Caranavi con una longitud de 60 km, 27 comunidades, con un total de 1925 habitantes; **el tramo II** Caranavi – Rio Alto Beni con una longitud de 60 km en las que se encuentra a 39 comunidades con 1538 habitantes y **el tramo III** Rio Alto Beni- Quiquibey con una longitud de 52 km en la que se encuentra 44 comunidades con una población total de 2772 habitantes. En total se elaboró 1300 carpetas entregadas a la ABC para la compensación por la Liberación del Derecho de Vía.
- Se identificó población vulnerable en un total de 112 casos.
- A través del Programa de Reposición de Pérdidas el Estado ha utilizado los fondos del Tesoro General de la Nación TGN en un total de 20 millones de bolivianos para mitigar la afectación de 1300 Viviendas afectadas en los tramos I, II y III que corresponde a 110 comunidades, cubriendo un 99.5% del total y quedando pendientes 20 carpetas por pagar<sup>72</sup>.

---

<sup>72</sup> Estos datos han sido proporcionados por la supervisión Ambiental de la ABC

## **VII. ANALISIS DE LA ACTIVIDAD LABORAL**

### **Breve Balance del pensum con que se egresó**

En general la formación teórica ha sido importante, sin embargo la formación metodológica, es decir el manejo de las técnicas: entrevistas, encuestas, censos en mi caso han tenido que ser aprendidas de forma práctica en el desarrollo de mis actividades laborales. Considero entonces que la carrera de sociología tuvo una seria deficiencia, pues la transmisión de los conocimientos en esta área se ha caracterizado por ser netamente teórica, con una seria ausencia en la práctica. La formación teórico-práctica implica un mejor desenvolvimiento en el mercado laboral.

### **7.1 Aprendizajes resultantes de la experiencia laboral**

- Debo manifestar que mi experiencia laboral ha comenzado desde los cargos de menor responsabilidad, lo que me ha posibilitado conocer la realidad de todas las poblaciones. Es en estos casos que he podido hacer una lectura de las realidades aplicando las teorías aprendidas en la etapa de estudio.
- En general mi experiencia laboral ha sido desarrollada con las áreas técnicas, es decir con ingenieros, geólogos, arquitectos topógrafos, abogados y en la última etapa ambientalistas; hago mención a esto como un aspecto importante considerando que la mayoría de las ramas mencionadas tienen una estructura paternalista y jerarquizada, que les impide relacionarse con otras áreas de manera horizontal y por el contrario asumir posiciones empoderadas, este hecho ha desarrollado en mi experiencia una posición de defensa respecto de mi formación académica en procura del respeto que se merece la sociología. Por otro lado, mi trabajo realizado ha sido reconocido por los mismos actores mencionados, habiendo cumplido a cabalidad las funciones por las cuales se me incluía, en ese sentido tengo una satisfacción en la medida que se comprendió las funciones de la sociología para analizar e interpretar la realidad.
- Por las características de mi experiencia laboral, me he relacionado con dirigentes comunales, zonales, Federaciones, Confederaciones y debo manifestar este hecho

como una tarea muy difícil, porque éstos al constituirse en la mayoría de los casos como actores políticos expresaron su empoderamiento con el cual muchas veces han querido obtener ventajas, sin embargo los resultados fueron satisfactorios en la medida en que se ha llegado a un feliz término gracias a los consenso y acuerdos alcanzados.

- El trabajo interdisciplinario, es una de las mayores satisfacciones de mi experiencia y gracias a ello he aprendido mucho, y también compartido mis conocimientos, lo que me ha permitido tener una lectura complementaria e integral de la realidad, además manifestar que el trabajo en equipo es una experiencia de muchos desafíos pero de logros importantes no solo personales sino de satisfacción para las poblaciones en las que ha trabajado.
- Un aprendizaje importante tienen que ver con la prudencia cuando se trabaja en o con la gestión pública, es decir el manejo de la sutileza es importante para no generar conflictos, este hecho lo manifiesto después de haber tenido duras experiencias, más comúnmente conocidas como “metidas de pata”. Hay que tener o asumir entonces posiciones neutrales y críticas aunque esto no se puede manifestar públicamente. De ahí mi constante dilema en el sentido de si es conveniente o no la neutralidad.
- Un aspecto ingrato tiene que ver con los espacios jerarquizados, patriarcales, paternalistas pero sobre todo machistas con los que he tenido que enfrentarme y manifiesto que han sido muy duros, considerando que en la mayoría de los casos me he encontrado sola y he tenido que demostrar mi fortaleza que ha sido el resultado de mi formación académica, una lucha al interior del mercado laboral en el que he desmitificado a mis jefes machistas y a su triste papel, al final la satisfacción siempre fue mía logrando su reconocimiento, mi mayor logro al respecto es el respeto a mi formación.

