

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS**

**VICERRECTORADO**

**CENTRO PSICOPEDAGOGICO Y DE INVESTIGACION EN  
EDUCACION SUPERIOR – CEPIES**



**“COMPETENCIAS ACADÉMICAS EN EL DISEÑO  
CURRICULAR DE UN DIPLOMADO EN DERECHO DE  
VIA CARRETERO”**

**Tesis de Maestría para optar el Grado Académico de Magister Scientiarum en  
Educación Superior**

**Mención: Psicopedagogía y Educación Superior.**

**MAESTRANTE: LIC. DIEGO LEANDRO RAMÍREZ ROMERO**

**DOCENTE: Ph. D. JOAQUIN MARCELO QUIROZ CALLE**

**LA PAZ – BOLIVIA  
2023**

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS  
VICERRECTORADO

CENTRO PSICOPEDAGÓGICO Y DE INVESTIGACIÓN EN  
EDUCACIÓN SUPERIOR

Tesis de Maestría:

**COMPETENCIAS ACADEMICAS EN EL DISEÑO  
CURRICULAR DE UN DIPLOMADO EN DERECHO DE VIA  
CARRETERO**

Para optar el Grado Académico de Magister Scientiarum en Educación Superior,  
Mención: Psicopedagogía y Educación Superior, del Postulante:

**Lic. Diego Leandro Ramírez Romero**

Nota Numeral: .....

Nota Literal: .....

Significado de Calificación: .....

**Director a.i. CEPIES:**

Ph. D. Alberto Leandro Figueroa Soliz .....

**Coordinador de Maestrías y Diplomados CEPIES:**

M. Sc. Aldo Ramiro Valdez Alvarado .....

**Tutor:** Ph. D. Joaquín Marcelo Quiroz Calle .....

**Tribunal:** M. Sc. Ivan Antonio Irazoque Tobias .....

**Tribunal:** M. Sc. Sergio Calderón Machicado .....

La Paz,.....de..... de 2023

Escala de Calificación para programas Postgraduales Según el Reglamento para la elaboración y Sustentación de Tesis de Grado vigente en el Centro Psicopedagógico y de Investigación en Educación Superior CEPIES: a) Summa cum laude (91-100) Rendimiento Excelente; b) Magna cum laude (83-90) Rendimiento Muy Bueno; c) Cum laude (75-82) Rendimiento Bueno; d) Rite (66-74) Rendimiento Suficiente; e) (0-65) Insuficiente.

### **Dedicatoria**

A mi esposa María Elena, la más hermosa de las flores y a mi pequeño Lucas nuestro primer apéndice de amor, quienes supieron aguantar mis ausencias en los días de clases.

### **Agradecimientos.**

Al Doctor Marcelo Quiroz quien me guío con paciencia y severidad por los caminos de la investigación y a todos mis compañeros de la maestría que siempre me dieron una palabra, una mano y una sonrisa.

## INDICE

1. Capítulo I.....	3
Contextualización problemática .....	3
1.1. Problematización contextualizada .....	3
1.2. Formulación de la pregunta de investigación .....	6
1.2.1. Identificación de categorías a indagar .....	6
1.2.2. Cuestionantes secundarias. ....	11
1.3. Planteamientos de objetivos de investigación .....	12
1.3.1. Formulación de Objetivo General.....	12
1.3.2. Objetivos Específicos .....	12
1.4. Justificación Contextualizada .....	12
1.4.1. Justificación social.....	12
1.4.2. Justificación Disciplinar .....	13
1.4.3. Justificación Legal .....	14
2. Capítulo II.....	16
Contexto de Referencia Teórica de la Investigación .....	16
2.1. Estado del Arte .....	16
2.2. Contextualización Teórica de referencia (Alternativo).....	18
2.2.1. Enfoque por Competencias.....	18
2.2.2. Derecho de vía .....	25
2.2.3. El derecho de vía como bien de dominio publico.....	28
2.2.4. Manual Ambiental de carreteras.....	30
2.2.5. Documento base de contratación. ....	31
3. Capítulo III .....	32
Diseño Metodológico.....	32
3.1. Enfoque de la Investigación.....	32
3.2. Tipo de Investigación.....	32
3.2.1. Proceso Metódico Operativo. (Fases de Investigación en base a la teoría fundamentada) .....	33
3.3. Diseño de Investigación.....	33
3.4. Métodos .....	34

3.4.1. Método Inductivo.....	34
3.4.2. Método Deductivo .....	34
3.5. Instrumentos utilizados en la Investigación.....	34
3.5.1. Validación de instrumentos .....	35
3.6. Universo o Población de Referencia.....	40
3.7. Tipo y Características de Consideración Muestral de la Investigación .....	40
3.8. Objeto de Estudio.....	42
3.9. Delimitación Geográfica.....	42
3.10. Delimitación Temporal del Estudio.....	42
3.11. Cronograma de Trabajo .....	43
3.12. Presupuesto .....	44
4. Capítulo IV Análisis de Resultados.....	46
4.1. Transcripción de las entrevistas.....	46
4.2. Cuadro de categorización de resultados.....	67
4.3. Análisis cualitativos entrevistas ATLAS Ti.....	92
4.4. Competencias académicas. ....	104
4.4.1. Elementos cognitivos propios del profesional abogado. ....	104
4.4.2. Habilidades en la aplicación de la normativa .....	105
4.5. La normativa interna y salvaguardas de la cooperación internacional .....	106
4.5.1. Norma interna, general y específica en el derecho de vía aplicable en los programas de reposición de pérdidas dentro de los programas de construcción de carreteras.....	106
4.5.2. Salvaguardas de la cooperación internacional aplicable en los programas de reposición de pérdidas dentro de los programas de construcción.....	107
5. Capítulo V Propuesta de la investigación.....	110
5.1. Diseño de un diplomado en Derecho de vía y programa de reposición de pérdidas.....	110
5.1.1. Competencias (generales y específicas) del diplomante en derecho de vía. ....	110
5.1.2. Malla curricular y módulos a cursarse.....	111
5.1.3. Carga horaria y créditos.....	117
5.1.4. Perfil del cursante .....	118

5.1.5. Metodología del curso .....	119
5.1.6. Sistema de evaluación.....	120
6. Capítulo VI Conclusiones y Recomendaciones. ....	121
6.1. Conclusiones.....	121

## **Resumen**

La presente investigación tiene por objeto identificar, categorizar y emitir criterios para establecer una aproximación a las competencias académicas en relación al derecho de vía, sur normativa interna y las salvaguardas de la cooperación internacional, utilizando para tal efecto la metodología de la Teoría fundamentada dentro del paradigma de la investigación cualitativa, utilizando para entrevistas semiestructuradas aplicadas a expertos en el área de construcción de carreteras y a docentes universitarios con el fin de establecer competencias necesarias en los profesionales abogados que debería contener un diplomado en derecho de vía en proyectos de construcción de carreteras.

## **Summary**

The purpose of this research is to identify, categorize and issue criteria to establish an approach to the hermeneutical competences in relation to the right of way, internal regulations and the safeguards of international cooperation, using for this purpose the methodology of the Theory based within the qualitative research paradigm, using for semi-structured interviews applied to experts in the area of road construction and university professors in order to establish the necessary competencies in professional lawyers that a diploma in right of way in road construction projects should contain.

## **Palabras clave.**

Derecho de vía, competencias académicas, normativa interna, salvaguardas, cooperación internacional, proyectos de construcción de carreteras.

## **Keywords.**

Right of way, hermeneutical competences, internal regulations, safeguards, international cooperation, road construction projects.

## **Introducción.**

En el actual contexto social, económico y político en que Bolivia se encuentra, se ve la necesidad de integrar al país mediante la instalación de infraestructura carretera que vincule todas las regiones y pisos ecológicos con los que cuenta el Estado boliviano, siendo ésta necesidad crucial en el desarrollo de las potencialidades productivas y de desarrollo social de comunidades alejadas de los grandes centros urbanos del eje central (La Paz, Cochabamba, Santa Cruz).

Estos últimos años y desde la creación de la Administradora Boliviana, se han construido hasta 2019 un total de 5.317 Km de carreteras, con lo que se ha dado un paso importante en la integración carretera de las redes camineras y vecinales, uniéndolas a la red fundamental de carreteras, existiendo una política de interés nacional sobre la construcción de caminos, que no solo se ha plasmado en la extensión de las carreteras construidas, sino también, respecto a la normativa legislada para normar los procedimientos de construcción y sus respectivos protocolos de construcción, ancho de vía, derecho de vía, el registro público vial y demás normativa que acompañada de las directrices que establecen los organismos internacionales para salvaguardar los derechos sociales, ecológicos y ambientales que implican proyectos de construcción vial, que son de especial atención y de los cuales se considera deben entrar a la discusión académica por el interés social, político y económico.

En ese contexto, los profesionales abogados deben aplicar competencias específicas de la disciplina que les permitan una correcta aplicación de la normativa interna y de las salvaguardas exigidas por la cooperación internacional (BID, CAF), puesto que, ante la creciente especialización del trabajo en todas las áreas del conocimiento humano, es que el derecho vial aparece como un área de especialización dentro de la disciplina del Derecho, área que como ya hemos mencionado es de interés nacional puesto que su accionar permite desarrollar la ejecución de proyectos estratégicos de desarrollo y al cuál los profesionales del área legal deben dar respuestas pertinentes y específicas respecto a la aplicación de las normas.

Es por eso que la presente investigación, tiene como propósito proponer un diplomado en derecho de vía y registro público vial, que desarrolle competencias, propias del área jurídica, que permita en el profesional abogado aplicar el ciclo hermenéutico que establezca un nexo entre el horizonte histórico del profesional y su realidad, con el fin de permitir la integración de los conocimientos teóricos en su práctica cotidiana.

# 1. Capítulo I

## Contextualización problemática

### 1.1. Problematización contextualizada

Partiendo de la premisa que el Derecho es, para algunos, una ciencia y para otros, una disciplina, que estudia el conjunto de normas que regula la conducta humana en sociedad y que de tal afirmación se desprende que el derecho es un fenómeno social que debe ser abordado desde la realidad de una determinada sociedad, es que se precisa tener una interpretación objetiva de lo que realidad denominamos derecho.

En ese sentido Bobbio (2012), determina una aproximación de la definición de derecho, del cual señala que, “el término Derecho en su más común acepción de derecho objetivo, indica un tipo de sistema normativo, no un tipo de norma” (p. 151).

Por lo que señalamos que el derecho no la norma como tal, sino la norma como parte de un sistema que nace de una realidad social y que responde a las necesidades sociales desde un sistema denominado ordenamiento jurídico.

En los escenarios académicos y de práctica tradicional docente, los profesores elaboran, por lo común, objetivos para sus cursos, y por lo general dictan conferencias o utilizan métodos de evaluación diseñados para enfocarse en el profesor; no obstante, suelen ser subjetivos e inconsistentes. Estas prácticas legendarias oscurecen el desarrollo de un proyecto específico que permita ejercitar las competencias para que éstas se logren, puedan ser sistematizadas y sobre todo medidas (Delors, J. 1997).

El reto básico se centra en cambiar estos métodos tradicionales y en implementar otros más orientados y más consistentes con las necesidades funcionales contemporáneas. Por esto, todo indica que las necesidades del nuevo contexto de Educación Superior exigen, además de los conocimientos, formar a los individuos en un amplio conjunto de competencias, que incluyan por supuesto los conocimientos,

pero también las habilidades, las actitudes y las aptitudes que son requeridas en el puesto de trabajo.

El enfoque de competencias<sup>1</sup>, ha implicado para distintos países iniciar procesos de reforma en sus sistemas de educación y capacitación para las empresas, en específico, modernizar las formas de capacitación de sus trabajadores, adecuándolos a los cambios en la organización; y para las personas, adaptarse a nuevos perfiles ocupacionales, al trabajo en equipo y al desarrollo de nuevas competencias, mediante la adquisición y actualización continua de conocimientos y habilidades que le permitan lograr un desempeño eficiente y de calidad, acorde a los requerimientos de los centros de trabajo.

De ahí que al explorar el sistema normativo general y en este caso del ordenamiento jurídico boliviano, es que nos encontramos con un sinfín de ramas del derecho, estructuras normativas y áreas del derecho contenidas dentro de esa definición que Bobbio nos plantea sobre el derecho.

Dentro de esas áreas que componen ese sistema podemos ubicar al derecho de vía como un área específica del derecho que va a tender regular los proyectos de construcción de carreteras, delimitando y dirigiendo el accionar de los actores involucrados en ese cometido a los límites que la normativa señala.

En este caso el derecho de vía ha ido desarrollándose y está actualmente teniendo un sitio de interés para los estudiosos del derecho, pero además de las instituciones públicas y privadas que, con el desarrollo social y económico del Estado boliviano, están requiriendo profesionales especializados en el derecho de vía y su correspondiente registro público de dominio vial.

---

<sup>1</sup> En todos los casos donde el enfoque de competencias está considerado; se proponen tareas prioritarias, tocantes a la actuación de modernización de los sistemas educativos y de formación profesional con propuestas, como: adoptar medidas tendientes a aumentar la descentralización y autonomía de las instituciones educativas y formativas, transformar los principios que inspiran la organización y la gestión de los sistemas de aprendizaje, fundamentar procedimientos que garanticen la formación continua y permanente del personal docente (Arguelles, 1996, pág. 203).

El derecho de vía como tal, está definido en la Ley 966, ley del derecho de vía y del registro público de dominio vial, ley de 13 de julio de 2017, que en su artículo 2, numerales I y II, sobre el derecho de vía establece:

“I. El Derecho de Vía se constituye a título de dominio público, recae sobre las carreteras de la Red Fundamental y sus elementos funcionales, es inalienable, imprescriptible e inviolable, y permite la libre circulación.

II. Para fines de protección, la naturaleza del Derecho de Vía se extiende a las servidumbres viales u otros derechos secundarios, constituidos o afectados, que por sus circunstancias resultan de utilidad pública.”

Sin embargo y a pesar de la existencia de la necesidad de contar con especialistas legales en el área del derecho de vía, dado que el Estado, mediante la Agencia boliviana de Carreteras (ABC), ha construido en el país ha quintuplicado los kilómetros de carreteras en la última década, tal cual lo señala la misma ABC,

“Antes del 2005, se construyó en el país un total de 1.098 kilómetros de carreteras asfaltadas, con una inversión de 1.035 millones de dólares. Esa cantidad de kilómetros construidos fue superada cinco veces en la actual gestión. De 2006 al 2018, se han construido y entregado más 5.300 kilómetros de carreteras pavimentadas, con una inversión que sobrepasa los 7.300 millones de dólares” (Noticias ABC, 2018)

no se le ha dado la importancia debida a la formación académica de tales profesionales abogados no existiendo, por ejemplo, ningún curso, ni diplomado, ni menos especialización en derecho de vía que forme y especialice conocimientos concretos en esta área, lo que dificulta, obstruye y en muchos casos encarece los proyectos de construcción que en muchos casos son desestimados trayendo consigo atraso y subdesarrollo de las regiones que necesitan carreteras para el desarrollo social y económico.

Por otro lado y a pesar que los grandes juristas y estudiosos del derecho han podido hacer definiciones y delimitaciones de los accionares de cada área del derecho y de la

existencia abundante de sistemas y ordenamientos jurídicos frondosos que mediante la ficción de la ley y del sano juicio del legislador han dictado normas para cada aspecto de la vida pública y privada del hombre, existe un problema de carácter educativo que media en la aplicación correcta de la norma por parte de los profesionales abogados, esta deficiencias puede traducirse en una carencia de competencias que posibiliten la correcta interpretación y aplicación de la normativa que devienen de los sistemas jurídicos internos y de la cooperación internacional, posibilitando vincular la experiencia con la práctica. Es por tal razón que el vacío en el desarrollo de competencias en la educación superior, se refleja en la complejidad de la aplicación de los conocimientos teóricos al momento de situaciones prácticas del ejercicio profesional.

Por ello se puede afirmar que existe una necesidad de generar condiciones para la praxis situada, que permita la vinculación de la teoría y la práctica que integre el horizonte histórico del intérprete y de su realidad, en este caso destinado a la construcción de carreteras.

## **1.2. Formulación de la pregunta de investigación**

¿En que medida el desarrollo de una propuesta en un diplomado sobre el derecho de vía y registro público vial podrá mejorar las competencias académicas normativas nacionales e internacionales en profesionales abogados?

### **1.2.1. Identificación de categorías a indagar**

#### **1.2.1.1. Categorización pregunta principal.**

<b>Categoría</b>	<b>Identificador</b>	<b>Técnica</b>	<b>Ítem</b>
<b>Competencias en derecho de vía</b>	➤ Elementos cognitivos (Requisitos Cognitivos)	Revisión documental Entrevista	¿Qué habilidades y destrezas deben demostrar los profesionales abogados

	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Habilidades y destrezas (Requisitos procedimentales)</li> <li>➤ Actitudes, valores y hábitos (Requisitos procedimentales).</li> <li>➤ Competencias Académicas</li> </ul>	<p>en los proyectos de construcción de carreteras?</p> <p>¿Qué actitudes deben asumir los profesionales abogados al momento de encarar proyectos de construcción de carreteras?</p> <p>¿Qué competencias normativas deben desarrollar los profesionales abogados al momento de resolver problemáticas reales a partir de la significación y comprensión de la norma y su aplicación?</p> <p>¿Cómo desarrollar competencias en los profesionales abogados para una correcta interpretación de la norma a aplicar en proyectos de construcción de carreteras?</p> <p>¿Qué valores como profesional en Derecho</p>
--	---	---

			debe dirigir el accionar del profesional en derecho en su actividad profesional?
<b>Normativa interna en el derecho de vía.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Norma general.</li> <li>➤ Normativa específica.</li> <li>➤ Norma supletoria.</li> <li>➤ Lagunas jurídicas.</li> <li>➤ Norma supletoria.</li> </ul>	Revisión documental	<p>¿Qué normativa interna general, debe conocer el profesional abogado en proyectos de construcción de carreteras?</p> <p>¿Qué normativa interna específica sobre el derecho de vía debe conocer el profesional abogado que trabaja en proyectos de construcción de carreteras?</p> <p>¿Existe normativa interna objetiva aplicable al derecho de vía?</p> <p>¿Existen vacíos legales al momento de aplicar la norma en los proyectos de construcción de carreteras?</p> <p>¿De qué normativa</p>

			<p>supletoria hace uso el profesional abogado en los proyectos de construcción de carreteras ante las lagunas jurídicas?</p> <p>¿Qué normativa interna debe contemplar un postgrado en derecho de vía?</p>
<p><b>Salvuardas de la cooperación internacional en el derecho de vía</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Salvuardas del Banco Interamericano de Desarrollo.</li> <li>➤ Salvuardas de la Corporación Andina de Fomento.</li> <li>➤ Aplicación de las salvuardas en temas concretos.</li> </ul>		<p>¿Qué son las salvuardas que exige la cooperación internacional para los proyectos de construcción de carreteras?</p> <p>¿Qué directrices de la cooperación internacional existen para los proyectos de construcción de carreteras?</p> <p>¿Qué salvuardas de los organismos de cooperación internacional debe manejar entre sus conocimientos el profesional legal en los proyectos de</p>

			<p>construcción de carreteras?</p> <p>¿Cómo y cuándo se aplican las salvaguardas de la cooperación internacional en los proyectos de construcción de carreteras?</p>
<p><b>Proyectos de construcción carreteras en el marco del derecho de vía</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Fases en los proyectos de Construcción de carreteras.</li> <li>➤ Profesionales que intervienen en los proyectos de construcción de carreteras.</li> <li>➤ Programa de Reposición de pérdidas.</li> <li>➤ Herramientas de relevamiento y análisis de datos en campo y gabinete.</li> <li>➤ Resolución de conflictos.</li> </ul>		<p>¿Cuáles son las características que debe tener un proyecto de construcción de carreteras?</p> <p>¿Qué profesionales participan en los proyectos de construcción de carreteras?</p> <p>¿Qué trabajo realiza el equipo del Programa Recuperación de Pérdidas (PRP) en los proyectos de construcción de carreteras?</p> <p>¿Qué herramientas y</p>

			<p>procedimientos para el relevamiento de campo se deben impartir a los participantes del diplomado en derecho de vía?</p> <p>¿Cómo se debe manejar la negociación de conflictos en los proyectos de construcción de carreteras?</p>
--	--	--	--

Cuadro elaboración propia

### 1.2.2. Cuestionantes secundarias.

¿Cuáles son las competencias académicas que el profesional abogado debería poseer para analizar la normativa interna y las salvaguardas de los organismos de cooperación internacional en proyectos de construcción de carreteras?