**7.2 Sugerencia para complementar la formación del sociólogo: propuestas de conceptos enfoques y contenidos que deberían ser considerados e introducidos en el Plan de Estudios/en qué áreas de la formación debería hacerse énfasis.**

Podría sugerir los siguientes aspectos:

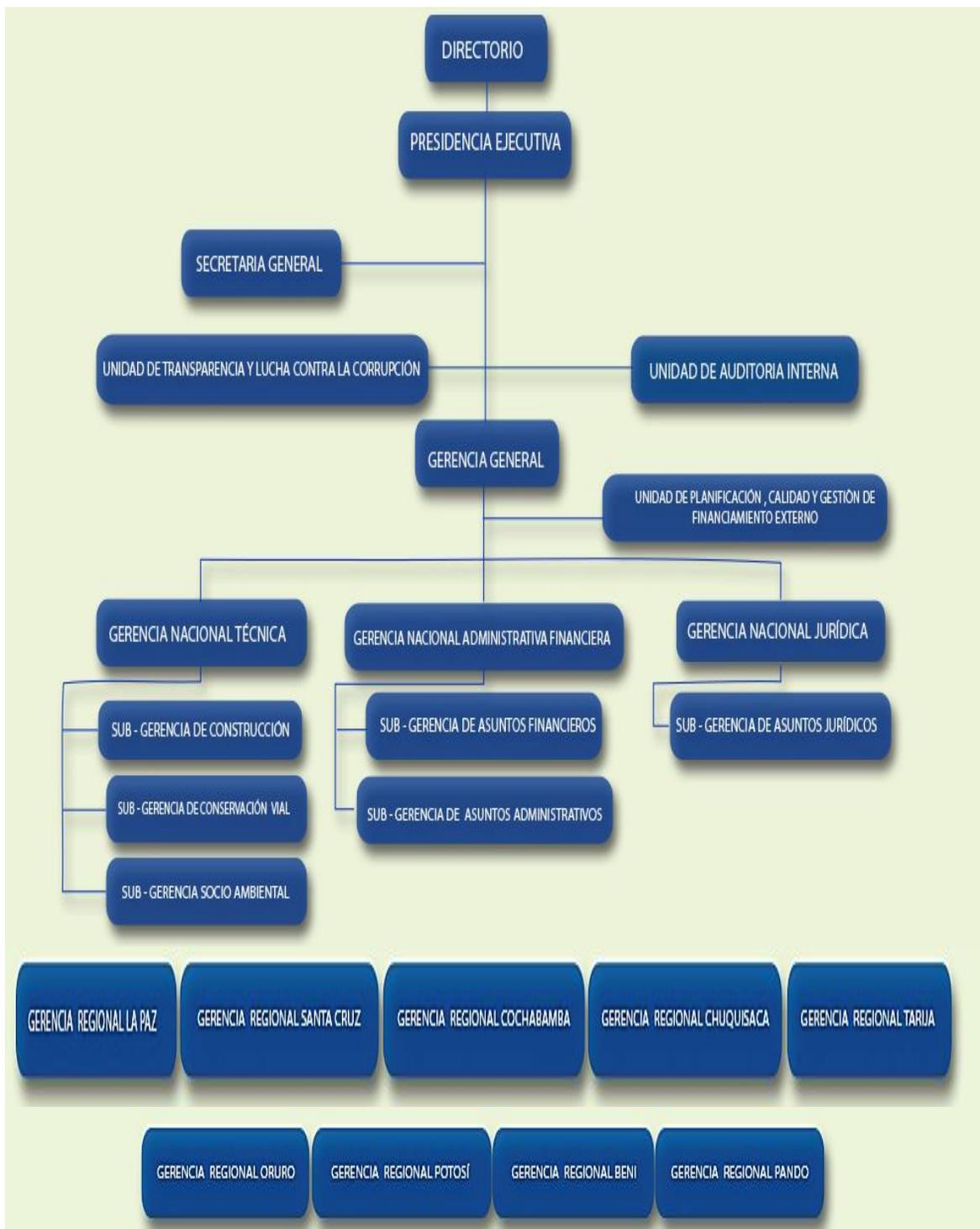
- Convenios interinstitucionales, que podría ayudar a la incorporación de los sociólogos (as) al mercado laboral de manera práctica, considerando que existe la necesidad de ganar espacios para que la contribución de la sociología no sea suplantada por otras ramas.
- Que la formación de los estudiantes sea integral, es decir, el manejo de la teoría y de la práctica, pero sobre todo de las técnicas investigativas.
- Procurar que la formación contemple el manejo de la gestión pública de manera práctica.