¿Qué normativa interna (general y específica), sobre el derecho de vía debe conocer el profesional abogado que trabaja en proyectos de construcción de carreteras?

¿Qué directrices de la cooperación internacional del BID y la CAF, debe conocer y aplicar el profesional abogado especialista en programas en los proyectos de construcción de carreteras?

¿Cómo debe realizarse el relevamiento de datos en trabajo de campo, el análisis de documentos recolectados y resolución de conflictos en los proyectos de construcción de carreteras por parte del profesional abogado?

### **1.3. Planteamientos de objetivos de investigación**

#### **1.3.1. Formulación de Objetivo General**

Proponer un diplomado en derecho de vía y registro público vial, desde la identificación de competencias académicas normativas nacionales e internacionales.

#### **1.3.2. Objetivos Específicos**

- Identificar las competencias académicas que el profesional abogado debería poseer para analizar la normativa interna y las salvaguardas de los organismos de cooperación internacional en los proyectos de construcción de carreteras.
- Definir la normativa interna y las salvaguardas de la cooperación internacional que intervienen en los proyectos de construcción de carreteras.
- Establecer los instrumentos metodológicos de relevamiento de datos en trabajo de campo, metodologías de análisis de datos en gabinete y estrategias de resolución de conflictos que deben usar los profesionales abogados en los proyectos de construcción de carreteras.
- Proponer un diplomado en derecho de vía carretero que desarrolle competencias normativas al momento de ejecutar proyectos de construcción de carreteras.

### **1.4. Justificación Contextualizada**

#### **1.4.1. Justificación social**

Uno de los pilares para el desarrollo de cualquier Estado es el despliegue estratégico de vías de comunicación, sean estas, terrestres, ferrerías, fluviales, marítimas o aéreas.

Así pues, el momento histórico en el que se encuentra Bolivia y el desarrollo económico que está atravesando nuestro país gracias al impulso de las empresas estratégicas, es imperante la construcción de todo medio de comunicación que integre a Bolivia.

Nuestro país, al tener un enorme cumulo de recursos naturales y tener en su biodiversidad cuatro pisos ecológicos, de norte a sur, de este a oeste, necesita y exige la vinculación de todos sus puntos geográficos en pos del desarrollo y crecimiento social, económico, político e incluso geopolítico.

Por otra parte, esta integración debe darse teniendo en cuenta de la situación geográfica de enclaustramiento marítimo en la que nos encontramos, por lo que darle una solución real, pronta y alternativa a una costa, es totalmente vital en estos tiempos de globalización económica, en la que la integración entre Estados, significa la diferencia entre la prosperidad y el subdesarrollo.

Uno de esos medios, son las vías, que se definen como franjas de terreno por donde pasan infraestructuras de propiedad del estado o de compañías concesionarias, donde, los usos permitidos para estas áreas dependen del motivo por el cual han sido declaradas de uso limitado y de interés público.

#### **1.4.2. Justificación Disciplinar**

El derecho es una rama de conocimiento y de las ciencias sociales más extensa en cuanto a los conocimientos de mayor estudio por tal razón, por lo que en su estructura de estudio se ha dividido en disciplinas específicas para poder explicar e interpretar con mayor consistencia la aplicación de la norma específica.

Así pues y con la evolución de la sociedad y sus instituciones, es que también el derecho evoluciona y van surgiendo nuevas disciplinas que necesitan y merecen tener un espacio de discusión y estudio. En este caso el derecho de vía ha ido desarrollándose y está actualmente teniendo un sitio de interés para los estudiosos del derecho, pero además de las instituciones públicas y privadas que, con el desarrollo social y económico del Estado, están requiriendo profesionales especializados en el derecho de vía y su correspondiente registro público de dominio vial.

Por esta razón, es que se plantea que para tal cometido, se formen profesionales idóneos que sean especialistas en cuanto al Derecho vial y del Registro Público de

dominio vial, que entre sus competencias tengan, el conocimiento de la normativa interna del derecho y derecho vial, el accionar para la reposición de pérdidas, el derecho de liberación de vía, el registro público de dominio vial, manejo del manual ambiental de carreteras y el manejo de las salvaguardas de los organismos de cooperación internacional como la Corporación Andina de Fomento (CAF) o el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), pero además habilidades de negociación y mediación con afectados y autoridades de las comunidades y municipios en los que se tenga que efectuar el derecho de liberación de vía.

En tal sentido y haciendo un estudio del mercado laboral y de la necesidad de contar con estos profesionales especialistas es que se pone a consideración el presente diplomado a ingenieros, arquitectos, abogados y todo personal público o privado.

#### **1.4.3. Justificación Legal**

Existe un porque legal de la aplicación de derecho de vía puesto que al hablar de una disciplina ligada al derecho es imprescindible explicar un marco legal que lo sustente así pues tenemos Que la Ley N° 3506 de 27 de octubre de 2006, dispone la liquidación del Servicio Nacional de Caminos – SNC, estableciendo para el efecto un régimen de liquidación y transferencia. Que la Ley N° 3507 de 27 de octubre de 2006, crea la Administradora Boliviana de Carreteras, encargada de la planificación y gestión de la Red Vial. Que es función del Gobierno Nacional, proveer al país de un sistema de carreteras de permanente transpirabilidad, que contribuya al desarrollo económico y social, cumpliendo con los objetivos de integración, nacional e internacional, mediante la Red Vial Fundamental. Que corresponde la reglamentación de la Ley N° 3507 de 27 de octubre de 2006, constituyendo el marco institucional de la Administradora Boliviana de Carreteras y estableciendo su estructura organizativa, sus atribuciones y su régimen económico – financiero. Así mismo la Ley 966, ley del derecho de vía y del registro público de dominio vial, ley de 13 de julio de 2017, que en su artículo 2, numerales I y II, sobre el derecho de vía establece:

“I. El Derecho de Vía se constituye a título de dominio público, recae sobre las carreteras de la Red Fundamental y sus elementos funcionales, es inalienable, imprescriptible e inviolable, y permite la libre circulación.

II. Para fines de protección, la naturaleza del Derecho de Vía se extiende a las servidumbres viales u otros derechos secundarios, constituidos o afectados, que por sus circunstancias resultan de utilidad pública.”

Asimismo, la misma ley 966, respecto al uso razonable y la razonabilidad en la liberación del derecho de vía, en su artículo 6 indica: “Que la liberación del Derecho de Vía se efectuará considerando los criterios operativos de proporcionalidad, utilidad, funcionalidad y seguridad.

Por otra parte, la ley general de transportes, ley n° 165 ley de 16 de agosto de 2011, tiene por objeto establecer los lineamientos normativos generales técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte, considerado como un Sistema de Transporte Integral – STI, en sus modalidades aérea, terrestre, ferroviaria y acuática (marítima, fluvial y lacustre) que regirán en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia para vivir bien.

Con todos estos fundamentos legal – jurídicos es que ponemos a consideración el presente curso académico de diplomado, que tendrá como objetivo el desarrollo de toda la normativa relacionada al derecho de vía y el registro público vial y las interrelaciones con otras disciplinas del derecho.

## 2. Capítulo II

### Contexto de Referencia Teórica de la Investigación

#### 2.1. Estado del Arte.

Al respecto de la presente investigación y haciendo una revisión exhaustiva de la bibliografía referente al derecho de vía y a los programas de reposición de perdidas dentro de los proyectos de construcción de carreteras, por lo que, esta también ha sido una de las razones para que se decida asumir el desafío de escoger como metodología de la investigación la “Teoría fundamentada”, para poder construir a partir de las directrices de este método una aproximación al tema en cuestión y generar un aporte académico sobre la problemática tratada.

Sin embargo, citamos a continuación:

Rosa Monzó Arévalo, (2011), en su tesis “Formación basada en competencias. El caso de los estudios de la Escuela de Administración de Instituciones, de la Universidad Panamericana en México” donde cita lo siguiente:

...debido al gran desarrollo industrial, al acelerado avance tecnológico, a la globalización de los mercados y a los nuevos esquemas de organización de la producción y la gestión del trabajo a nivel internacional, se están generando cambios fundamentales, tanto en los sistemas institucionales de formación y capacitación, como en la orientación y contenido de programas universitarios. Por estas razones, los métodos de enseñanza y evaluación de sus resultados deben evolucionar, lo cual exige atender la necesidad urgente de elevar a niveles internacionales la competencia y productividad de empresas y trabajadores, que representan los recursos más importantes de todos los países. Es conveniente poner en claro el concepto de Competencia, para de esta manera poder hablar de la Educación basada en Competencias con una claridad en su concepto<sup>2</sup>. Por el momento, baste con mencionar que existen múltiples definiciones sobre el concepto de Competencia, si bien la

mayor parte de ellas, véase el informe final del proyecto Tuning (Gonzalez y Wageneer, 2003), vienen a señalarlas como: “conjunto de habilidades, destrezas (saber hacer), formas de actuación (saber ser y estar) y conocimientos (saber) que el titulado debe adquirir durante su formación”.

Gerson Jim Coca Fernandez, (2017), en su tesis “Competencias académicas, necesarias para mejorar el rendimiento académico práctico experimental caso UMSA” donde cita:

Actualmente el profesional que da respuesta a las necesidades y demandas de salud de la sociedad necesita recibir una formación que le permita afrontar los desafíos de esta época. Existe una tendencia mundial a reformar la educación odontológica para reflejar los requerimientos de los futuros sistemas de salud estomatológica y para asegurar que los estudiantes de odontología adquieran aptitudes apropiadas para ejercer esta profesión con calidad. Cuando se habla del perfil del egresado se concibe al odontólogo como el profesional competente para prevenir, identificar y resolver los problemas que afectan o alteren el proceso de salud del sistema estomatognático en los diferentes grupos poblacionales de nuestro país, a nivel individual y colectivo a través de un conjunto articulados de saberes en los que incluye el conocimiento adquirido y posteriormente menciona competencias complementarias, lo más relevante es que en comparación a la facultad de odontología estamos muy lejos de lograr implementar esta competencia y aptitudes que debería tener cualquier profesional odontólogo al ejercer la profesión, de esta manera se ve la inquietud y necesidad de plantear algunas posibles soluciones según las falencias que se puedan encontrar en el trabajo de investigación.

## **2.2. Contextualización Teórica de referencia (Alternativo)**

### **2.2.1. Enfoque por Competencias**

El concepto de competencia es el pilar del desarrollo curricular y el incentivo tras el proceso de cambio. Se define como “el desarrollo de las capacidades complejas que permiten a los estudiantes pensar y actuar en diversos ámbitos. Consiste en la adquisición de conocimiento a través de la acción, resultado de una cultura de base sólida que puede ponerse en práctica y utilizarse para explicar qué es lo que está sucediendo” (Cecilia Braslavsky).

La competencia puede emplearse como principio organizador del curriculum. En un curriculum orientado por competencias, el perfil de un educando al finalizar su educación escolar sirve para especificar los tipos de situaciones que los estudiantes tienen que ser capaces de resolver de forma eficaz al final de su educación. Dependiendo del tipo de formación, estos prototipos de situaciones se identifican bien como pertenecientes a la vida real, como relacionadas con el mundo del trabajo o dentro de la lógica interna de la disciplina en cuestión.

La elección de la competencia como principio organizador del curriculum es una forma de trasladar la vida real al aula (Jonnaert, UNESCO, 2007). Se trata, por tanto, de dejar atrás la idea de que el curriculum se lleva a cabo cuando los estudiantes reproducen el conocimiento teórico y memorizan hechos (el enfoque convencional que se basa en el conocimiento).

El enfoque por competencias o aprendizaje basado en competencias, es una metodología educativa cuyo fundamento es el facilitar que los alumnos adquieran los contenidos de cada materia a través de situaciones prácticas y entornos experimentales. Este sistema, por lo tanto, se contrapone a los modelos clásicos de educación en los que se expone un temario de manera eminentemente teórica y los alumnos han de memorizar los datos para luego ser evaluados (Díaz, 2006).

Se puede apreciar fácilmente, según esta comparativa, que el enfoque por competencias obedece a una metodología mucho más dinámica y participativa por

parte del alumnado, siendo una parte activa durante la adquisición de los conocimientos y no meros sujetos pasivos que atienden la lección del profesor, que puede ser más o menos amena, pero bajo una metodología rígida y sin mucha posibilidad de interacción.

Se ha demostrado que estas metodologías tradicionales, basadas únicamente en la capacidad memorística del alumnado, no son un sistema del todo eficaz y no producen un procesado de calidad de esos conocimientos, que a largo plazo pueden verse muy deteriorados. Sin embargo, los métodos que implican la puesta en práctica de los temas que se están impartiendo, como es el caso del enfoque por competencias, favorecen en mayor medida la adquisición y retención del conocimiento (Díaz, 2006).

Este sistema ofrece una ventaja frente al modelo tradicional, que normalmente supone una cascada de datos en los que no es difícil que se produzca el llamado efecto bola de nieve. Esto ocurre cuando un alumno tiene problemas para comprender un punto muy concreto de la lección y esto supone que no asimile correctamente todo lo que viene después, pues se trata de una cuestión acumulativa. Esto supone frustración y pérdida de interés (Rodríguez, 2007).

Por el contrario, con el enfoque por competencias, hasta que el alumno no ha demostrado que ha asimilado de una forma correcta el material expuesto, no se va a pasar al siguiente nivel. De esta manera, no se deja a ningún alumno atrás y al mismo tiempo se ofrece un apoyo personalizado a cada uno. Si alguno de ellos experimenta dificultades en un momento dado, sabremos exactamente la competencia que está implicada y podremos ayudarle.

Esto se traslada también a las recuperaciones. En el sistema habitual, si un alumno suspende una materia se ve obligado a prepararla de nuevo al completo para ser evaluado en un examen de recuperación. El enfoque por competencias tiene otra propuesta: si un alumno ha fallado en la prueba respecto a una habilidad o conocimiento concreto, le propondremos una prueba para evaluarse de nuevo en esa parte en concreto (Rodríguez, 2007).

Regiría, por lo tanto, el sistema de evaluación continua, frente a la evolución única que se estila en una gran cantidad de instituciones académicas. Lo que se evita con esta metodología es que el alumno sea un ente pasivo que únicamente trata de asimilar los conocimientos a última hora, tratando de memorizar un temario completo para ser capaz de superar la prueba propuesta.

Y es que aunque lo consiga, eso no garantiza un aprendizaje de calidad, ni mucho menos. En cambio, si utilizamos el enfoque por competencias y proponemos evaluaciones a cada módulo del conocimiento, estaremos asegurándonos de que los alumnos han interiorizado completamente las cuestiones que les hemos planteado antes de tener que pasar a la siguiente fase, por lo que no corren el riesgo de sufrir el efecto de la bola de nieve por un concepto que no comprendieron bien en un momento determinado (Rueda, 2009).

Por lo tanto, no es que lo que propone el enfoque por competencias sea una idea revolucionaria, pero sí es una gran oportunidad para aprovechar una metodología que se ha demostrado útil para la enseñanza de técnicas y trasladarlo hacia las instituciones educativas de educación reglada. De hecho, en los últimos años ya se viene haciendo en muchas de ellas.

De esta manera, siguen dándose enseñanzas teóricas, pero cada vez más apoyadas en un aprendizaje práctico, donde cada alumno debe demostrar que es capaz de llevar a cabo aquello que el profesor le ha explicado en el aula previamente. Igualmente, si tiene dificultades para superar alguna práctica, el docente le dará las pautas que necesita para lograrlo, por lo que no debería quedarse atascado en el proceso (Rueda, 2009).

#### **2.2.1.1. Modelo basado en competencias**

Según Gómez y Alzate (2010) existen en el contexto educativo y social algunos factores que han impulsado la implementación de las competencias, como la superficialidad de ciertos aprendizajes, la incapacidad del estudiante de movilizarlos espontáneamente a situaciones y contextos diversos.

Otra situación que expone la necesidad de un modelo pertinente, es la falta de integración de los saberes, puesto que los estudiantes segmentan el aprendizaje. Ante este escenario, se ha optado por el modelo basado en competencias, pretendiendo que sea un real esquema de trabajo en donde exista un equilibrio en la formación y el mundo profesional, evitando ser sólo un enfoque cosmético.

Para describir este modelo, se expondrán sus componentes más significativos (alumno, docente, diseño curricular, metodología, didáctica y evaluación):

### **Estudiante**

Un estudiante que se ve inmerso en un programa académico basado en competencias, se enfrentará a una situación didáctica ajena a los procesos tradicionales, donde deberá ser el actor principal quien busca el conocimiento a través de acciones diseñadas para tal efecto.

El estudiante deberá participar en escenarios que lo lleven a formar parte de equipos de trabajo, en donde el intercambio de conocimientos, la investigación y la construcción del saber sea la constante.

Dicho joven deberá demostrar sus conocimientos al momento de poder resolver problemas que lo lleven a conjuntar sus actitudes, habilidades, destrezas para enfrentar la situación exitosamente, por lo que es importante crear una nueva cultura en donde no perciba el saber cómo inalterable, sino en construcción. Siguiendo la idea de Gómez y Alzate (2010) “los logros académicos de los estudiantes deberán constituir auténticas herramientas para pensar y actuar en el mundo”. (pág. 459)

### **Docente**

A pesar del dinamismo que debería impulsar la profesión docente por su propia naturaleza es quizás una de las más conservadoras para aceptar los cambios emergentes del contexto (Oviedo, 2009, p. 82). Los profesores universitarios, para trabajar en la formación por competencias, se deben percibir como gestores de los procesos de aprendizaje de los alumnos, considerándose como planificadores de la

propuesta educativa, cuyo rol es el de ofrecer las herramientas para el aprendizaje autónomo (Baelo, Arias, 2011, pág. 128). En este sentido, las redes de docencia y/o para la docencia deberán ser un recurso facilitador del trabajo académico y enfocado al aumento de la calidad de su práctica (Zabalza, 2011, pág. 413).

Los requerimientos del profesor actual son varios, uno de ellos es percibirse como parte de un equipo docente, de tal forma que en el colectivo pueda discutir y analizar sus situaciones cotidianas, como una forma de aprendizaje constante, además, es importante que identifique cómo el estudiante actual demanda diversos aspectos en los que debe buscar el vínculo con el plan de estudios y el contexto, también de la importancia de diseñar ambientes ricos y estimulantes en donde la evaluación sea coherente con las competencias requeridas.

El docente debe percibir su labor como un proceso de actualización constante a lo largo de la vida, considerando como aspectos básicos dominar las habilidades de gestión, función de tutor, capacidades culturales y contextuales, comunicativas, sociales, meta cognitivas y tecnológicas (Guzmán, 2011).

Dentro de las competencias básicas que el profesor debe poseer son: tecnológica (medios, métodos y herramientas), de conocimiento (en su área específica de trabajo), y la del manejo de estrategias cognitivas y meta cognitivas.

Para contribuir a este proceso de mejora continua, la institución educativa para la cual labore el docente, deberá facilitar la creación de espacios permanentes de formación (Álvarez, 2011).

### **Diseño curricular**

Toda la dinámica de cambio que exige un modelo como el de competencias, no puede ser realidad si no se cuenta con un diseño curricular que defina la forma en que se trabajarán los conocimientos en la práctica real.

López (2011) describe la implementación de este modelo en algunas materias de una universidad, en donde se han diseñado módulos que trabajan bajo una red de

problemas al que se integran diferentes disciplinas, es decir, el estudiante a través de un módulo estudia los contenidos necesarios de diferentes áreas afines, que le permitan generar un proyecto que integre los conocimientos adquiridos a través de dar respuesta a un problema lo más cercano a la realidad, en donde los diferentes recursos del joven se vean involucrados en dicha actividad.

Este mismo autor menciona cómo a través de las propias asignaturas se puede problematizar para generar el trabajo por competencias, es decir, este modelo implica reformas en la creación y puesta en práctica del currículum actual, considerando un modelo holístico y flexible acorde a lo que el sector laboral reclama.

### **Metodología**

La implementación de nuevos esquemas de trabajo por parte del docente nos lleva a ver la metodología, donde el aprendizaje basado en problemas, en proyectos, el estudio de casos, deben estar presentes como formas diferentes de propiciar la investigación por parte del alumno y donde la innovación deberá ser un elemento trascendental.

### **Didáctica**

La didáctica concebida mediante competencias, y a la luz de las TIC, podemos conceptualizarla como lo hace Thlodziecki (como se citó en Sevillano, 2008, pág. 89) quien expone el concepto de didáctica medial, el cual adoptaremos por coincidir con su planteamiento, es el "...proceso de transmisión de conocimientos, capacidades y destrezas de un pedagogo o de un sistema educativo a los alumnos", contempla el aprendizaje como una forma de enfrentar al alumno con su entorno, a través de temas de análisis, planteamientos complejos y búsqueda libre de solución considerando diferentes medios para ello como: libros, internet, videos, entre otros

### **Evaluación**

La evaluación bajo el modelo de competencias deberá ser congruente con el modelo curricular y la metodología que se implemente, por lo que es importante concebirla

como parte del proceso educativo, contemplando procesos de evaluación diagnóstica (al inicio del curso), formativa (en el transcurso del proceso educativo) y sumativa (evaluación del nivel de logro obtenido, adicionando procesos como la autoevaluación por parte del estudiante y la coevaluación (evaluación entre pares)), todo enfocándolos a ser una herramienta que permita autorregular el proceso educativo y mejorar en cada etapa del mismo.

Es importante mencionar que en el caso de la evaluación docente se aplican los conceptos ya señalados, los cuales deben enfocarse a la reflexión constante del profesor sobre su trabajo, esto en la búsqueda de mejorar el impacto de su labor.

Este modelo es una herramienta más que permite propiciar una formación docente pertinente al contexto actual, en donde sus diferentes aspectos básicos se enfocan a la revisión constante del proceso educativo como una fuente de información valiosa para mejorarlo y sobre todo, generar en el alumno la capacidad de transferir conocimientos a diferentes contextos.

#### **2.2.1.2. Competencias en la rama del derecho**

El estudio de las normas jurídicas y el pensamiento crítico hace que las competencias académicas deban considerar las siguientes características que a continuación se describen:

- Tomar conciencia de la importancia del Derecho como sistema regulador de las relaciones sociales.
- Conseguir la percepción del carácter unitario del ordenamiento jurídico y de la necesaria visión interdisciplinaria de los problemas jurídicos.
- Capacidad para utilizar los principios y valores constitucionales como herramienta de trabajo en la interpretación del ordenamiento jurídico.
- Capacidad para el manejo de fuentes jurídicas (legales, jurisprudenciales y doctrinales).
- Desarrollo de la oratoria jurídica. Capacidad de expresarse apropiadamente ante un auditorio.

- Capacidad de leer e interpretar textos jurídicos.
- Capacidad de redactar escritos jurídicos.
- Dominio de las técnicas informáticas en la obtención de la información jurídica (bases de datos de legislación, jurisprudencia, bibliografía).
- Capacidad de utilizar la red informática (Internet) en la obtención de la información y en la comunicación de datos.
- Adquisición de una conciencia crítica en el análisis del ordenamiento jurídico y desarrollo de la dialéctica jurídica.
- Adquisición de valores y principios éticos.
- Desarrollo de la capacidad de trabajar en equipo.
- Capacidad de negociación y conciliación.
- Conocimientos básicos de argumentación jurídica.
- Capacidad de creación y estructuración normativa.
- Comprensión y conocimiento de las principales instituciones públicas y privadas en su génesis y en su conjunto.
- Comprensión de las distintas formas de creación del derecho en su evolución histórica y en su realidad actual.

### **2.2.2. Derecho de vía**

El derecho de vía debe ser considerado como un derecho propio del Estado el cual ejerce su imperium en los espacios físicos necesarios para establecer la construcción de vías carrterreas, líneas férreas e inclusive lo respectivo al transporte fluvial.

Así mismo sobre la naturaleza del derecho de vía la ley 966 de 13 de Julio de 2017, Ley del derecho de vía y registro público vial, establece en su parágrafo I que el derecho de vía se constituye “a título de dominio público, recae sobre las carreteras de la Red Fundamental y sus elementos funcionales, es inalienable, imprescriptible e inviolable, y permite la libre circulación.” y prosigue en su parágrafo II, “Para fines de protección, la naturaleza del Derecho de Vía se extiende a las servidumbres viales u otros derechos secundarios, constituidos o afectados, que por sus circunstancias resultan de utilidad pública” (Rosado, 2012).

Esta ley que describe en esencia lo que es el derecho de vía y su naturaleza jurídica, como se puede observar es relativamente nueva en la vida legislativa, cuyo propósito es poner de manera positiva el derecho de vía como un derecho real y objetivo, pero además establecer sus alcances y delimitaciones (Rosado, 2012).

#### **2.2.2.1. Carreteras como bienes del Estado**

El dominio de las carreteras y caminos públicos pueden ser nacionales regionales o locales dependiendo la jurisdicción en que se hallen, estos caminos o vías publicas son bienes que tienen mas conexión con la administración publica local o regional como acontece con la alineación, la apertura, el ensanche, el cambio de nivel, la clausura la reparación de edificios y la demolición, por consiguiente las áreas naturales destinadas a parques y reservas naturales que integran el dominio publico son aquellas extensiones del territorio nacional que el Estado destina a fines de investigación, protección y manejo controlado por sus ecosistemas, recursos y demás riquezas naturales que constituye muestras representativas del patrimonio natural de la nación.

El alcance del dominio público concerniente a los terrenos ocupados por las carreteras tanto sus elementos funcionales como la franja de terreno de cincuenta metros a cada lado de la vía de las carreteras, medidos en horizontal y perpendicular al eje de la calzada es decir desde la intersección del talud, en esta zona no pueden realizarse ningún tipo de obra o instalaciones salvo que la prestación de un servicio público de interés general así lo exigiera, mediante la autorización de la autoridad competente de la vía. El Estado a través del Ente Vial debe liberar el área en la que se construirá o mejorara la carretera, considerando el ancho y la longitud de la misma, lo que se denomina Derecho de Vía la cual dará lugar a que el Estado legalmente representado por la Entidad incremente su patrimonio con la transferencia de diversas propiedades. Desde el punto de vista de la evaluación económica – social de los proyectos carreteros y atendiendo a sus características físicas, financiamiento y nivel de participación en los objetivos de desarrollo, los proyectos carreteros se clasifican de la siguiente manera:

- Función Social de las Carreteras. En este tipo de proyectos se utiliza, para su evaluación el criterio del beneficio para la colectividad, deben considerarse los costos por habitante servido, así como los elementos de carácter social que se logra como, asistencia medica, educación, cultura, etc. La información que se requiere para evaluar las carreteras en función social consiste en el número de habitantes potencialmente beneficiados, localizados en la zona de influencia del proyecto, entendamos como zona de influencia aquella área geográfica, económica y social afectada y beneficiada directa o indirectamente por la construcción del camino.
- Función Económica de las Carreteras. El criterio a utilizar en la evaluación de los proyectos de carreteras de penetración económica puede evaluarse bajo la perspectiva de desarrollo económico y los recursos que se van a obtener, para esto debe limitarse la zona de influencia, clasificar el suelo según su uso y aprovechamiento tomando en cuenta los efectos del aprovechamiento actual y potencial para la zona de influencia. El beneficio para el proyecto se obtiene de la cuantificación de la producción obtenida y su incremento debido a la carretera que se registra en la zona de estudio; pueden también incorporarse en cierta medida el beneficio obtenido para la sociedad local en términos de aumento de ingresos por habitante. El criterio a utilizar en la evaluación de los proyectos de carreteras de penetración económica puede evaluarse bajo la perspectiva de desarrollo económico, tomando en cuenta los efectos del aprovechamiento actual y potencial para la zona de influencia.
- Función Estratégica de las Carreteras. Se evalúan mediante el criterio de rentabilidad económica ya que se tiene como principal consecuencia los ahorros en costos de operación, disminución del tiempo de recorrido y aumento de la velocidad de operación, de la misma manera una ruta alterna más corta o el mejoramiento en las especificaciones hacen abatir el tiempo de recorrido, los proyectos que mejoran la comunicación se dividen en dos tipos:
  - o El Mejoramiento de la carretera actual consiste en una ampliación de sus carriles o la rectificación de los alineamientos horizontales y verticales.

- El Mejoramiento Mediante una Nueva Ruta consiste en generar una opción que una dos centros de población mejorando las características geométricas que contribuyan a obtener ahorros en el tiempo de recorrido, costos de operación y reducción de accidentes.

### **2.2.3. El derecho de vía como bien de dominio publico**

#### **2.2.3.1. Red Vial fundamental**

La Red Vial Fundamental tiene como misión fundamental la integración nacional del país con el fin de contribuir al desarrollo económico y social del Estado, contando con los servicios de transporte terrestre eficiente, seguro y económico. Se puede considerar a la Red Vial Fundamental, como el conjunto de vías de un país o región; incluyendo ferrocarriles, carreteras, puertos aéreos, marítimos y fluviales, son sistemas circulatorios por el que transitan bienes y servicios para que las importaciones y exportaciones dependan de esas redes fundamentales, cuanto mejores sean más disminuyen los costos de traslado; con lo que los precios de los bienes disminuyen, también baja el tiempo de recorrido logrando así una economía mas productiva, por eso los gobiernos tratan de ampliar o mejorar las vías y los puertos donde se transborda toda la superficie terrestre, pública o privada, por donde circulan peatones y vehículos, bajo jurisdicción de las autoridades nacionales y/o provinciales, responsables de la aplicación de las leyes de tránsito, siendo esto un conjunto de carreteras pavimentadas y caminos no pavimentados bajo la competencia del Gobierno Nacional, cuyo propósito fundamental es comunicar adecuadamente a los municipios del país y éste con el resto de la región (ABC, 2021).

El uso la defensa y la explotación de los terrenos ocupados por las carreteras de la Red Vial Fundamental son constituidas como propiedad del Estado, puesto que el Derecho de Vía esta constituido por la franja de terreno en la cual se encuentra la carretera como también las obras complementarias y la zona adyacente, en Bolivia el Derecho de Vía se establece como aquella franja de terreno a cada lado de la vía de

50.0 metros medidos horizontalmente y perpendicularmente a partir del eje de la carretera y hacia cada lado.

La zona contigua a la plataforma de la carretera está por lo general, constituida por terreno natural, incluyendo los taludes de los cortes y de los terraplenes, la conservación de esta zona contribuye a la seguridad de los usuarios y a la estabilidad de la vía, normalmente la conservación es una actividad de rutina, aunque se requieren algunas acciones periódicas ocasionalmente, existen actividades de conservación rutinaria que se deben ejecutar en el Derecho de Vía en la cual se emplea la mano de obra, son las siguientes (ABC, 2021):

- La limpieza de toda la zona, a la cual comprende el retiro de las basuras, de escombros y de toda clase de material extraño.
- La protección de los taludes que incluye principalmente el control de la erosión y la remoción de los derrumbes.
- El tratamiento de la vegetación que consiste en la poda de las plantas existentes cuya presencia pueda afectar la visibilidad o producir daños en la vía, además comprende siembra de vegetación y jardinería para mejorar el aspecto ambiental y el paisaje

#### **2.2.3.2. Conservación del derecho de Vía**

Cuando se encuentran árboles, que ofrezcan algún peligro o impidan la visibilidad a los usuarios de la vía, ellos deben podarse, cortarse o transplantarse, según sea el caso ya que todo el material de corte o poda debe retirarse y trasladarse a los lugares previstos para el efecto en ningún caso está permitida su incineración o quema y debe haber cuidados especiales para que no se presenten incendios y en caso de ocurrencia será de responsabilidad de la microempresa responder por los daños que se ocasionen.

Mediante la arborización se efectuara la siembra de árboles ornamentales, frutales o maderables en los bordes extremos de la franja del Derecho de Vía, en taludes y laderas para prevenir la erosión, en las orillas de los cauces de agua y en zonas

desprotegidas de vegetación, efectuando siembras de vegetación en taludes de cortes y terraplenes, en intersecciones, separadores, en las franjas laterales de la vía y los lugares donde se pueda producir erosión, los taludes y terraplenes deberán tener una pendiente adecuada que posibilite un equilibrio aceptable de trabajo rutinario ya que el personal encargado de la limpieza estará compuesta por 3 a 4 personas y las herramientas utilizadas son el: Machete, Hacha, Cierra, Carretilla, Podadora, Hoz son herramientas que utilizaran para el mejoramiento y mantenimiento de las carreteras.

#### **2.2.4. Manual Ambiental de carreteras.**

Un componente importante en el contexto del derecho de vía, es el ambiental, del que se desprende el manual ambiental de carretas, en el que están señaladas las directrices y lineamientos de encarar los procedimientos y metodologías que se van a aplicar dentro de los proyectos de construcción de carreteras no solamente en lo referido al componente técnico sino a las esferas socio- económicas, del cual se desprenden los programas de reposición de perdidas como el estudio previo que realiza recomendaciones para una posterior liberación del derecho de vía.

Establecidos los problemas en lo que concierne a la gestión ambiental del sector carretero y en particular a la estructuración de los Estudios de Evaluación de Impacto Ambiental, el Manual Ambiental para Carreteras que se presenta en este documento pretende dar respuesta a aquellos considerados los más frecuentes y relevantes.

En esta perspectiva, el Manual Ambiental para Carreteras no pretende sustituir a otros manuales, guías o documentos técnicos de la literatura internacional o nacional, por el contrario se apoya en ellos y trata de guiar al lector al uso de los instrumentos más eficientes ya existentes. El objetivo central de este manual es presentar los instrumentos técnicos más sencillos, que respondan a la realidad del sector caminero boliviano, buscando su aplicabilidad en la práctica. Por esta razón, se privilegia los aspectos prácticos y empíricos ante las consideraciones teóricas y de alta rigurosidad científica, que sin duda podrán ser encontrados en la literatura ambiental de amplia difusión. En este contexto y bajo esta óptica, el Manual Ambiental para Carreteras ha

sido estructurado en cinco grandes bloques, que como ya se dijo, buscan responder a los problemas más relevantes ya mencionados.

#### **2.2.5. Documento base de contratación.**

El documento base de constitución establece aspectos de carácter obligatorio y referencial. Los aspectos de carácter referencial podrán ser modificados por la entidad convocante, es decir que estos aspectos, pueden ser modificados por la institución contratante que ajustes los requerimientos a sus intereses.

Por otra parte, excepcionalmente, cuando se requiera introducir modificaciones a los aspectos de carácter obligatorio del Modelo de DBC, de manera previa a la publicación de la convocatoria, la entidad convocante solicitará la aprobación expresa del Órgano Rector.

Para la aprobación de estas modificaciones la entidad convocante deberá presentar su solicitud adjuntando la siguiente información:

- a) Cuadro Comparativo conteniendo texto del modelo vigente, texto propuesto y su respectiva justificación.
- b) Informes técnico y legal.
- iii) El DBC, publicado en el SICOES, es el documento oficial que rige el proceso de contratación, no pudiendo efectuarse modificaciones o enmiendas posteriores a su publicación.
- iv) El DBC contiene:
  - a) Parte I: Información General a los Proponentes;
  - b) Parte II: Información Técnica de la Contratación;
  - c) Parte III: Anexos.

### **3. Capítulo III**

#### **Diseño Metodológico**

##### **3.1. Enfoque de la Investigación**

La investigación que se realizara será cuali-cuantitativa, ya que la investigación **cualitativa** considerara las variables que intervienen en la temática, es decir, las principales características del problema, las leyes, y las estrategias referentes a la temática, así mismo es **cuantitativa** ya que en ella se definirán los métodos e instrumentos utilizados en el estudio, desde su ubicación acerca del tipo y diseño de investigación hasta la técnica e instrumentos de recolección de datos. el mismo que ayudara a adquirir conocimientos fundamentales y la elección del modelo más adecuado que nos permita conocer la realidad de una manera más imparcial. (Melgar, 1997, p. 75).

##### **3.2. Tipo de Investigación**

La presente investigación es de tipo “descriptivo - analítico”, ya que este método distingue elementos particulares de los distintos fenómenos que se presentan en la aplicación y desarrollo de estrategias motivacionales y didácticas empezando de lo general llegando a lo específico procediendo a revisar ordenadamente cada uno de ellos para darle soluciones sustanciales, la misma que resultó en la propuesta de implementar competencias para el desarrollo de un diplomado en derecho vial (Hernández, 1994, p.87).

La presente investigación también es de tipo “descriptiva”, ya que esta analiza y explica la parte que establece los mecanismos de medición y evaluación para analizar los factores intervinientes en el Valor Publico (Melgar, 1997, p.84).

Según Sampieri (1998) los estudios descriptivos permiten detallar situaciones y eventos, es decir, cómo es y cómo se manifiesta determinado fenómeno y busca especificar propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis.

La teoría fundamentada tiene la característica de ser sistémica, porque trabaja en ciclos de colección de información, que generan complejidad creciente lo que la convierte en un método flexible para la recolección de datos, tratando de establecer afirmaciones epistemológicas respecto a nuestro estudio, que en este caso son las competencias académicas para la implementación de un diplomado en derecho de vía y programa de reposición de pérdidas

### **3.2.1. Proceso Metódico Operativo. (Fases de Investigación en base a la teoría fundamentada)**

Con el criterio de complejidad creciente que tiene el método de la teoría fundamentada que desarrollaron Barney Glaser y Anselm Strauss, se pretenderá construir una teoría que fundamente la necesidad de plantear un diplomado en derecho vial y registro público vial que desarrolle competencias académicas, a partir de los ciclos de la investigación partiendo de la inducción, haciendo un proceso de análisis y comparación en cada paso de la recolección de datos.

El proceso se realizará mediante las siguientes fases:

1. Integración al contexto problemático
2. Reconcomiendo de la realidad y experiencias de expertos
3. Organización de experiencias.
4. Emisión propositiva

### **3.3. Diseño de Investigación**

El diseño de la investigación es “No experimental”, ya que se recolectará la información tal como sucede, sin provocar o modificar variaciones en la variable de estudio.

El estudio es No experimental porque los resultados no fueron manipulados de forma deliberada, sino se describen tal como ocurrieron (Tintaya, 2014).

### **3.4. Métodos**

Para la realización del presente proyecto de grado se utilizarán cuatro tipos de métodos fundamentales, que son el método inductivo - deductivo que a continuación, se detallarán respectivamente las definiciones.

#### **3.4.1. Método Inductivo**

Es aquel método científico que obtiene conclusiones generales a partir de premisas particulares. La verdad de las premisas, de todos modos, no asegura que la conclusión sea verdadera. (Mayer, 1998, pág. 2),

En el presente trabajo de investigación, este método inductivo, nos permitirá aplicar la metodología descrita para desarrollar parte de la investigación cuantitativa, obteniendo conclusiones generales a través de los resultados obtenidos de la percepción de los docentes y expertos en la temática capturados en las entrevistas.

#### **3.4.2. Método Deductivo**

Es una estrategia de razonamiento empleada para deducir conclusiones lógicas a partir de una serie de premisas o principios, leyes y doctrinas. En este sentido, es un proceso de pensamiento que va de lo general (leyes o principios) a lo particular (fenómenos o hechos concretos). (Hernández, Fernández y Baptista, 2005, pág. 17).

En el presente trabajo de investigación, este método deductivo, nos permitirá desarrollar la investigación cualitativa, con los datos bibliográficos recopilados de estudios competencias academias, normas en derecho vial entre otras teorías importantes que se aplicaron en la presente investigación.

### **3.5. Instrumentos utilizados en la Investigación**

Para la presente investigación se ha implementado la Entrevista semiestructurada, puesto que es la que se adapta más a nuestro objetivo planteado.

“La entrevista semiestructurada un tipo de entrevista en el que le investigador tiene un esquema fijo de preguntas para todos los actores, pero también hay ciertas preguntas específicas que se realizarán únicamente a uno o varios actores”, en otras palabras, para todos los entrevistados se harán preguntas comunes, pero también existirán preguntas particulares específicas para los expertos y actores según el perfil de cada uno de ellos.” (Izuriaga, 2018, p1)

Esta técnica fortalecerá en enfoque sistémico y rígido que propone el método de Teoría fundamentada en esa exigencia para la construcción epistémica del conocimiento del tema planteado.

Este instrumento de entrevista tratara sobre las siguientes categorías:

1. Competencias académicas necesarias en los profesionales abogados en la ejecución de proyectos de construcción de carreteras
2. Normativa interna en el derecho de vía.
3. Salvaguardas de la cooperación internacional en el derecho de vía.
4. Programa de reposición de pérdidas en los proyectos de construcción de carreteras.

Para tal efecto revisar la entrevista en anexo 1.

### **3.5.1. Validación de instrumentos**

Para que el instrumento en cuestión sea preciso y de carácter significativo, este se ha sometido a una valoración por expertos tanto en el tema de derecho de vía como por una docente del CEPIES, para poder revisar y realizar las observaciones debidas a la herramienta de recolección de datos.