## VIII. BIBLIOGRAFIA

- ARBOL- ABC (2010) *Diagnóstico del Estado Inicial del Ambiente Tramo I*, de: Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental EEIA, La Paz Bolivia.
- Administradora Boliviana de Carreteras (2010) *Manual Ambiental Para Carreteras Tomo2: Metodologías y Especificaciones*, PCA Ingenieros Consultores - ABC, La Paz.
- Agenda Patriótica 2025 ¿Quién hace qué?, 2013, Ministerio de Autonomías de: [vpc.planificacion.gob.bo/recursos](http://vpc.planificacion.gob.bo/recursos) A.
- Creación Legal, ley 3507(ABC) viernes 27 octubre 2006 de: Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia [http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/normas/ver\\_gratis\\_gob/6211](http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/normas/ver_gratis_gob/6211).
- Del Barco Roberto 2012 Política Industrial, La Experiencia Boliviana, rescatado de: [www.ine.sod.edu.bo/bode.2012/papers/22.%20delbarco\\_politicaindustrial Bolivia.pdf](http://www.ine.sod.edu.bo/bode.2012/papers/22.%20delbarco_politicaindustrial%20Bolivia.pdf)
- España Raúl Cuellar 2017, UMSA Facultad de Ciencias Sociales, Plan de Titulación Para Antiguos Estudiantes No Graduados PETAENG, Modulo Memoria Laboral.
- Escobar, Arturo,(2007) *La Invención del Tercer Mundo. Construcción y deconstrucción del desarrollo*, Caracas, Venezuela, Editorial El perro y la rama.
- Escobar Arturo, (2010) *Una Minga para el postdesarrollo: lugar, medio ambiente y movimientos sociales en las transformaciones globales*, Lima, Perú, editorial de la facultad de ciencias sociales. Unidad de posgrado.
- Estado Plurinacional de Bolivia, Plan de Desarrollo Económico y Social en el Marco del Desarrollo Integral para Vivir Bien 2016 – 2020 de: [www.planificacion.gob.bo](http://www.planificacion.gob.bo) pdes.
- Estado Pluri Nacional de Bolivia, Ministerio de Obras Publicas Servicios y Vivienda. Informe 2015, Administradora Boliviana de Carreteras de: [www.abc.gob.bo/sites/default/files/informe\\_de\\_gestion\\_final\\_2015.pdf](http://www.abc.gob.bo/sites/default/files/informe_de_gestion_final_2015.pdf).
- Lahera R. Eugenio (2004) *Política y Políticas Publicas*, Santiago de Chile, Naciones Unidas CEPAL [repositorio.cepal.org/bitstream/11362/6085/504600/\\_ls.pdf](http://repositorio.cepal.org/bitstream/11362/6085/504600/_ls.pdf).
- Ley 165 de Transporte de: Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia [http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/normas/ver\\_gratis\\_gob/6211](http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/normas/ver_gratis_gob/6211).
- Medeiros Carmen, (2012), *Planificación Participativa y Colonialidad del Saber/Poder, una perspectiva antropológica sobre la circulación de modelos de desarrollo en áreas*