Este proceso de validación de instrumento, se llevó a cabo mediante un instrumento proporcionado por el tutor y creador de este Ph. D. Marcelo Quiroz Calle, el cuál fue proporcionado a las dos expertas conjuntamente el perfil de tesis del postulante.

Una vez devuelto el instrumento de recolección de datos, se procedió a subsanar las observaciones y se adjuntos los aportes de los expertos con el fin de contar con una

herramienta confiable y precisa que nos pueda ayudar a proseguir con los fines del método de la teoría fundamentada hasta llegar a la saturación de datos que nos permita realizar la emisión propositiva del tema.

### **Validación 1.**

## **INFORME TÉCNICO DE OPINION DE EXPERTOS DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN**

### **CUESTIONARIO DE ENCUESTA O ENTREVISTA**

#### **I. DATOS GENERALES**

- Apellidos y Nombres del experto: M. Sc. Milaey Vania Benavides Paredes
- Cargo o Especialidad de experto: Docente de CEPIES
- Tipo de Instrumento evaluado: Entrevista semiestructurada.
- Propuesta considerada. (Investigación): Competencias académicas en el diseño curricular de un diplomado en derecho de vía.
- Autor del Instrumento: elaboración propia Diego Ramirez.

#### **II. VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO, SEGÚN INDICADOR**

**Tabla 1 Validación de Instrumentos 1**

<b>INDICADORES</b>	<b>CRITERIOS</b>	<b>Deficiente</b> 0 – 20 %	<b>Regular</b> 21 – 40 %	<b>Buena</b> 41 – 60 %	<b>Muy buena</b> 61 – 80 %	<b>Excelente</b> 81 - 100 %
<b>1. CLARIDAD</b>	Esta formulado con un lenguaje comprensible y apropiado			x		
<b>2. OBJETIVIDAD</b>	Esta expresado con indicadores observables		x			

<b>3. ACTUALIDAD</b>	Esta adecuado al avance de la ciencia y la tecnología			x		
<b>4. ORGANIZACIÓN</b>	Existe una organización lógica y coherente			x		
<b>5. SUFICIENCIA</b>	Reúne los aspectos suficientes en cantidad y calidad de tema tratado				x	
<b>6. INTENCIONALIDAD</b>	Responde al objeto y objetivo de investigación tratada			x		
<b>7. CONSISTENCIA</b>	Está integrado a un proceso de discusión teórico metodológico suficiente			x		
<b>8. COHERENCIA</b>	Integrado los índices, indicadores y las dimensiones de investigación		x			
<b>9. METODOLOGIA</b>	La estrategia responde al propósito de la indagación				x	

Fuente: Elaboración Propia

### III. DATOS DE VALORACIÓN FINAL

- OPINION DE APLICABILIDAD: Revisar la redacción del identificador y cada ítem.
- **PROMEDIO DE VALORACIÓN: 60**
- **Firma del Experto Informante**

**C.I. N° 6006562 Teléfono N° 70550994**

**Lugar: Vía virtual Fecha: 05 de noviembre Año: 2020**

## Validación 2

### INFORME TÉCNICO DE OPINION DE EXPERTOS DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

#### CUESTIONARIO DE ENCUESTA O ENTREVISTA

##### I. DATOS GENERALES

- Apellidos y Nombres del experto: Ing. Gries Jhoana Camacho Vasquez
- Cargo o Especialidad de experto: Coordinadora proyecto PRP Santa Cruz - Buena vista – Las Cruces.
- Tipo de Instrumento evaluado: Entrevista semiestructurada.
- Propuesta considerada. (Investigación): Competencias academicas en el diseño curricular de un diplomado en derecho de vía.
- Autor del Instrumento: elaboración propia Diego Ramirez.

##### II. VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO, SEGÚN INDICADOR

Tabla 2 Validación de Instrumentos

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente	Regular	Buena	Muy buena	Excelente
		0 – 20 %	21 – 40 %	41 – 60 %	61 – 80 %	81 - 100 %
1. CLARIDAD	Esta formulado con un lenguaje comprensible y apropiado			x		
2. OBJETIVIDAD	Esta expresado con indicadores observables			x		

<b>3. ACTUALIDAD</b>	Esta adecuado al avance de la ciencia y la tecnología			x		
<b>4. ORGANIZACIÓN</b>	Existe una organización lógica y coherente			X		
<b>5. SUFICIENCIA</b>	Reúne los aspectos suficientes en cantidad y calidad de tema tratado				x	
<b>6. INTENCIONALIDAD</b>	Responde al objeto y objetivo de investigación tratada			x		
<b>7. CONSISTENCIA</b>	Está integrado a un proceso de discusión teórico metodológico suficiente			X		
<b>8. COHERENCIA</b>	Integrado los índices, indicadores y las dimensiones de investigación				x	
<b>9. METODOLOGIA</b>	La estrategia responde al propósito de la indagación				x	

Fuente: Elaboración Propia

### III. DATOS DE VALORACIÓN FINAL

- OPINION DE APLICABILIDAD: acortar el instrumento y poner preguntas más enfocadas al derecho de vía como tal
- **PROMEDIO DE VALORACIÓN: 80**
- **Firma del Experto Informante**

**C.I. N° 4933126 Teléfono N° 77500013**

**Lugar: Vía virtual Fecha: 13 de noviembre Año: 2020**

### 3.6. Universo o Población de Referencia

La población para realizar esta investigación serán los profesionales licenciados en derecho, abogados en general que dirigen su práctica jurídica en los proyectos de construcción de carreteras, que tienen conocimiento del manejo de los programas de reposición de pérdidas; empresas consultoras expertas en programas de reposición de pérdidas, empresas constructoras dedicadas al rubro carretero, y funcionarios de la administradora boliviana de carreteras, expertos y supervisores de los proyectos de construcción de carreteras y programas de reposición de pérdidas.

### 3.7. Tipo y Características de Consideración Muestral de la Investigación

La muestra será del tipo no probabilística, puesto que se escogerá empresas consultoras y constructoras, en las cuales se entrevistarán a sus gerentes o coordinadores de proyectos, profesionales abogados egresados de la Universidad Mayor de San Andrés, profesionales abogados egresados de universidades privadas de la ciudad de La Paz, funcionarios de la Administradora Bolivia de Carreteras, a los cuáles se tiene acceso por el contexto laboral en el que el investigador desarrolla su actividad y docentes universitarios de la carrera de derecho de la Universidad mayor de San Andrés.

Quedando la selección de muestra bajo el siguiente detalle:

**Tabla 3 Muestra**

<b>Unidad de estudio</b>	<b>Institución</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Identificación del Contexto</b>
<b>Profesionales abogados especialistas en proyectos de construcción de carreteras</b>	ABC	4	Profesionales abogados especialistas en proyectos de construcción de carreteras en las fases de estudio y ejecución que trabajan como expertos en la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

<p><b>Funcionarios expertos de la Administradora Bolivia de Carreteras de las distintas áreas de trabajo (Técnicos de Diseño, Legal, Agronómica, Social)</b></p>	<p>ABC</p>	<p>8 (2 por cada área de trabajo)</p>	<p>Funcionarios de la administradora boliviana de carreteras regional La Paz y ABC Nacional, especialistas en los proyectos de construcción de carreteras de las 4 áreas de trabajo intervinientes en los proyectos de construcción de carreteras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Diseño: Especialistas en diseñar los tramos carreteros en su integridad siguiendo directrices de construcción y diseño en carreteras.</li> <li>b) Agrícola: Especialistas encargados de verificar y cuantificar los impactos ambientales y agrícolas de los proyectos en construcción de carreteras.</li> <li>c) Social: Especialistas encargados en el relevamiento de datos sociales y encargados de verificar y cuantificar los impactos socio económicos provenientes de un proyecto de construcción de carreteras.</li> <li>d) Legal: Especialista encargado del relevamiento de datos y verificación de documentación presentada por los afectados para determinar su situación jurídica (poseedor o propietario) con base en la normativa interna</li> </ul>
--	------------	---	--

			y revisando las salvaguardas de la cooperación internacional.
<b>Docentes Universitarios de la carrera de Derecho</b>	UMSA	3	Docentes abogados universitarios de la universidad mayor de San Andrés con más de 5 años de trabajo en docencia de las materias de derecho civil, derecho agrario y administrativo.

Fuente: Elaboración Propia

### 3.8. Objeto de Estudio

El objeto de estudio del presente trabajo será el contenido de la normativa interna (general y específica) referente al derecho de vía y las salvaguardas de la cooperación internacional en los proyectos de construcción de carreteras.

### 3.9. Delimitación Geográfica

La investigación tendrá su ámbito de aplicación en la ciudad de La Paz, en el entorno de las empresas consultoras, profesionales consultores especialistas en proyectos de construcción de carreteras y funcionarios de la Administradora Boliviana de carreteras de la regional La Paz.

### 3.10. Delimitación Temporal del Estudio

La investigación tendrá su ámbito de aplicación en la ciudad de La Paz, en el entorno de las empresas consultoras, profesionales consultores especialistas en proyectos de construcción de carreteras, funcionarios de la Administradora Boliviana de carreteras de la regional La Paz y docentes de la carrera de derecho de la Universidad Mayor de San Andrés.

La investigación se circunscribirá en la gestión 2020 – 2021, lapso de tiempo en el que durará la revisión documental y formulación de la propuesta teórica y curricular

de las competencias académicas necesarias para la implementación del diplomado en derecho de vía y registro público vial.

### 3.11. Cronograma de Trabajo

**Tabla 4 Cronograma**

Tiempo Actividad	Tiempo Necesario											
	Primer Mes				Segundo Mes				Tercer Mes			
	1°Sm	2°Sm	3°Sm	4°Sm	1°Sm	2°Sm	3°Sm	4°Sm	1°Sm	2°Sm	3°Sm	4°Sm
Planteamiento del problema y definición del tema de investigación	X											
Perfil de Tesis		X	X									
Elaboración de los instrumentos de relevamiento de datos			X	X								
Establecer contacto con los expertos				X	X							
Aplicar instrumentos de relevamiento de datos					X	X	X					
Procesamiento de datos en gabinete							X	X	X			
Análisis de resultados									X	X		

Redacción del informe final										X	X	
Aprobación del informe final											X	
Defensa de la Tesis de grado												X

Fuente: Elaboración Propia

### 3.12. Presupuesto

**Tabla 5 Presupuesto**

Tipo de Requerimiento	Ítem Requerido	Unidades requeridas	Costo por unidad	Costo Total
Recursos Humanos	Transcriptor	1	500	500
	Asistente de entrevista	1	500	500
Recursos Materiales	Tarjeta de llamadas para recarga de crédito	10	10	100
	Internet en casa	3	332	1328
	Impresión de instrumentos de recolección de datos.	30	2	60
	Refrigerio expertos	15	10	150
	Compra del software para el procesamiento de datos.	3	15	45
	Mantenimiento de herramientas digitales	1	500	500

	Impresión de la Tesis	5	50	250
	Encuadernado de la Tesis	5	50	250
	Compra de micrófono y accesorios auxiliares para la defensa de tesis.	5	100	500
	Total			4183

Fuente: Elaboración Propia

## 4. Capítulo IV Análisis de Resultados

### 4.1. Transcripción de las entrevistas

#### Entrevista 1 (Ing. DanhTran Duc)

	<p style="text-align: center;"><b>UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CENTRO PSICOPEDAGÓGICO Y DE INVESTIGACIÓN EN EDUCACIÓN SUPERIOR</b></p> <p style="text-align: center;"><b>MAESTRÍA PSICOPEDAGOGÍA Y EDUCACIÓN SUPERIOR (VERSIÓN XVIII)</b></p>	
---	--	---

<b>Guía de entrevista (semiestructurada)</b>	
<b>I. Datos de identificación</b>	
<b>Investigación:</b>  “Competencias académicas en el diseño curricular de un diplomado en derecho de vía y programa de reposición de pérdidas desde la teoría fundamentada”.	
<b>Entrevistador</b>	Diego Leandro Ramírez Romero
<b>Entrevistado</b>	Danh Tran Duc
<b>Profesión/Formación</b>	Ingeniero Civil
<b>Último grado académico alcanzado</b>	Licenciatura

<b>Institución</b>	Tran Constructora y consultora	
<b>Actividad / Cargo</b>	Técnico Especialista en infraestructura	
<b>Lugar de la entrevista</b>	La Paz, Bolivia.	
<b>Fecha de realización</b>	10 de Octubre	
<b>II. Desarrollo de la entrevista con base en las categorías</b>		
<b>1. Competencias Academicas</b>		
<b>Nº</b>	<b>Pregunta</b>	<b>Respuesta</b>
1	¿Qué habilidades y destrezas deben demostrar los profesionales abogados en los proyectos de construcción de carreteras?	En construcción de carreteras en proyectos de carreteras donde más se quieren abogados es justamente en el tema del PRP y se requiere que el abogado tenga conocimientos básicos de que comprende un proyecto carretero, de un proyecto vial, en este caso, Cuáles son las leyes que aplican a este tipo de proyecto y que tenga experiencia en el tratamiento con personas en el campo con personas de diferentes comunidades que se encuentran en nuestro país, siendo un país con diferentes matices en el ámbito social es importante que el abogado el especialista legal tenga conocimiento y el tacto para trabajar con estas personas y también tener conocimiento de la distribución territorial, en temas de los territorios de las organizaciones territoriales de base por ejemplo y cómo se estructuran las diferentes comunidades y poblaciones que se encuentran en

		nuestro país.
2	¿Qué actitudes deben asumir los profesionales abogados al momento de encarar proyectos de construcción de carreteras?	Creo que bueno deben tener una actitud de siempre social, ser sociable con las personas, más que todo también tener contacto para hablar con ellos, también buena comunicación, saber expresarse de manera fluida tanto con autoridades con instituciones. Sobre valores debería tener ética profesional saber aplicar la parte legal acorde a las condiciones y características que tiene cada proyecto porque sabemos que la parte del componente legal es a veces la parte más rígida y hay que saberlo explicar y aplicar y también saber diferenciar cuando hay casos especiales y también entender el contexto en el que se encuentra el proyecto, porque no es lo mismo que un proyecto se encuentra en la etapa de estudio o que está en etapa de liberación, entonces el tema legal debe aplicarse en la etapa en la que está por eso más que todo la ética profesional la honestidad.
3	¿Qué competencias académicas deben desarrollar los profesionales abogados al momento de resolver problemáticas reales a partir de la significación y comprensión de la norma y su aplicación?	Yo creo principalmente qué es la experiencia. Evidentemente lo ideal sería que un abogado que no conozca del tema inicie primero con una asistencia, participé como apoyo en algún proyecto donde haya otro abogado que ya tenga experiencia y pueda transmitirle y evidentemente depende el contexto en la etapa en la que se encuentra el proyecto en la etapa de estudio, la primera parte es talvez más teórica la interpretación, seguramente hay que el abogado debe referirse al lado Ambiental de carreteras que se maneja en la ABC, las

		leyes que corresponden y estudiarlas y a partir de ellos interpretar y entender más o menos el contexto en el que se trabaja, pero ya para la etapa de liberación, qué es la etapa final del proceso creo que sí es importante un poco de experiencia y también hacer un seguimiento a los antecedentes del proyecto desde que se inició el estudio
4	¿Cómo desarrollar competencias académicas en los profesionales abogados para una correcta interpretación de la norma a aplicar en proyectos de construcción de carreteras?	
5	¿Qué valores como profesional en Derecho debe dirigir el accionar del profesional en derecho en su actividad profesional?	
<b>2. Normativa interna</b>		
<b>Nº</b>	<b>Preguntas</b>	<b>Respuestas</b>
1	¿Qué normativa interna general, debe conocer el profesional abogado en proyectos de construcción de carreteras?	Lamentablemente no recuerdo los numero de las leyes, pero más que todo las referidas al derecho de vía, el tema del derecho propietario en nuestro país, el tema de la prioridad así en palabras simples a veces las carreteras se cruzan con otro tipo de derechos de derechos propietarios o derechos públicos como ser por ejemplo una vida férrea en este caso por ejemplo ver cuál de las dos qué leyes aplicarían para identificar cuál de las dos

		tiene mayor prioridad entre una y otra.
2	¿Qué normativa interna específica sobre el derecho de vía debe conocer el profesional abogado que trabaja en proyectos de construcción de carreteras?	Lo que recuerdo es que siempre se iba al que ha establecido Primero su derecho en este caso habría que preguntarse en el ejemplo que ponía si es primero se ha establecido el desde el derecho vi algo el derecho ferroviario o sea primero ha sido el ferrocarril o la carretera cuando no existe un marco normativo o un acuerdo entre ambas instituciones. Ahora cuando se tratan de dos 2 derechos públicos que pertenecen al mismo estado generalmente se trata de llegar a un acuerdo interinstitucional por ejemplo tendido eléctrico con una carretera se hace un un acercamiento, una coordinación entre ambas instituciones y se llega a un acuerdo que beneficie a ambos y que no perjudique a ninguno siendo que ambos son derechos del estado.
3	¿Existen vacíos legales al momento de aplicar la norma en los proyectos de construcción de carreteras?	
4	¿De qué normativa supletoria hace uso el profesional abogado en los proyectos de construcción de carreteras ante las lagunas jurídicas?	
<b>3. Salvaguardas de la cooperación internacional</b>		
<b>Nº</b>	<b>Preguntas</b>	<b>Respuestas</b>

1	¿Qué son las salvaguardas que exige la cooperación internacional para los proyectos de construcción de carreteras?	Las salvaguardas entiendo que son lineamientos bases que tienen las entidades financiadoras de los proyectos que hay en nuestro país, por ejemplo en los proyectos viales trabajamos con la corporación andina de fomento y el banco interamericano de desarrollo, los cuales tienen sus lineamientos a los que les llaman salvaguardas.
2	¿Qué salvaguardas de los organismos de cooperación internacional debe manejar entre sus conocimientos el profesional legal en los proyectos de construcción de carreteras?	Generalmente ellos como condiciones para financiar estos proyectos ellos piden que se tomen en cuenta estos lineamientos, está salvaguardas, entonces la entidad que lanza la licitación en este caso la ABC ya desde el documento base de contratación o desde los términos de referencia, establece que el proyecto debe desarrollarse tomando en cuenta esta salvaguardas, en general esta salvaguardas coadyuvan con la norma interna.
4	¿Cómo y cuándo se aplican las salvaguardas de la cooperación internacional en los proyectos de construcción de carreteras?	
5	¿Cómo ayudan las salvaguardas en el los proyectos de construcción de carreteras?	son lineamientos genéricos tampoco son lineamientos que se imponen al derecho específico de cada país porque está salvaguardas no solamente se la realiza para Bolivia, sino para todos los países en los que ellos dan este apoyo o dan financiamiento, entonces cuál experiencia que he visto generalmente son lineamientos generales que permiten tener un enfoque generalmente más es el tema social y ambiental preservando esos dos temas. No he visto que haya una contradicción o

		contraposición con la normativa interna más bien ellos se las salvaguardias especifican que primero se debe tomar en cuenta la normativa interna de cada país.
<b>4. Proyectos de construcción</b>		
<b>Nº</b>	<b>Preguntas</b>	
1	¿Cuáles son las características que debe tener un proyecto de construcción de carreteras?	Tiene características generales que nuestro país generalmente se realizan previo un estudio que se llama un estudio de preinversión que se puede entender como un estudio de factibilidad en una primera parte y luego un diseño final del proyecto, esto enmarca obviamente varias disciplinas de ingeniería, de medio ambiente, del área social y otros campos técnicos, también que engloban digamos el proyecto entonces permiten obtener este estudio que es indispensable para pasar a la fase de construcción en la fase de construcción normalmente se hace obviamente con el estudio aprobado y con el financiamiento y la licitación otorgada por el gobierno a través de la ABC y se tienen 3 principales involucrados en la construcción que son la empresa contratista, que es la que construye, cómo está la carretera después la supervisión que generalmente lo adjudican a una empresa consultora que tiene experiencia en realizar estudios y realizar la supervisión de este tipo de proyectos y la tercera instancia es la fiscalización que generalmente lo hace la misma ABC como representante estatal.

2	¿Qué profesionales participan en los proyectos de construcción de carreteras?	Los principales son el especialista legal El especialista social el especialista en infraestructura y el especialista agrícola y se recomienda también la participación de una coordinación de todas estas áreas que pueda sistematizar integrar y centralizar la información y se requiere también el apoyo técnico actualmente se usa bastante o por lo menos nosotros usamos el sistema de información geográfica a veces necesitamos un ingeniero geógrafo o un profesional que maneje Este programa y bueno técnicos de apoyo que cuando van en la elaboración de fichas de carpetas en el trabajo de campo todo eso.
	¿Qué fases tiene los proyectos de construcción de carreteras.?	Hay como dos fases genéricas, la fase de preinversión en la cual se realizan los estudios en esta etapa se realiza primero un estudio de identificación, este estudio de indentificación, que antes también se llamaba estudio de prefactibilidad es básicamente detener lineamientos iniciales del proyecto hacer estudios básicos del proyecto de tener alternativas para el proyecto y las cuales se comparan con una alternativa base que vendría a ser el estado actual de la carretera en la situación ser el no hacer nada en esta etapa se determina si el proyecto es viable o no. Si es factible, si vale la pena proseguir con el proyecto, una vez que se defina que si es viable se pasa a una fase qué es el diseño final diseño final donde se considera la alternativa recomendada en la anterior etapa y se prosigue con los estudios de ingeniería topografía geología geotecnia hidrología diseño geométrico pavimentación entonces son varios componentes que forman parte de este diseño final obviamente la parte ambiental que los últimos años se

		<p>ha vuelto hasta protagonista porque se le ha dado bastante importancia por la importancia a nivel global y también en la parte inventan bien tal está el PRP que también es un programa que se ha ido consolidando en el país en los últimos 15 20 años, entonces antes se llamaba PRIPA que era el programa de indemnización, programas de reposición e indemnización a las poblaciones afectadas pero ahora se llama PRP, programa de reposición de pérdidas eso sería la etapa de preinversión y luego una vez aprobada esta parte y tenemos y que tenemos el diseño final concluido se espera el financiamiento y se pasa la etapa de construcción que generalmente dura varios años entre 2 a 4 años dependiendo de la longitud, la dificultad del proyecto en esta etapa participa la constructora, la supervisión, la fiscalización y participan igual, todas las áreas de la ingeniería que tienen que ver con el diseño final lo que es diseño geométrico, pavimentación hidráulica, drenaje, suelos y materiales. La parte ambiental también hace un monitoreo, una supervisión Ambiental de lo que es el proyecto y el PRP se pasa al proyecto a la siguiente etapa que es liberación del derecho de vía, esta liberación del derecho de vía se hace al principio de la construcción o incluso se trata de hacerlo antes porque para empezar a construir debe estar ya liberado por lo menos liberado por parte de la carretera que se va a construir y luego ya la construcción podemos decir que viene la etapa de servicio de la carretera, donde se prevé se programa un mantenimiento tanto periódico como rutinario de la carretera que eso se prolonga en toda la vida útil de una carretera que por lo general la vida útil de una carretera es entre 15 a 20 años.</p>
--	--	---

	¿Qué es el PRP y que trabajo realiza el equipo PRP?	El prp permite más que todo en la etapa de estudio de tener un presupuesto estimativo de las posibles afectaciones que se van a asustar por la construcción de la carretera en este caso La carretera tiene un derecho de vía en nuestro país la ley establece los 50 metros a cada lado del eje Entonces el prp permite cuantificar el costo económico Qué significa liberar esa franja del derecho de vía y la liberación del derecho de vía como tal Ya es la aplicación del prp en realidad es en base a los criterios establecidos en el prp
	¿Qué es y que se realiza en la fase de liberación del derecho de vía?	ya permite pasar a una implementación de la liberación del derecho de vía para que se pueda Construir la carretera Entonces es fundamental esta Liberación Por qué si no se libera el derecho de vía es bien complicado que la maquinaria entré a trabajar especialmente en nuestro país la gente la población está es bien recelosa de sus tierras de sus cultivos de las mejoras que tienen dentro del derecho de vía lamentablemente no sé si es por costumbre o por mala orientación tienen sus mejora sus viviendas en muchos casos cercana a la carretera entonces si se entra a construir directamente sin pasar por estos programas de Pepe de la liberación del derecho de vía de hecho genera conflictos sociales
4	¿Qué herramientas y procedimientos para el relevamiento de campo se deben impartir a los participantes del diplomado en derecho de vía?	Formulario de campo en cada área de especialistas que se encargan de aplicar al momento de hacer las visitas y los recorridos en campo

5	<p>¿Cómo se debe manejar la negociación de conflictos en los proyectos de construcción de carreteras?</p>	<p>Una implementación de la liberación del derecho de vía para que se pueda Construir la carretera Entonces es fundamental esta Liberación Por qué si no se libera el derecho de vía es bien complicado que la maquinaria entré a trabajar especialmente en nuestro país la gente la población está es bien recelosa de sus tierras de sus cultivos de las mejoras que tienen dentro del derecho de vía lamentablemente no sé si es por costumbre o por mala orientación tienen sus mejora sus viviendas en muchos casos cercana a la carretera entonces si se entra a construir directamente sin pasar por estos programas de Pepe de la liberación del derecho de vía de hecho genera conflictos sociales muy fuertes esto pasaba hace varios años por eso justamente ha surgido estos programas porque antes se entraba directamente la maquinaria no pedía permiso a nadie y la gente como sabemos en nuestro país no se queda quieta reclama bloquea no entiende también que un proyecto Vial es de beneficio común muchas veces ellos ven el beneficio individual o el perjuicio individual en este caso entonces por eso es que se han implementado estos programas en beneficio o protección de estas personas.</p>
---	---	---

## Entrevista 2 (Ing. Greis Camacho)



UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS



CENTRO PSICOPEDAGÓGICO Y DE INVESTIGACIÓN EN EDUCACIÓN  
SUPERIOR

MAESTRÍA PSICOPEDAGOGÍA Y EDUCACIÓN SUPERIOR (VERSIÓN  
XVIII)

### Guía de entrevista (semiestructurada)

#### III. Datos de identificación

##### Investigación:

“Competencias académicas en el diseño curricular de un diplomado en derecho de vía y programa de reposición de pérdidas desde la teoría fundamentada”.

<b>Entrevistador</b>	Diego Leandro Ramírez Romero
<b>Entrevistado</b>	Greis Camacho Vasquez
<b>Profesión/Formación</b>	Ingeniera Comercial
<b>Último grado académico alcanzado</b>	Licenciatura
<b>Institución</b>	Tran Constructora y consultora

<b>Actividad / Cargo</b>	Técnico Especialista en infraestructura	
<b>Lugar de la entrevista</b>	La Paz, Bolivia.	
<b>Fecha de realización</b>	10 de Octubre	
<b>IV. Desarrollo de la entrevista con base en las categorías</b>		
<b>5. Competencias Academicas</b>		
<b>Nº</b>	<b>Pregunta</b>	<b>Respuesta</b>
1	¿Qué habilidades y destrezas deben demostrar los profesionales abogados en los proyectos de construcción de carreteras?	Bueno, primero conocimiento de las leyes no acerca de lo que se refiere el programa en este caso del derecho de vía, después todo lo que va, se va a complementar con el marco normativo que está referido netamente en los términos que utilizamos y en si lo que el área legal va para definir al finalizar no el estudio, en este caso es el tema de la condición legal del afectado y de ver no si cuenta con el derecho propietario que acredite su situación en el predio.
2	¿Qué actitudes deben asumir los profesionales abogados al momento de encarar proyectos de construcción de carreteras?	Actitudes, bueno siempre una actitud conciliadora pienso no, en el tema del abogado porque al tocar el tema de la documentación siempre es delicado porque la gente con la que hablamos en este caso los afectados, son susceptibles a sus documentos, ¿no? Porque siempre están pensando que tenemos otra intención y que hay que explicarles bien sobre todo y ser proactivo

		carismático talves.
3	¿Qué competencias academicas deben desarrollar los profesionales abogados al momento de resolver problemáticas reales a partir de la significación y comprensión de la norma y su aplicación?	No sé, tal vez el tema de análisis del análisis legal ya que cada caso es diferente, es importante adentrarse talvez no de manera tan fría con nada como hablamos de principio del tema de la documentación, sino también a conocer cada caso para poder colaborar, no? Y va relacionado con el tema de ser proactivo ya que la idea de estos de estos, de los proyectos carreteros es que avancen, en caso de que no avancen digamos por un afectado se perjudica al poryecto como tal en este caso la construcción de la carretera, es importante que se adentre en cada caso, no
4	¿Cómo desarrollar competencias academicas en los profesionales abogados para una correcta interpretación de la norma a aplicar en proyectos de construcción de carreteras?	Desarrollar en la experiencia yo creo que se adquiere realizando cada proyecto, pero no sé desarrollar la competencia. No se.
5	¿Qué valores como profesional en Derecho debe dirigir el accionar del profesional en derecho en su actividad profesional?	Bueno, no, el tema de la integridad es importante porque al toque con las personas que te entregan la documentación, tú tienes que, bueno confiable también, demostrar eso para que puedan confiar en el abogado y puedan acceder a entregar los documentos originales en caso que sea necesario incluso una fotocopia hay veces no quieren entregar.

<b>6. Normativa interna</b>		
<b>Nº</b>	<b>Preguntas</b>	<b>Respuestas</b>
<b>1</b>	¿Qué normativa interna general, debe conocer el profesional abogado en proyectos de construcción de carreteras?	Bueno general estaría la Constitución Política del Estado, artículos referidos al tema de que estamos viendo, bueno no hay referido al tema que estamos viendo, sabemos no hay una normativa específica según lo que sabemos para el programa de reposición de perdida, pero si se ha ido estableciendo últimamente leyes como el tema del derecho de vía su reglamentación, entonces es importante estar actualizado sobre eso. También eso sería con general
<b>2</b>	¿Qué normativa interna específica sobre el derecho de vía debe conocer el profesional abogado que trabaja en proyectos de construcción de carreteras?	. en lo interno ya mas en lo específico, para ver el tema de la condición legal del afectado hay que estar informado sobre temas de derechos reales tal vez, Otros tipos de documentos que nos pueden servir para acreditar derecho de propietario, talvez en en el tema de saneamiento incluso en el tema del INRA, talvez puede llegar a ser general por las leyes que tiene institución y que se van actualizando constantemente entonces creo que por ahí tiene que ir, no?
<b>3</b>	¿Existen vacíos legales al momento de aplicar la norma en los proyectos de construcción de carreteras?	sí, sí, sí lo sé, siempre como en todo, las leyes se interpretan según la situación, pero hay en este tema en este caso del programa de reposición de perdidas todo lo que conlleva en el área legal, si por eso decía que los casos son individuales, hay que analizar

		<p>cada uno y dar solución y en caso de que se presente complicaciones o conflictos, pero si no fuera así, debajo lo que nosotros llevamos o tomamos en cuenta cumple con lo que es necesario, así hay caos especiales, a veces no hay una solución legal, como por ejemplo el tema de las TIOCS, no, que no se ha tocado ver, en terrenos saneados de manera grupal, entonces encontré de qué forma podíamos manejar, para sobrellevar el área legal.</p>
4	¿De qué normativa supletoria hace uso el profesional abogado en los proyectos de construcción de carreteras ante las lagunas jurídicas?	No lo se
<b>7. Salvaguardas de la cooperación internacional</b>		
<b>Nº</b>	<b>Preguntas</b>	<b>Respuestas</b>
1	¿Qué son las salvaguardas que exige la cooperación internacional para los proyectos de construcción de carreteras?	<p>Todos nuestros financiadores ya sean bancos de cooperación, cooperación como la CAF, banco interamericano de desarrollo, que son los que más trabajan en tema de construcción de carretera tienen instauradas salvaguardas o salvaguardias. Son lineamientos básicamente, que según la experiencia estos financiadores piden que se tomen en cuenta sin embargo, no está sobre nuestra normativa, son lineamientos que nos ayudan a alinearnos como otros que no precisamente pueden en nuestro país, de una forma universalizar del todo para poder financiar los proyectos entonces estos lineamientos se han vuelto como exigentes ahora para todo proyecto y hay que</p>

		tomarlos en cuenta.
2	¿Qué salvaguardas de los organismos de cooperación internacional debe manejar entre sus conocimientos el profesional legal en los proyectos de construcción de carreteras?	después el tema de equidad y género para ver, cuál es el papel de participación de la mujer en el caso de las autoridades. Después el tema del reasentamiento involuntario que en nuestro caso siempre mucho no, porque no siempre la carretera, según su diseño geométrico puede evitar el paso y no afectar por ejemplo viviendas en ese caso hay que ver que se hacen esos casos entonces esa salvaguarda de reasentamiento involuntario nos da puntos que nos ayuda no a ver de qué manera actuar
4	¿Cómo y cuándo se aplican las salvaguardas de la cooperación internacional en los proyectos de construcción de carreteras?	son varias las que tienen los financiadores, específicamente para el programa de reposición de perdidas en los que hemos aplicado han sido, son los medioambientales porque nosotros somos parte del equipo medioambiental de un proyecto, en el sentido de todo lo que sean las consultas a la población beneficiaria o afectada en este caso, después el tema de equidad y género para ver, cuál es el papel de participación de la mujer en el caso de las autoridades. Después el tema del reasentamiento involuntario que en nuestro caso siempre mucho no, porque no siempre la carretera, según su diseño geométrico puede evitar el paso y no afectar por ejemplo viviendas en ese caso hay que ver que se hacen esos casos entonces esa salvaguarda de reasentamiento involuntario nos da puntos que nos ayuda no a ver de qué manera actuar

5	¿Cómo ayudan las salvaguardas en los proyectos de construcción de carreteras?	
<b>8. Proyectos de construcción de carreteras.</b>		
Nº	Preguntas	Respuestas
1	¿Cuáles son las características que debe tener un proyecto de construcción de carreteras?	<p>Bueno los proyectos en el tema de carreteras se dividen en dos no tienen dos, tienen dos fases, bueno y ahora actualmente hasta tres.</p> <p>La primera fase es la de estudio en el caso de programas de reposición de peridias, en esta etapa se elaboran es una etapa en donde estamos buscando un diseño final para que el proyecto se pueda licitar y poder Construir recién lo que vendría a ser la segunda etapa, hay una tercera etapa que se esta imlementando recién que es el tema de monitoreo, que es después de la construcción, entonces en el tema de características de porque se dan estos proyectos, es en base a necesidades que hay en el país, donde hace falta una carretera o camino o donde sectores sociales están solicitando hace tiempo ya y base a eso se analiza y se ve en donde se puede hacer primero el estudio y después en caso de que se puedan financiar se construye.</p> <p>El segundo equipo es el de liberación del derecho de vía.</p>
2	¿Qué profesionales participan en los proyectos de construcción de carreteras?	En el tema de proyectos carreteros los ingenieros civiles, siempre se llevan ala mejor parte, obviamente especialistas en carreteras y de ahí ya se van dividiendo, profesionales en diseño geométrico, geotecnistas

		<p>especialistas en suelos, hidrología , geólogos, son varios los de la parte técnica en el área del medio ambiente ambiental y con todo su equipo que puede ser un biólogo, un arqueólogo, equipo del programa de reposición de perdidas también hay la parte socioeconómico del proyecto, se necesita de un economista, también un sociólogo. Otra parte ahí el tema de lo que son presupuestos ya que buscan más específico la gente que maneje todo lo que sean precios unitarios, es extenso los profesionales que se necesitan en el tema de carreteras, pero eso sí que tengan experiencia en carreteras.</p>
	<p>¿Qué fases tiene los proyectos de construcción de carreteras.?</p>	<p>Tienen 3 fases de pre inversión, la de ejecución y de fiscliazación</p>
	<p>¿Qué es el PRP?</p>	<p>Bueno, no es un proyecto es un estudio, el programa de reposición de perdidas que también, pues se ha dividido en dos etapas, el primero es cuando se elabora el estudio como tal, del programa de reposición de perdidas , que este ya en la primera fase del proyecto es el estudio y la segunda etapa sería en lo que es la construcción con el equipo de liberación del derecho de vía, el primer equipo el del PRP tiene como objetivo hacer como una especie de inventario de todo lo que puede encontrar el derecho de vía, que está afectado por el diseño de la carretera y obtener como un presupuesto previo a la construcción para saber cuánto necesitaríamos de presupuesto para compensar a toda la gente que se pueda afectar</p>

	<p>¿Qué es y que se realiza en la fase de liberación del derecho de via?</p>	<p>El segundo equipo es el de liberación del derecho de vía, ya empieza a aplicar todas las recomendaciones que el anterior equipo del prp ha hecho y empieza a efectivizar cada afectación viendo todo eso es ya un trabajo más integral con otros profesionales ver realmente que se le va a afectar al predio que esta dentro del derecho de vía y consolidar la compensación hasta su última etapa que es la indemnización</p>
<p>3</p>	<p>¿Qué trabajo realiza el equipo del Programa Recuperación de Pérdidas (PRP) en los proyectos de construcción de carreteras?</p>	<p>Para ambos equipos, para el del PRP y el de liberación del derecho de vía, aún con las nuevas modificaciones que realizó el ABC a este trabajo en el primer equipo del PRP se ha establecido que se necesita 5 profesionales desde ahora, estoy esperando a que se prevé el manual de liberación de derecho de vía, son los 4 especialistas, un especialista de infraestructura que puede ser un arquitecto o ingeniero civil, el especialista agrícola piden que sea un ingeniero agrícola o puede ser tal vez también un ingeniero civil con especialidad, después el tema del área social con una socióloga, antropóloga o en algún caso una trabajadora social y del área legal, tiene que ser un abogado, ojo que este abogado debe tener uan experiencia en saneamiento, todo lo que sea predios relacionado con el tema rural tal vez y ahora si están pidiendo un cordiandor de todo el equipo o puede ser uno de los especialistas o una persona externa, nomralmente que tenga experiencia y que yahaya manejado este equipo no ahora hay también una especie de equipo de apoyo en la etapa de la operación del PRP, pueden ser ya topógrafos o técnicos en SIG tal vez ya de la etapa de construcción cuando se está liberando, si</p>

		<p>exigen, que se tenga esto dentro del equipo ya sean topógrafos y agrimensores, qué son los que van a medir exactamente el predio, últimamente chofer y hasta secretria están pidiendo entonces el equipo se agranda.</p>
4	<p>¿Qué herramientas y procedimientos para el relevamiento de campo se deben impartir a los participantes del diplomado en derecho de vía?</p>	<p>Herramientas, nosotros seguimos un manual que la ABC ha establecido, son los formularios de campo que todas las áreas las 4 areas tienen un caso del área legal, el abogado cuenta con su formulario de campo, dónde está una serie de preguntas que debe realizar al afectado que están más referidas con el tema de la documentación con la que cuenta, una vez analista y bueno establece la condición legal del afectado y verifica realmente si es propietario o no.</p>
5	<p>¿Cómo se debe manejar la negociación de conflictos en los proyectos de construcción de carreteras?</p>	<p>Nosotros no usamos tanto la palabra de negociación talvez en el tema de la elaboración del PRP pero esa palabra más bien está más en la liberación. Hablamos de socialización de socializarlo, pueden parecer que la socióloga en el equipo es la única que puede intervenir por su formación, es la única que habla pero no es así, todos los profesionales que participamos tenemos que tener capacidad de diálogo de comunicación de poder brindar la información de manera clara y transparente</p> <p>Es importante que cada uno tenga el tacto para hablar con las personas y sobre todo hacerse entender, para que no haya dobles versiones, entonces es importante pienso que hablar claro y conciso al punto y sobre todo</p>

		el abogado porque puede llegar a alargar las situaciones sin necesidad.
--	--	---

#### 4.2. Cuadro de categorización de resultados.

##### Cuadro entrevista 1

Item	Transcripción	Indentificador	Indicador	categoria
1	En construcción de carreteras en proyectos de carreteras donde más se quieren abogados es justamente en el tema del PRP y se requiere que el abogado tenga conocimientos básicos de que comprende un proyecto carretero, de un proyecto vial, en este caso, Cuáles son las leyes que aplican a este tipo de proyecto y que tenga experiencia en el tratamiento con personas en el campo con personas de diferentes comunidades que se encuentran en nuestro país, siendo un país con diferentes matices en el ámbito social es importante que el abogado el especialista legal tenga conocimiento y el tacto para trabajar con estas personas y también tener conocimiento de la distribución territorial,	tenga conocimientos básicos de que comprende un proyecto carretero, también tener conocimiento de la distribución territorial, en temas de los territorios de las organizaciones territoriales de base por ejemplo y cómo se estructuran las diferentes comunidades y poblaciones	conocimientos básicos de que comprende un proyecto carretero y de los territorios de las organizaciones territoriales.	<b>Competencias Academicas</b>