- rurales*, en Universidad Mayor de San Andrés, Posgrado en Ciencias del Desarrollo, Maestría en Estudios críticos del desarrollo, gestión 2013-2014, modulo Debates Actuales sobre el Desarrollo, Posdesarrollo y Neodesarrollismo, docente María Del Carmen Medeiros Anaya del 5 al 30 de agosto, 2013.
- Manual de Organización y Funciones, Administradora Boliviana de Carreteras de: [www.abc.gob.bo/organigrama](http://www.abc.gob.bo/organigrama) - de - la institución-0.
  - Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, Administradora Boliviana de Carreteras 2006. Evaluación Ambiental Estrategia del Corredor Norte, La Paz-Guayaramerín-Cobija, diciembre 2006.
  - Manual Ambiental Para Carreteras: Metodologías y Especificaciones, La paz julio 2010.
  - Nina Osvaldo, Arduz Mario, *Vías Camineras* (2016), de: El ABC del Desarrollo, Fundación INESAD, correo electrónico inesal@ inesal.edu.bo.pagweb:www.edu.bo
  - Olavarría Mauricio (2007) Conceptos Básicos en el Análisis de Políticas Públicas, de: Revista Documentos de trabajo Nro. 11, INAP Instituto de Asuntos Públicos, Departamento de Gobierno y Gestión Pública, Universidad de Chile, Editor Eolo Díaz-Tendero.
  - Redacción Oficial. Documento Base de Contratación N° ABCRPC 0161, septiembre 2009.
    - Santacruz Carlos Felipe O. Los Contratos Llave en Mano, Seminario Taller CAF, abril 2009.

**Anexo 1**  
**Organigrama**



Fuente: <http://www.abc.gob.bo/organigrama-de-la-instituci%C3%B3n-0>

**Anexo 2**



## **METODOLOGIA DE INTERVENSION PARA LA LIBERACION DEL DERECHO DE VIA EN EL AREA SOCIAL**

Para aplicación del programa desde el área social se ha establecido la siguiente metodología, la misma que ha sido aprobada por la Gerencia Socio Ambiental de la Administradora Boliviana de Carreteras en su calidad de Supervisora.

### **PRIMER PASO: TRABAJO DE GABINETE**

- Coordinación con el equipo para la aplicación del programa.
- Revisión y evaluación de información existente.
- Elaboración de la boleta para el relevamiento de datos Socioeconómicos.

### **SEGUNDO PASO: TRABAJO DE CAMPO**

- Reconocimiento y evaluación de las comunidades del área de influencia directa.
- Coordinación de las reuniones informativas con las autoridades y las organizaciones sociales del área de influencia directa, para la socialización del PRP.
- Ejecución de reuniones informativas para la explicación de la metodología de trabajo.
- Aplicación de la boleta para el relevamiento de datos socioeconómicos, en cada uno de los predios afectados, ejerciendo el control social.

### **TERCER PASO: TRABAJO DE GABINETE**

- Evaluación y clasificación de la información obtenida.
- Procesamiento de los datos.
- Sistematización de la información
- Elaboración de las carpetas para cada predio afectado con el dictamen respectivo.
- Entrega de las carpetas a la Administradora Boliviana de Carreteras vía supervisión, para cancelar la reposición según el dictamen de cada una de las áreas

## **Anexo 4**

### **Reporte Fotográfico**

#### ***Imagen 1***

**Asamblea de organización y difusión Comunidad Chirqueño**



#### ***Imagen 2***

**Descendiendo de la Comunidad Quenallata**



#### ***Imagen 3***

**Trabajo de campo comunidad German Busch**



#### ***Imagen 4***

**Trabajo de campo Comunidad Santa Ana**



*Imagen 5*

**Lectura para la firma del acta, después del trabajo de campo, Comunidad Agua Milagro**



*Imagen 6*

**Reunión con los afectados para firma de convenio, comunidad Positos**



*Imagen 7*

**Realidad de la Comunidad Choro Alto**



*Imagen 8*

**Levantamiento censal Comunidad Challa, para determinar el lucro cesante**



*Imagen 9*

**Reunión Comunidad San Pedro con autoridades del municipio**



*Imagen 10*

**Dirigentes de la Comunidad Los Incas firmando el acta**



*Imagen 11*

**Reunión difundiendo el programa en la Comunidad Padilla**



*Imagen 12*

**La comunidad Bajo Choro en reunión**



*Imagen 13*

**El equipo PRP coordinando con los dirigentes, Comunidad Zona Panamericana**



*Imagen14*

**Zona Panamericana, Levantando información**