	<p>en temas de los territorios de las organizaciones territoriales de base por ejemplo y cómo se estructuran las diferentes comunidades y poblaciones que se encuentran en nuestro país.</p>			
2	<p>Creo que bueno deben tener una actitud de siempre social, ser sociable con las personas, más que todo también tener contacto para hablar con ellos, también buena comunicación, saber expresarse de manera fluida tanto con autoridades con instituciones. Sobre valores debería tener ética profesional saber aplicar la parte legal acorde a las condiciones y características que tiene cada proyecto porque sabemos que la parte del componente legal es a veces la parte más rígida y hay que saberlo explicar y aplicar y también saber diferenciar cuando hay casos especiales y también entender el contexto en el que se encuentra el proyecto, porque no es lo mismo que un proyecto se encuentra en la etapa de estudio o que está en</p>	<p>una actitud de siempre social, ser sociable con las personas, debería tener ética profesional</p>	<p>Sociable y ética profesional.</p>	<p><b>Competencias Académicas</b></p>

	etapa de liberación, entonces el tema legal debe aplicarse en la etapa en la que está por eso más que todo la ética profesional la honestidad.			
3	Yo creo principalmente qué es la experiencia. Evidentemente lo ideal sería que un abogado que no conozca del tema inicie primero con una asistencia, participé como apoyo en algún proyecto donde haya otro abogado que ya tenga experiencia y pueda transmitirle y evidentemente depende el contexto en la etapa en la que se encuentra el proyecto en la etapa de estudio, la primera parte es tal vez más teórica la interpretación, seguramente hay que el abogado debe referirse al lado Ambiental de carreteras que se maneja en la ABC, las leyes que corresponden y estudiarlas y a partir de ellos interpretar y entender más o menos el contexto en el que se trabaja, pero ya para la etapa de liberación, qué es la etapa final del proceso creo que sí es importante un poco de	principalmente qué es la experiencia	Experiencia.	<b>Competencias Académicas</b>

	experiencia y también hacer un seguimiento a los antecedentes del proyecto desde que se inició el estudio			
4	No respondió			<b>Competencias Académicas</b>
5	No respondió			<b>Competencias Académicas</b>
1	Lamentablemente no recuerdo los número de las leyes, pero más que todo las referidas al derecho de vía, el tema del derecho propietario en nuestro país, el tema de la prioridad así en palabras simples a veces las carreteras se cruzan con otro tipo de derechos de derechos propietarios o derechos públicos como ser por ejemplo una vida férrea en este caso por ejemplo ver cuál de las dos qué leyes aplicarían para identificar cuál de las dos tiene mayor prioridad entre una y otra.	derecho propietario en nuestro país	Derecho de propiedad.	<b>Normativa interna</b>

2	<p>Lo que recuerdo es que siempre se iba al que ha establecido Primero su derecho en este caso habría que preguntarse en el ejemplo que ponía si es primero se ha establecido el desde el derecho via algo el derecho ferroviario o sea primero ha sido el ferrocarril o la carretera cuando no existe un marco normativo o un acuerdo entre ambas instituciones. Ahora cuando se tratan de dos 2 derechos públicos que pertenecen al mismo estado generalmente se trata de llegar a un acuerdo interinstitucional por ejemplo tendido eléctrico con una carretera se hace un un acercamiento, una coordinación entre ambas instituciones y se llega a un acuerdo que beneficie a ambos y que no perjudique a ninguno siendo que ambos son derechos del estado.</p>	<p>si es primero se ha establecido el desde el derecho via algo el derecho ferroviario o sea primero ha sido el ferrocarril o la carretera cuando no existe un marco normativo o un acuerdo entre ambas instituciones</p>	<p>Derecho propietario preferente</p>	<p><b>Normativa interna</b></p>
3	<p><b>No respondió</b></p>			<p><b>Normativa interna</b></p>
4	<p><b>No respondió</b></p>			<p><b>Normativa interna</b></p>

1	<p>Las salvaguardas entiendo que son lineamientos bases que tienen las entidades financiadoras de los proyectos que hay en nuestro país, por ejemplo en los proyectos viales trabajamos con la corporación andina de fomento y el banco interamericano de desarrollo, los cuales tienen sus lineamientos a los que les llaman salvaguardas.</p>	<p>Las salvaguardas entiendo que son lineamientos bases que tienen las entidades financiadoras</p>	Lineamientos base	<b>Salvaguardas</b>
2	<p>Generalmente ellos como condiciones para financiar estos proyectos ellos piden que se tomen en cuenta estos lineamientos, está salvaguardas, entonces la entidad que lanza la licitación en este caso la ABC ya desde el documento base de contratación o desde los términos de referencia, establece que el proyecto debe desarrollarse tomando en cuenta esta salvaguardas, en general esta salvaguardas coadyuvan con la norma interna.</p>	<p>Generalmente ellos como condiciones para financiar estos proyectos , establecen que el proyecto debe desarrollarse tomando en cuenta esta salvaguardas,</p>	Condición para financiar proyectos	<b>Salvaguardas</b>

3	<b>No respondió</b>			<b>Salvuardas</b>
4	<p>son lineamientos genéricos tampoco son lineamientos que se imponen al derecho específico de cada país porque está salvuardas no solamente se la realiza para Bolivia, sino para todos los países en los que ellos dan este apoyo o dan financiamiento, entonces cuál experiencia que he visto generalmente son lineamientos generales que permiten tener un enfoque generalmente más es el tema social y ambiental preservando esos dos temas. No he visto que haya una contradicción o contraposición con la normativa interna más bien ellos se las salvuardias especifican que primero se debe tomar en cuenta la normativa interna de cada país.</p>	son lineamientos genéricos un enfoque mas ambiental y social	Políticas sociales y ambientales	<b>Salvuardas.</b>
1	Tiene características generales que nuestro país	se realizan previo un estudio qué se	Estudios de equipos	<b>Proyectos de construcción de</b>

<p>generalmente se realizan previo un estudio que se llama un estudio de preinversión que se puede entender como un estudio de factibilidad en una primera parte y luego un diseño final del proyecto, esto enmarca obviamente varias disciplinas de ingeniería, de medio ambiente, del área social y otros campos técnicos, también que engloban digamos el proyecto entonces permiten obtener este estudio que es indispensable para pasar a la fase de construcción en la fase de construcción normalmente se hace obviamente con el estudio aprobado y con el financiamiento y la licitación otorgada por el gobierno a través de la ABC y se tienen 3 principales involucrados en la construcción que son la empresa contratista, que es la que construye, cómo está la carretera después la supervisión que generalmente lo adjudican a una empresa consultora que tiene experiencia en realizar estudios y realizar la supervisión de este tipo de proyectos y la tercera instancia es la fiscalización</p>	<p>llama un estudio de preinversión, enmarca obviamente varias disciplinas de ingeniería, de medio ambiente, del área social y otros campos técnicos, también que engloban digamos el proyecto, se tienen 3 principales involucrados, y la tercera instancia es la fiscalización que generalmente lo hace la misma ABC como representante estatal.</p>	<p>multidisciplinarios</p>	<p><b>carreteras</b></p>
--	--	----------------------------	--------------------------

	que generalmente lo hace la misma ABC como representante estatal.			
2	Los principales son el especialista legal El especialista social el especialista en infraestructura y el especialista agrícola y se recomienda también la participación de una coordinación de todas estas áreas que pueda sistematizar integrar y centralizar la información y se requiere también el apoyo técnico actualmente se usa bastante o por lo menos nosotros usamos el sistema de información geográfica a veces necesitamos un ingeniero geógrafo o un profesional que maneje Este programa y bueno técnicos de apoyo que cuando van en la elaboración de fichas de carpetas en el trabajo de campo todo eso.	son el especialista legal El especialista social el especialista en infraestructura y el especialista agrícola y se recomienda también la participación de una coordinación	5 profesionales.	<b>Proyectos de construcción de carreteras</b>
3	Hay como dos fases genéricas, la fase de preinversión en la cual se realizan los estudios en esta	la fase de preinversión, son varios componentes que	Estudio, ejecución, fiscalización. Equipo PRP y de	<b>Proyectos de construcción de carreteras</b>

<p>etapa se realiza primero un estudio de identificación, este estudio de indentificación, que antes también se llamaba estudio de prefactibilidad es básicamente detener lineamientos iniciales del proyecto hacer estudios básicos del proyecto de tener alternativas para el proyecto y las cuales se comparan con una alternativa base que vendría a ser el estado actual de la carretera en la situación ser el no hacer nada en esta etapa se determina si el proyecto es viable o no. Si es factible, si vale la pena proseguir con el proyecto, una vez que se defina que si es viable se pasa a una fase qué es el diseño final diseño final donde se considera la alternativa recomendada en la anterior etapa y se prosigue con los estudios de ingeniería topografía geología geotecnia hidrología diseño geométrico pavimentación entonces son varios componentes que forman parte de este diseño final obviamente la parte ambiental que los últimos años se ha vuelto hasta protagonista porque se le ha dado bastante importancia por la importancia a nivel global</p>	<p>forman parte de este diseño final, en la parte inventan bien tal está el PRP que también es un programa que se ha ido consolidando en el país en los últimos 15 20 años, entonces antes se llamaba PRIPA que era el programa de indemnización, programas de reposición e indemnización a las poblaciones afectadas pero ahora se llama PRP</p>	<p>liberación.</p>	
---	---	--------------------	--

<p>y también en la parte inventan bien tal está el PRP que también es un programa que se ha ido consolidando en el país en los últimos 15 20 años, entonces antes se llamaba PRIPA que era el programa de indemnización, programas de reposición e indemnización a las poblaciones afectadas pero ahora se llama PRP, programa de reposición de pérdidas eso sería la etapa de preinversión y luego una vez aprobada esta parte y tenemos y que tenemos el diseño final concluido se espera el financiamiento y se pasa la etapa de construcción que generalmente dura varios años entre 2 a 4 años dependiendo de la longitud, la dificultad del proyecto en esta etapa participa la constructora, la supervisión, la fiscalización y participan igual, todas las áreas de la ingeniería que tienen que ver con el diseño final lo que es diseño geométrico, pavimentación hidráulica, drenaje, suelos y materiales. La parte ambiental también hace un monitoreo, una supervisión Ambiental de lo que es el proyecto y el PRP se</p>			
--	--	--	--

	<p>pasa al proyecto a la siguiente etapa que es liberación del derecho de vía, esta liberación del derecho de vía se hace al principio de la construcción o incluso se trata de hacerlo antes porque para empezar a construir debe estar ya liberado por lo menos liberado por parte de la carretera que se va a construir y luego ya la construcción podemos decir que viene la etapa de servicio de la carretera, donde se prevé se programa un mantenimiento tanto periódico como rutinario de la carretera que eso se prolonga en toda la vida útil de una carretera que por lo general la vida útil de una carretera es entre 15 a 20 años.</p>			
4	<p>El prp permite más que todo en la etapa de estudio de tener un presupuesto estimativo de las posibles afectaciones que se van a asustar por la construcción de la carretera en este caso La carretera tiene un derecho de vía en nuestro país la ley establece los 50 metros a cada lado del eje Entonces el prp permite</p>	<p>prp permite más que todo en la etapa de estudio de tener un presupuesto</p>	<p>Presupuesto previo</p>	<p><b>Proyectos de construcción de carreteras</b></p>

	<p>cuantificar el costo económico Qué significa liberar esa franja del derecho de vía y la liberación del derecho de vía como tal Ya es la aplicación del prp en realidad es en base a los criterios establecidos en el prp</p>			
5	<p>ya permite pasar a una implementación de la liberación del derecho de vía para que se pueda Construir la carretera Entonces es fundamental esta Liberación Por qué si no se libera el derecho de vía es bien complicado que la maquinaria entré a trabajar especialmente en nuestro país la gente la población está es bien recelosa de sus tierras de sus cultivos de las mejoras que tienen dentro del derecho de vía lamentablemente no sé si es por costumbre o por mala orientación tienen sus mejora sus viviendas en muchos casos cercana a la carretera entonces si se entra a construir directamente sin pasar por estos programas de Pepe de la liberación del derecho de vía de hecho genera conflictos sociales</p>	<p>de la liberación del derecho de vía para que se pueda Construir la carretera Entonces es fundamental esta Liberación Por qué si no se libera el derecho de vía es bien complicado, la liberación del derecho de vía de hecho genera conflictos sociales</p>	<p>Liberación previa a la construcción.</p>	<p><b>Proyectos de construcción de carreteras</b></p>

	Formulario de campo en cada área de especialistas que se encargan de aplicar al momento de hacer las visitas y los recorridos en campo	Formulario de campo en cada área de especialistas	Formulario de campo	<b>Proyectos de construcción de carreteras</b>
6	Una implementación de la liberación del derecho de vía para que se pueda la liberación del derecho de vía de hecho genera conflictos sociales muy fuertes esto pasaba hace varios años por eso justamente ha surgido estos programas porque antes se entraba directamente la maquinaria no pedía permiso a nadie y la gente como sabemos en nuestro país no se queda quieta reclama bloquea no entiende también que un proyecto Vial es de beneficio común muchas veces ellos ven el beneficio individual o el perjuicio individual en este caso entonces por eso es que se han implementado estos programas en beneficio o protección de estas personas.	genera conflictos sociales, no se queda quieta reclama bloquea no entiende también que un proyecto Vial es de beneficio común muchas veces ellos ven el beneficio individual o el perjuicio individual en este caso entonces por eso es que se han implementado estos programa	Programas para evitar problemas sociales.	<b>Proyectos de construcción de carreteras</b>
				<b>Proyectos de construcción de carreteras</b>

## Cuadro entrevista 2.

Item	Transcripción	Indentificador	Indicador	categoria
1	Bueno, primero conocimiento de las leyes no acerca de lo que se refiere el programa en este caso del derecho de vía, después todo lo que va, se va a complementar con el marco normativo que está referido netamente en los términos que utilizamos y en si lo que el área legal va para definir al finalizar no el estudio, en este caso es el tema de la condición legal del afectado y de ver no si cuenta con el derecho propietario que acredite su situación en el predio.	primero conocimiento de las leyes  en este caso es el tema de la condición legal del afectado y de ver no si cuenta con el derecho propietario	Conocimientos de las leyes	<b>Competencias Academicas</b>
2	Actitudes, bueno siempre una actitud conciliadora pienso no, en el tema del abogado porque al tocar el tema de la documentación siempre es delicado porque la gente con la que hablamos en este caso los afectados, son susceptibles a sus documentos, ¿no? Porque siempre están pensando que tenemos otra intención y que hay que explicarles bien sobre todo y ser proactivo carismático talves.	actitud conciliadora, el tema de la documentación siempre es delicado porque la gente son susceptibles a sus documentos explicarles bien sobre todo y ser proactivo carismático	actitud conciliadora, proactivo	<b>Competencias Academicas</b>
3	No sé, tal vez el tema de análisis del análisis legal ya	del análisis legal ya que cada caso	Análisis legal de	<b>Competencias</b>

	<p>que cada caso es diferente, es importante adentrarse talvez no de manera tan fría con nada como hablamos de principio del tema de la documentación, sino también a conocer cada caso para poder colaborar, no? Y va relacionado con el tema de ser proactivo ya que la idea de estos de estos, de los proyectos carreteros es que avancen, en caso de que no avancen digamos por un afectado se perjudica al poryecto como tal en este caso la construcción de la carretera, es importante que se adentre en cada caso, no</p>	<p>es diferente, es importante que se adentre en cada caso,</p>	<p>cada caso</p>	<p><b>Academicas</b></p>
4	<p>Desarrollar en la experiencia yo creo que se adquiere realizando cada proyecto, pero no sé desarrollar la competencia. No se.</p>	<p>experiencia yo creo que se adquiere realizando cada proyecto</p>	<p>experiencia</p>	<p><b>Competencias Academicas</b></p>
5	<p>Bueno, no, el tema de la integridad es importante porque al toque con las personas que te entregan la documentación, tú tienes que, bueno confiable también, demostrar eso para que puedan confiar en el abogado y puedan acceder a entregar los documentos originales en caso que sea necesario incluso una fotocopia hay veces no quieren entregar.</p>	<p>el tema de la integridad es importante , tú tienes que, bueno confiable también, demostrar eso para que puedan confiar en el abogado y puedan acceder a entregar los documentos originales</p>	<p>Integridad, confiable</p>	<p><b>Competencias Academicas</b></p>

1	<p>Bueno general estaría la Constitución Política del Estado, artículos referidos al tema de que estamos viendo, bueno no hay referido al tema que estamos viendo, sabemos no hay una normativa específica según lo que sabemos para el programa de reposición de perdida, pero si se ha ido estableciendo últimamente leyes como el tema del derecho de vía su reglamentación, entonces es importe estar actualizado sobre eso. También eso sería con general</p>	<p>la Constitución Política del Estado, artículos referidos al tema si se ha ido estableciendo últimamente leyes como el tema del derecho de vía su reglamentación, entonces es importe estar actualizado</p>	<p>Constitución Política del Estado, artículos referidos al derecho de vía</p>	<p><b>Normativa interna</b></p>
2	<p>en lo interno ya mas en lo específico, para ver el tema de la condición legal del afectado hay que estar informado sobre temas de derechos reales tal vez, Otros tipos de documentos que nos pueden servir para acreditar derecho de propietario, talvez en en el tema de saneamiento incluso en el tema del INRA, talvez puede llegar a ser general por las leyes que tiene institución y que se van actualizando constantemente entonces creo que por ahí tiene que ir, no?</p>	<p>Otros tipos de documentos que nos pueden servir para acreditar derecho de propietario, talvez en en el tema de saneamiento incluso en el tema del INRA,</p>	<p>Derecho propietario, INRA.</p>	<p><b>Normativa interna</b></p>
3	<p>sí, sí, sí lo sé, siempre como en todo, las leyes se interpretan según la</p>	<p>las leyes se interpretan según la situación, si por</p>	<p>analizar cada uno y dar solución</p>	<p><b>Normativa interna</b></p>

	<p>situación, pero hay en este tema en este caso del programa de reposición de perdidas todo lo que conlleva en el área legal, si por eso decía que los casos son individuales, hay que analizar cada uno y dar solución y en caso de que se presente complicaciones o conflictos, pero si no fuera así, debajo lo que nosotros llevamos o tomamos en cuenta cumple con lo que es necesario, así hay casos especiales, a veces no hay una solución legal, como por ejemplo el tema de las TIOCS, no, que no se ha tocado ver, en terrenos saneados de manera grupal, entonces encontrarle de qué forma podíamos manejar, para sobrellevar el área legal.</p>	<p>eso decía que los casos son individuales, hay que analizar cada uno y dar solución</p>		
4	No se			<b>Normativa interna</b>
1	<p>Todos nuestros financiadores ya sean bancos de cooperación, cooperación como la CAF, banco interamericano de desarrollo, que son los que más trabajan en tema de construcción de carretera tienen instauradas salvaguardas o salvaguardias. Son</p>	<p>Todos nuestros financiadores ya sean bancos de cooperación, como la CAF, banco interamericano de desarrollo, carretera tienen instaurados</p>	<p>Son lineamientos y exigencias</p>	<b>Salvaguardas</b>

	<p>lineamientos básicamente, que según la experiencia estos financiadores piden que se tomen en cuenta sin embargo, no está sobre nuestra normativa, son lineamientos que nos ayudan a alinearnos como otros que no precisamente pueden en nuestro país, de una forma universalizar del todo para poder financiar los proyectos entonces estos lineamientos se han vuelto como exigentes ahora para todo proyecto y hay que tomarlos en cuenta.</p>	<p>salvaguadas.  . Son lineamientos, se han vuelto como exigentes ahora para todo proyecto y hay que tomarlos en cuenta.</p>		
2	<p>después el tema de equidad y género para ver, cuál es el papel de participación de la mujer en el caso de las autoridades. Después el tema del reasentamiento involuntario que en nuestro caso siempre mucho no, porque no siempre la carretera, según su diseño geométrico puede evitar el paso y no afectar por ejemplo viviendas en ese caso hay que ver que se hacen esos casos entonces esa salvaguarda de reasentamiento involuntario nos da puntos que nos ayuda no a ver de qué manera actuar</p>	<p>equidad y género, participación de la mujer, reasentamiento involuntario</p>	Política sociales	<b>Salvaguadas</b>
3	<p>son varias las que tienen los financiadores, específicamente para el programa de reposición de perdidas en los que hemos aplicado han sido, son los</p>	<p>, son los medioambientales, todo lo que sean las consultas a la población beneficiaria o</p>	Temas ambientales y sociales.	<b>Salvaguadas</b>

	<p>medioambientales porque nosotros somos parte del equipo medioambiental de un proyecto, en el sentido de todo lo que sean las consultas a la población beneficiaria o afectada en este caso, después el tema de equidad y género para ver, cuál es el papel de participación de la mujer en el caso de las autoridades. Después el tema del reasentamiento involuntario que en nuestro caso siempre mucho no, porque no siempre la carretera, según su diseño geométrico puede evitar el paso y no afectar por ejemplo viviendas en ese caso hay que ver que se hacen esos casos entonces esa salvaguarda de reasentamiento involuntario nos da puntos que nos ayudan a ver de qué manera actuar</p>	<p>afectada en este caso, después el tema de equidad y género para ver, cuál es el papel de participación de la mujer en el caso de las autoridades. Después el tema del reasentamiento involuntario</p>		
4	No se			
1	<p>Bueno los proyectos en el tema de carreteras se dividen en dos no tienen dos, tienen dos fases, bueno y ahora actualmente hasta tres.</p> <p>La primera fase es la de estudio en el caso de programas de reposición de pérdidas, en esta etapa se elaboran es una etapa en donde estamos buscando un</p>	<p>ahora actualmente hasta tres.</p> <p>La primera fase es la de estudio, entra el PRP</p> <p>El segundo equipo es el de liberación del derecho de</p>	Tres fases	<b>Proyectos de construcción de carreteras</b>

	<p>diseño final para que el proyecto se pueda licitar y poder Construir recién lo que vendría a ser la segunda etapa, hay una tercera etapa que se está implementando recién que es el tema de monitoreo, que es después de la construcción, entonces en el tema de características de porque se dan estos proyectos, es en base a necesidades que hay en el país, donde hace falta una carretera o camino o donde sectores sociales están solicitando hace tiempo ya y base a eso se analiza y se ve en donde se puede hacer primero el estudio y después en caso de que se puedan financiar se construye.</p> <p>El segundo equipo es el de liberación del derecho de vía.</p>	<p>vía.</p> <p>Tercera monitoreo</p>		
2	<p>En el tema de proyectos carreteros los ingenieros civiles, siempre se llevan ala mejor parte, obviamente especialistas en carreteras y de ahí ya se van dividiendo, profesionales en diseño geométrico, geotecnistas especialistas en suelos, hidrología , geólogos, son varios los de la parte técnica en el área del medio ambiente ambiental y con todo su equipo que puede ser un biólogo, un arqueólogo, equipo del programa de reposición de perdidas también hay la parte socioeconómico del proyecto, se necesita de un economista, también un</p>	<p>proyectos carreteros los ingenieros civiles, en diseño geométrico, geotecnistas especialistas en suelos, hidrología , geólogos,.</p> <p>en el área del medio ambiente ambiental y con todo su equipo que puede ser un biólogo, un arqueólogo.</p> <p>hay la parte socioeconómico del proyecto, se</p>	Equipos multidisciplinarios	<b>Proyectos de construcción de carreteras</b>

	<p>sociólogo. Otra parte ahí el tema de lo que son presupuestos ya que buscan más específico la gente que maneje todo lo que sean precios unitarios, es extenso los profesionales que se necesitan en el tema de carreteras, pero eso sí que tengan experiencia en carreteras.</p>	<p>necesita de un economista, también un sociólogo</p>		
3	<p>Tienen 3 fases de pre inversión, la de ejecución y de fiscalización</p>	<p>Inversión, ejecución y fiscalización</p>	<p>Inversión, ejecución y fiscalización</p>	<p><b>Proyectos de construcción de carreteras</b></p>
4	<p>Bueno, no es un proyecto es un estudio, el programa de reposición de pérdidas que también, pues se ha dividido en dos etapas, el primero es cuando se elabora el estudio como tal, del programa de reposición de pérdidas, que este ya en la primera fase del proyecto es el estudio y la segunda etapa sería en lo que es la construcción con el equipo de liberación del derecho de vía, el primer equipo el del PRP tiene como objetivo hacer como una especie de inventario de todo lo que puede encontrar el derecho de vía, que está afectado por el diseño de la carretera y obtener como un presupuesto previo a la construcción para saber cuánto necesitaríamos de presupuesto para compensar a toda la gente que se pueda afectar</p>	<p>no es un proyecto es un estudio, tiene como objetivo hacer como una especie de inventario de todo lo que puede encontrar el derecho de vía, que está afectado por el diseño de la carretera y obtener como un presupuesto previo a la construcción</p>	<p>Estudio, inventario para obtener presupuesto</p>	<p><b>Proyectos de construcción de carreteras</b></p>

5	<p>El segundo equipo es el de liberación del derecho de vía, ya empieza a aplicar todas las recomendaciones que el anterior equipo del prp ha hecho y empieza a efectivizar cada afectación viendo todo eso es ya un trabajo más integral con otros profesionales ver realmente que se le va a afectar al predio que esta dentro del derecho de vía y consolidar la compensación hasta su última etapa que es la indemnización</p>	<p>empieza a aplicar todas las recomendaciones que el anterior equipo del prp ha hecho ver realmente que se le va a afectar al predio que esta dentro del derecho de vía y consolidar la compensación</p>	<p>Consolidar derecho de vía y la compensación.</p>	<p><b>Proyectos de construcción de carreteras</b></p>
	<p>Para ambos equipos, para el del PRP y el de liberación del derecho de vía, aún con las nuevas modificaciones que realizó el ABC a este trabajo en el primer equipo del PRP se ha establecido que se necesita 5 profesionales desde ahora, estoy esperando a que se prevé el manual de liberación de derecho de vía, son los 4 especialistas, un especialista de infraestructura que puede ser un arquitecto o ingeniero civil, el especialista agrícola piden que sea un ingeniero agrícola o puede ser tal vez también un ingeniero civil con especialidad, después el tema del área social con una socióloga, antropóloga o en algún caso una trabajadora social y del área legal, tiene que ser un abogado, ojo que este abogado debe tener uan experiencia en saneamiento,</p>	<p>se necesita 5 profesionales desde ahora, estoy esperando a que se prevé el manual de liberación de derecho de vía, son los 4 especialistas, un especialista de infraestructura que puede ser un arquitecto o ingeniero civil, el especialista agrícola piden que sea un ingeniero agrícola o puede ser tal vez también un ingeniero civil con especialidad, después el tema del área social con una socióloga, antropóloga o en algún caso una trabajadora social</p>	<p>5 profesionales</p>	<p><b>Proyectos de construcción de carreteras</b></p>

	<p>todo lo que sea predios relacionado con el tema rural tal vez y ahora si están pidiendo un coordinador de todo el equipo o puede ser uno de los especialistas o una persona externa, normalmente que tenga experiencia y que ya haya manejado este equipo no ahora hay también una especie de equipo de apoyo en la etapa de la operación del PRP, pueden ser ya topógrafos o técnicos en SIG tal vez ya de la etapa de construcción cuando se está liberando, si exigen, que se tenga esto dentro del equipo ya sean topógrafos y agrimensores, qué son los que van a medir exactamente el predio, últimamente chofer y hasta secretaria están pidiendo entonces el equipo se agranda.</p>	<p>y del área legal, tiene que ser un abogado, y un coordinador</p>		
6	<p>Herramientas, nosotros seguimos un manual que la ABC ha establecido, son los formularios de campo que todas las áreas las 4 áreas tienen un caso del área legal, el abogado cuenta con su formulario de campo, dónde está una serie de preguntas que debe realizar al afectado que están más referidas con el tema de la documentación con la que cuenta, una vez analista y bueno establece la condición legal del afectado y verifica realmente si es propietario o no.</p>	<p>seguimos un manual que la ABC ha establecido, son los formularios de campo que todas las áreas las 4 áreas tienen un caso del área legal, el abogado cuenta con su formulario de campo</p>	<p>Formulario de campo</p>	<p><b>Proyectos de construcción de carreteras</b></p>

	<p>Nosotros no usamos tanto la palabra de negociación talvez en el tema de la elaboración del PRP pero esa palabra más bien está más en la liberación. Hablamos de socialización de socializarlo, pueden parecer que la socióloga en el equipo es la única que puede intervenir por su formación, es la única que habla pero no es así, todos los profesionales que participamos tenemos que tener capacidad de diálogo de comunicación de poder brindar la información de manera clara y transparente</p> <p>Es importante que cada uno tenga el tacto para hablar con las personas y sobre todo hacerse entender, para que no haya dobles versiones, entonces es importante pienso que hablar claro y conciso al punto y sobre todo el abogado porque puede llegar a alargar las situaciones sin necesidad.</p>	<p>Hablamos de socialización de socializarlo, capacidad de diálogo de comunicación de poder brindar la información</p>	<p>Socializar</p>	<p><b>Proyectos de construcción de carreteras</b></p>

### 4.3. Analisis Cualitativo ATLAS.TI

#### 1.- Herramienta ATLAS.TI v9:

ATLAS.TI es un programa informático utilizado principalmente, en investigación cualitativa o análisis de datos cualitativos.

El propósito de ATLAS.TI es ayudar a los investigadores a descubrir y analizar sistemáticamente fenómenos complejos ocultos en datos no estructurados (texto, multimedia, geoespacial). Este programa proporciona herramientas que permiten al usuario localizar, codificar y anotar hallazgos en el material de datos primarios, para sopesar y evaluar su importancia y para visualizar las relaciones a menudo complejas entre ellos.

#### 2.- Importación de Encuestas Realizadas:

Con la finalidad de realizar el análisis de las encuestas mediante la herramienta ATLAS.ti, se procede a reorganizar las 2 entrevistas realizadas en formato Excel separando de manera independiente cada una de las preguntas abiertas.

De esta manera la aplicación de software, considera como documento primario a cada fila del documento Excel, por ende, se considerarán los 2 documentos primarios o las entrevistas realizadas, cada una con sus respectivas consultas abiertas.

**Ilustración 1 – Estructura del Documento a Importar**

		Datos		Preguntas Abiertas		
		Datos	Datos	Preguntas	Preguntas	Preguntas
Documentos Primarios	Entrevista 1					
	Entrevista 2					
	Entrevista 3					

*Fuente: Elaboración Propia*

Se debe aclarar que el procedimiento de importación debe considera una preparación de las denominadas cabeceras de pixel, para que el documento puede ser interpretado

de manera correcta por el software ATLAS.TI para ello se introducen caracteres especiales en la cabecera del documento Excel con las siguientes consideraciones:

- ! con este carácter se define el nombre del documento
- ^ autor del documento
- ~ lugar donde se realizado la entrevista
- :: Codificación Abierta para las preguntas asociadas a las respuestas.

De esta manera el documento estructurado con las consideraciones descritas y con los datos obtenidos en las entrevistas quedaría de la siguiente manera, el mismo que estaría listo para su importación en el software ATLAS.TI.

## Ilustración 2 – Documento Reorganizado de Encuestas

A	B	C	D	E	F	G	J	K
!Participante	^Nombre	~Formación Académica	~Lugar de Entrevista	Habilidades y Destrezas :: ¿Qué habilidades y destrezas deben demostrar los profesionales abogados en los proyectos de construcción de carreteras?	Actitud Profesional :: ¿Qué actitudes deben asumir los profesionales abogados al momento de ensayar proyectos de construcción de carreteras?	Competencias Profesionales :: ¿Qué competencias deben desarrollar los profesionales abogados al momento de resolver problemáticas reales a partir de la significación y comprensión de la norma y su aplicación?	Normativa Interna :: ¿Qué normativa interna general, debe conocer el profesional abogado en proyectos de construcción de carreteras?	Normativa Específica :: ¿Qué normativa interna específica sobre el derecho de vía debe conocer el profesional abogado que trabaja en proyectos de construcción de carreteras?
Participante 1	Danh Tran Duo	Ingeniero Civil	La Paz - Bolivia	En construcción de carreteras en proyectos de carreteras donde más se quieren abogados es justamente en el tema del PPP y se requiere que el abogado tenga conocimientos básicos de que comprende un proyecto carretero, de un proyecto vial, en este caso, cuáles son las leyes que aplican a este tipo de proyecto y que tenga experiencia en el tratamiento con personas en el campo con personas de diferentes	Creo que bueno deben tener una actitud de siempre social, ser sociable con las personas, más que todo también tener contacto para hablar con ellos, también buena comunicación, saber expresarse de manera fluida tanto con autoridades con instituciones. Sobre valores debería tener ética profesional saber aplicar la parte legal acorde a las condiciones y características que tiene cada proyecto porque sabemos que la parte	Yo creo principalmente qué es la experiencia. Evidentemente lo ideal sería que un abogado que no conozca del tema inicie primero con una asistencia, participe como apoyo en algún proyecto donde haya otro abogado que ya tenga experiencia y pueda transmitirlo evidentemente depende el contexto en la etapa en la que se encuentra el proyecto en la etapa de estudio, la primera parte es tal vez más teórica la interpretación, seguramente hay que el abogado debe referirse al lado Ambiental de carreteras que se	Lamentablemente no recuerdo los numero de las leyes, pero más que todo las referidas al derecho de vía, el tema del derecho propietario en nuestro país, el tema de la prioridad así en palabras simples a veces las carreteras se cruzan con otro tipo de derechos de derechos propietarios o derechos públicos como ser por ejemplo una vía férrea en este caso por ejemplo ver cuál de las dos qué leyes aplicarían para identificar cuál de las dos tiene mayor prioridad entre una y otra.	Lo que recuerdo es que siempre se iba al que ha establecido Primero su derecho en este caso habría que preguntarse en el ejemplo que ponía si es primero se ha establecido el desde el derecho vi algo el derecho ferroviario o sea primero ha sido el ferrocarril o la carretera cuando no existe un marco normativo o un acuerdo entre ambas instituciones. Ahora cuando se trata de dos 2 derechos públicos que pertenecen al mismo estado generalmente se trata de llegar a un acuerdo interinstitucional por ejemplo tendido eléctrico con una carretera se hace un acercamiento, una coordinación entre ambas instituciones y se llega a un acuerdo que beneficie a ambos y que no perjudique a
Participante 2	Greis Camacho Vásquez	Ingeniera Comercial	La Paz - Bolivia	Bueno, primero conocimiento de las leyes no acerca de lo que se refiere el programa en este caso del derecho de vía, después todo lo que va, se va a complementar con el marco normativo que está referido netamente en los términos que utilizamos y en si lo que el área legal va para definir al finalizar no el estudio, en este caso es el tema de la condición legal del afectado y de ver no si cuenta con el derecho propietario que acredite su situación en el predio.	Actitudes, bueno siempre una actitud conciliadora pienso no, en el tema del abogado porque al tocar el tema de la documentación siempre es delicado porque la gente con la que hablamos en este caso los afectados, son susceptibles a sus documentos, ¿no? Porque siempre están pensando que tenemos otra intención y que hay que explicarles bien sobre todo y ser proactivo carismático tal vez.	No sé, tal vez el tema de análisis del análisis legal ya que cada caso es diferente, es importante adelantarse a tal vez no de manera tan fría con nada como hablamos de principio del tema de la documentación, sino también a conocer cada caso para poder colaborar, no? Y va relacionado con el tema de ser proactivo ya que la idea de estos de estos, de los proyectos carreteros es que avancen, en caso de que no avancen digamos por un afectado se perjudica al proyecto como tal en este caso la construcción de la carretera, es importante que se adentre en cada caso, no.	Bueno general estaría la Constitución Política del Estado, artículos referidos al tema de que estamos viendo, bueno no hay referido al tema que estamos viendo, sabemos no hay una normativa específica según lo que sabemos para el programa de reposición de perdida, pero si se ha ido estableciendo últimamente leyes como el tema del derecho de vía su reglamentación, entonces es importante estar actualizado sobre eso. También eso sería con general	En lo interno ya mas en lo específico, para ver el tema de la condición legal del afectado hay que estar informado sobre temas de derechos reales tal vez, Otros tipos de documentos que nos pueden servir para acreditar derecho de propietario, tal vez en el tema de saneamiento incluso en el tema del INRA, tal vez puede llegar a ser general por las leyes que tiene institución y que se van actualizando constantemente entonces creo que por ahí tiene que ir, no?

Fuente: Elaboración Propia

El documento completo se encuentra adjunto en la sección de los anexos.

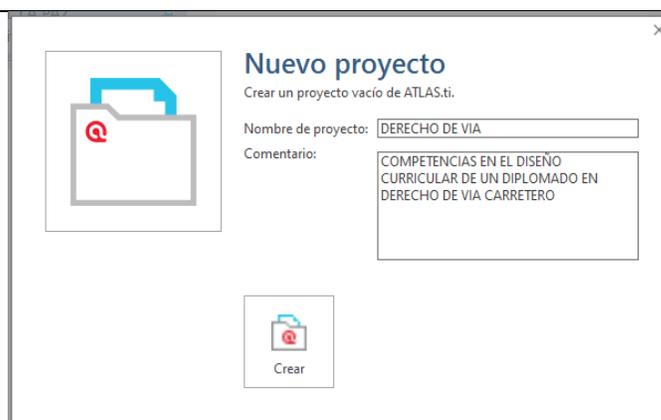
## 2.- Creación de Proyecto en ATLAS.TI

Para proceder con el análisis de datos, es necesario crear un proyecto en ATLAS.ti para importar los datos de la tabla Excel, que contiene la información e las encuestas realizadas, para ello se siguieron los siguientes pasos:

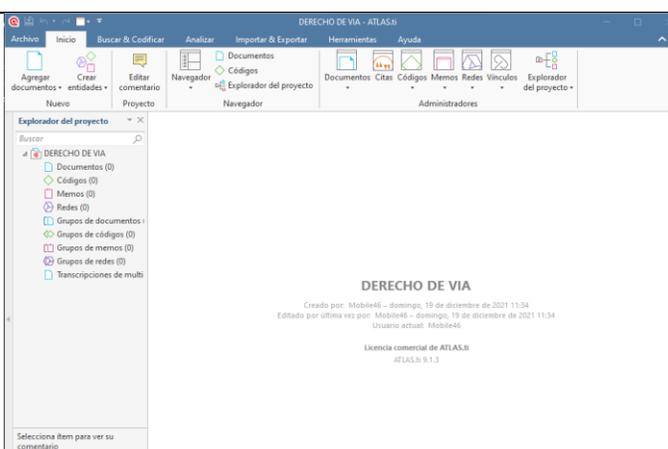
### 1. Instalación ATLAS.TI v.9



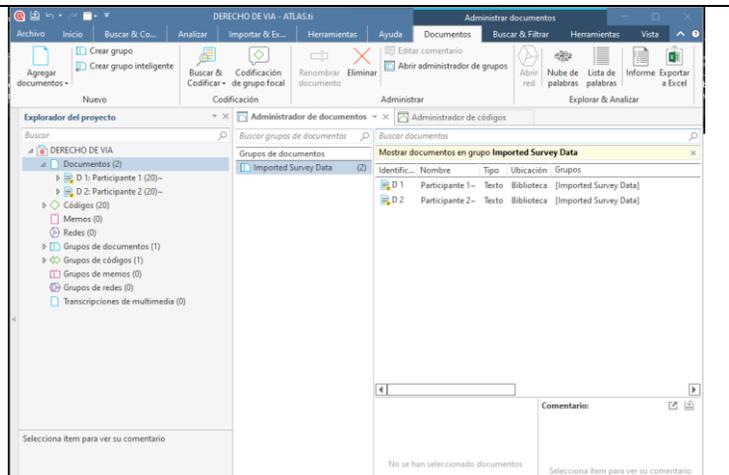
### 2. Creación de Un nuevo Proyecto.



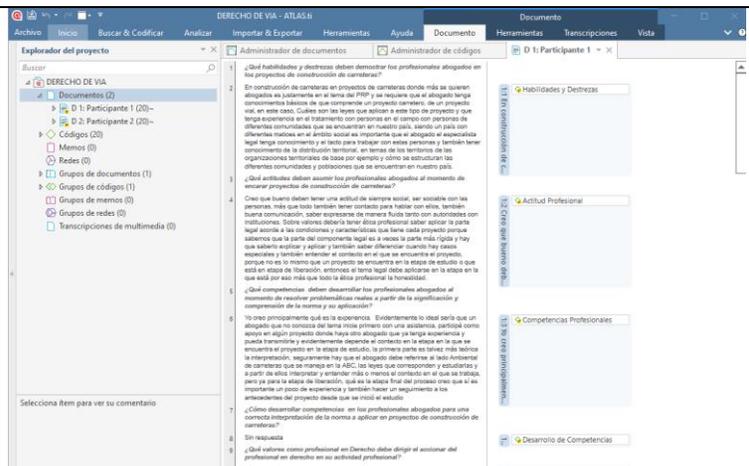
### 3. Escritorio de Trabajo.



### 4. Importación de Encuestas



## 5. Datos Importados Exitosamente



En esta etapa se puede observar que el documento importado contiene los 2 documentos primarios o entrevistas y la codificación automática de las 20 preguntas asignadas con sus respectivas citas o respuestas, información que esta lista para su análisis cualitativo.

### 3.- Codificación de Datos

Con la finalidad de realizar un análisis más profundo de la información, se realiza la codificación automática y la codificación manual de los datos, esto con la finalidad de utilizar los códigos para realizar el análisis cualitativo de las encuestas realizadas.

### Ilustración 3 – Codificación Participante 1

**D 1: Participante 1** | **D 2: Participante 2**

1 ¿Qué habilidades y destrezas deben demostrar los profesionales abogados en los proyectos de construcción de carreteras?

2 En construcción de carreteras en proyectos de carreteras donde más se quieren abogados es justamente en el tema del PRP y se requiere que el abogado tenga conocimientos básicos de que comprende un proyecto carretero, de un proyecto vial, en este caso, Cuáles son las leyes que aplican a este tipo de proyecto y que tenga experiencia en el tratamiento con personas en el campo con personas de diferentes comunidades que se encuentran en nuestro país, siendo un país con diferentes matices en el ámbito social es importante que el abogado el especialista legal tenga conocimiento y el tacto para trabajar con estas personas y también tener conocimiento de la distribución territorial, en temas de los territorios de las organizaciones territoriales de base por ejemplo y cómo se estructuran las diferentes comunidades y poblaciones que se encuentran en nuestro país.

3 ¿Qué actitudes deben asumir los profesionales abogados al momento de encarar proyectos de construcción de carreteras?

4 Creo que bueno deben tener una actitud de siempre social, ser sociable con las personas, más que todo también tener contacto para hablar con ellos, también buena comunicación, saber expresarse de manera fluida tanto con autoridades con instituciones. Sobre valores debería tener ética profesional saber aplicar la parte legal acorde a las condiciones y características que tiene cada proyecto porque sabemos que la parte del componente legal es a veces la parte más rígida y hay que saberlo explicar y aplicar y también saber diferenciar cuando hay casos especiales y también entender el contexto en el que se encuentra el proyecto, porque no es lo mismo que un proyecto se encuentra en la etapa de estudio o que está en etapa de liberación, entonces el tema legal debe aplicarse en la etapa en la que está por eso más que todo la ética profesional la honestidad.

5 ¿Qué competencias deben desarrollar los profesionales abogados al momento de resolver problemáticas reales a partir de la significación y comprensión de la norma y su aplicación?

6 Yo creo principalmente qué es la experiencia. Evidentemente lo ideal sería que un abogado que no conozca del tema inicie primero con una asistencia, participé como

**1:1 En construcción de carreteras...**

- Habilidades y Destrezas
  - CM - Conocimiento Proyecto...
  - CM - Conocimiento Legal
  - CM - Experiencia
  - CM - Organización Territorial

**1:2 Creo que bueno deberían tener...**

- Actitud Profesional
  - CM - Sociable
  - CM - Ética
  - CM - Ética

**1:3**

- Competencias Profesionales
  - CM - Experiencia

75%

Fuente: Elaboración Propia

### Ilustración 4 – Codificación Participante 2

**D 1: Participante 1** | **D 2: Participante 2**

1 ¿Qué habilidades y destrezas deben demostrar los profesionales abogados en los proyectos de construcción de carreteras?

2 Bueno, primero conocimiento de las leyes no acerca de lo que se refiere el programa en este caso del derecho de vía, después todo lo que va, se va a complementar con el marco normativo que está referido netamente en los términos que utilizamos y en si lo que el área legal va para definir al finalizar no el estudio, en este caso es el tema de la condición legal del afectado y de ver no si cuenta con el derecho propietario que acredite su situación en el predio.

3 ¿Qué actitudes deben asumir los profesionales abogados al momento de encarar proyectos de construcción de carreteras?

4 Actitudes, bueno siempre una actitud conciliadora pienso no, en el tema del abogado porque al tocar el tema de la documentación siempre es delicado porque la gente con la que hablamos en este caso los afectados, son susceptibles a sus documentos, ¿no? Porque siempre están pensando que tenemos otra intención y que hay que explicarles bien sobre todo y ser proactivo carismático talvez.

5 ¿Qué competencias deben desarrollar los profesionales abogados al momento de resolver problemáticas reales a partir de la significación y comprensión de la norma y su aplicación?

6 No sé, tal vez el tema de análisis del análisis legal ya que cada caso es diferente, es importante adentrarse talvez no de manera tan fría con nada como hablamos de principio del tema de la documentación, sino también a conocer cada caso para poder colaborar, no? Y va relacionado con el tema de ser proactivo ya que la idea de estos de estos, de los proyectos carreteros es que avancen, en caso de que no avancen digamos por un afectado se perjudica al proyecto como tal en este caso la construcción de la carretera, es importante que se adentre en cada caso, no.

7 ¿Cómo desarrollar competencias en los profesionales abogados para una correcta interpretación de la norma a aplicar en proyectos de construcción de carreteras?

8 Desarrollar en la experiencia yo creo que se adquiere realizando cada proyecto, pero no sé desarrollar la competencia. No sé.

9 ¿Qué valores como profesional en Derecho debe dirigir al accionar del profesional

**2:1 Bueno, prim...**

- Habilidades y Destrezas
  - CM - Conocimiento Legal

**2:2 Actitudes...**

- Actitud Profesional
  - CM - Conciliador
  - CM - Ética
  - CM - Proactivo

**2:3 No sé, tal vez el...**

- Competencias Profesionales

**2:4...**

- Desarrollo de Competencias

75%

Fuente: Elaboración Propia

#### **4.- Creación de la Red Semántica**

La creación de la red semántica con los códigos generados dependerá del análisis que estamos realizando, por ello se debe aclarar que la aplicación de software ATLAS.ti sólo es una herramienta que nos facilita el trabajo, pero el análisis en sí, depende de nuestras habilidades de investigación.

A continuación, describimos las redes semánticas estructuradas en nuestro análisis.

##### **Red Semántica 1.-**

###### **Competencias Profesionales.**

Cómo se reflejan en la presente Red Semántica, los datos obtenidos por medio de las encuestas nos permiten identificar a las Competencias Profesionales como factores de alta importancia para los proyectos carreteros o viales, siendo así que las competencias profesionales hacen referencia a la capacidad que tienen los trabajadores para poner en práctica sus conocimientos y habilidades en el terreno laboral, en este sentido las capacidades deben ir desde la actitud hasta la capacidad de negociación de conflictos por ello es necesario tener una preparación multidisciplinaria que nos permitan fortalecer cada una de estas áreas.

Las capacidades que influye directamente en las competencias profesionales, según los encuestados son las siguientes:

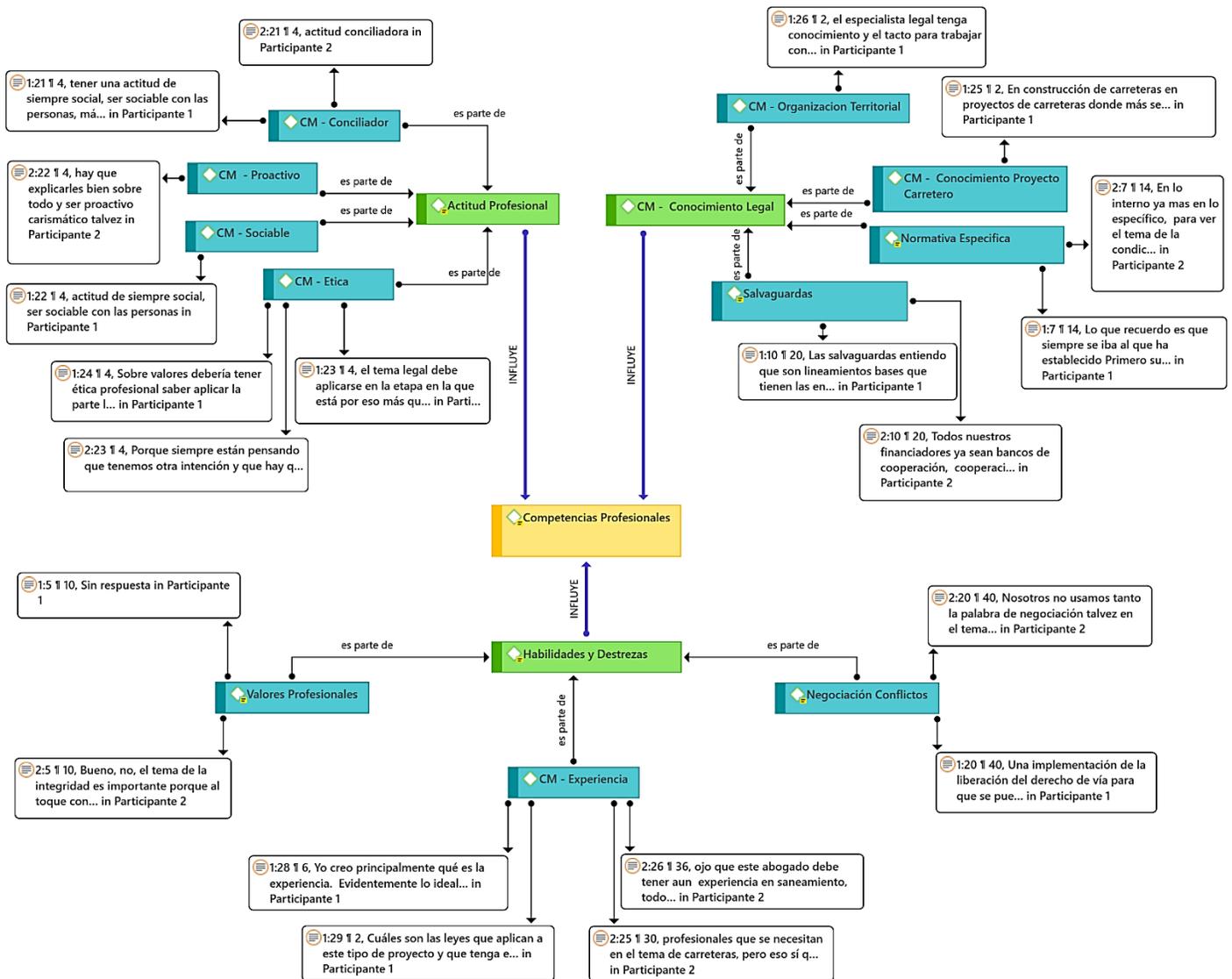
1. Actitud profesional.
2. Conocimiento legal.
3. Habilidades y destrezas.

A continuación, describimos

- Actitud Profesional. - Cómo bien mencionan las personas entrevistadas la actitud permite tomar acciones con la finalidad de evitar futuras complicaciones de esta manera es importante contar con un voluntad conciliadora proactiva sociable y ética más aun tratándose de competencias legales.

- Conocimiento Legal. - Según los datos obtenidos el conocimiento legal influye directamente en las competencias profesionales por ello es importante reforzar nuestro conocimiento En referencia a proyectos cafeteros haciendo hincapié en las normas salvaguardas y aspectos territoriales.
- Habilidades y Destrezas. - Por ultimo las habilidades destrezas también juega un rol importante para las competencias profesionales, así lo mencionan los entrevistados al indicar que la habilidad de negociación de conflictos, la experiencia que se va ganando en transcurso del tiempo y los valores profesionales con los cuales estamos formados será parte fundamental para aportar a que el proyecto salga exitoso.

## Ilustración 5 – Red Semántica Competencias Profesionales



Fuente: Elaboración Propia

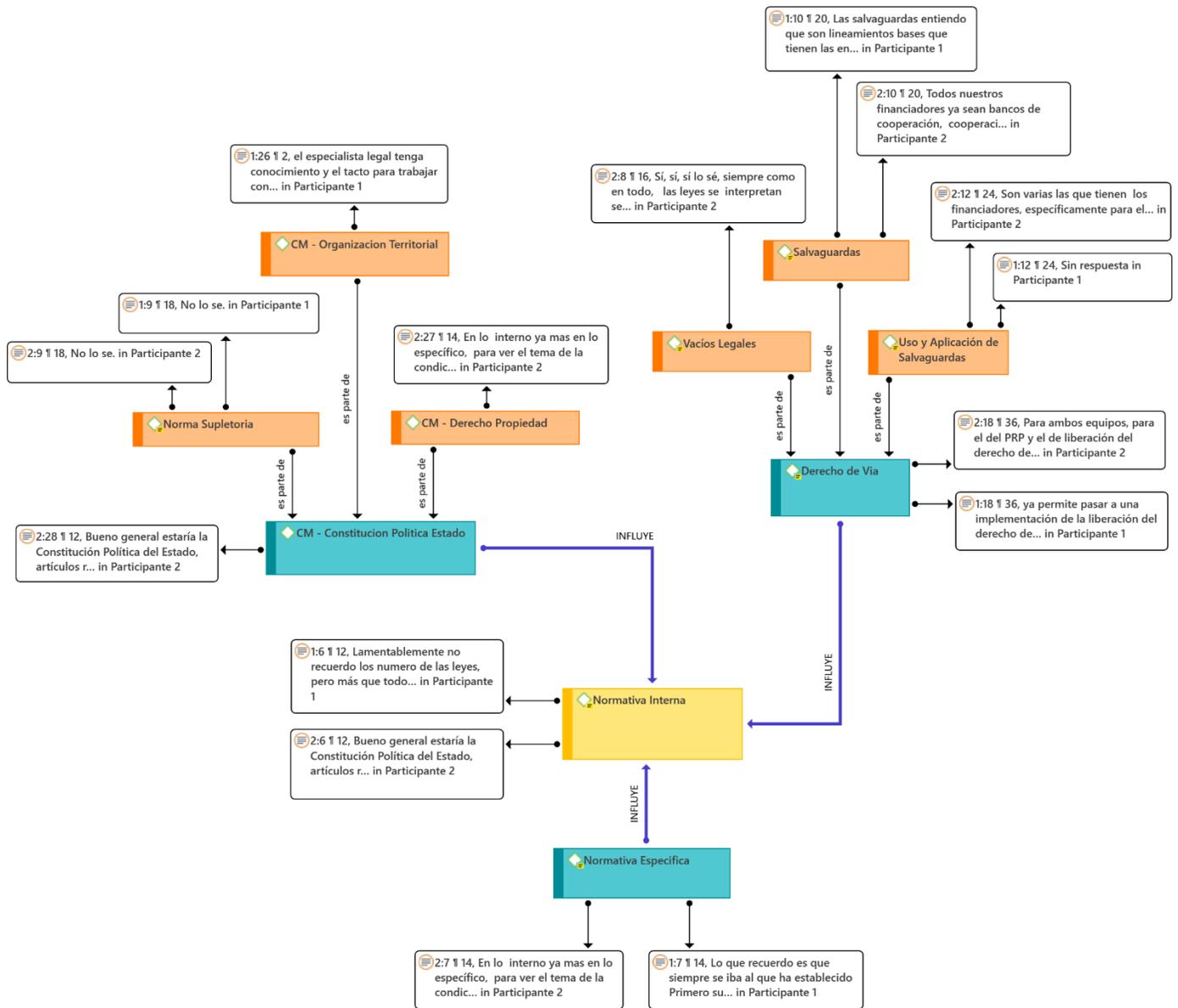
### Red Semántica 2.-

#### Normativas

La presente Red Semántica nos permite analizar la importancia que tienen las Normativas en los proyectos carreteros, ya que según los entrevistados las medidas preventivas y correctoras que minimizan los impactos negativos sobre el factor social y ambiental están regulados por Normativas Internas de cada país, normativas que como se pueden observar también están dentro del marco de la Constitución Política

del Estado y también de alguna manera reguladas por salvaguardas de organismos financiadores.

### Ilustración 6 – Red Semántica Normativas



Fuente: Elaboración Propia

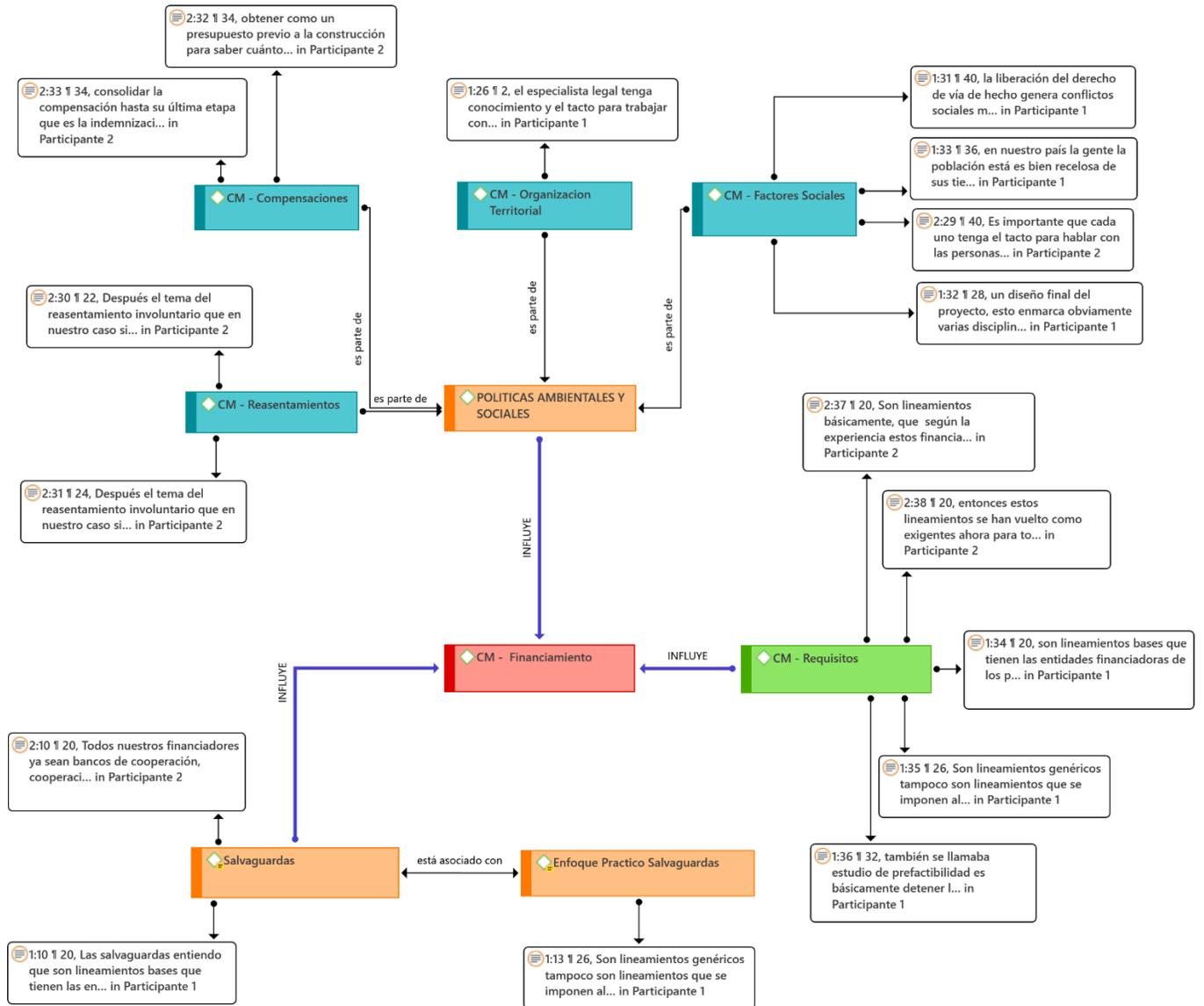
### **Red Semántica 3.-**

#### **Financiamiento y Salvaguardas**

Uno de los aspectos esenciales de los Proyectos Viales, es el referente al financiamiento y a las Salvaguardas que se deben cumplir para acceder a estos financiamientos, así lo mencionan las personas entrevistadas.

Para la ejecución de Proyectos Viales, se tienen diversas alternativas para su financiamiento, tal es el caso de organismos de crédito externo, los cuales tienen condiciones y salvaguardas que se requieren cumplir, ya que estos son sujetos de evaluación. Entre los organismos de crédito externo se encuentran, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Fondo de Cooperación Económica a Ultramar (OECE) actualmente Banco de Cooperación Internacional del Japón (JBIC), y la Cooperación Andina de Fomento (CAF), cada uno con salvaguardas generales, que deben ser adecuados para su enfoque práctico en nuestro territorio.

## Ilustración 7 – Red Semántica Salvaguardas y Financiamiento



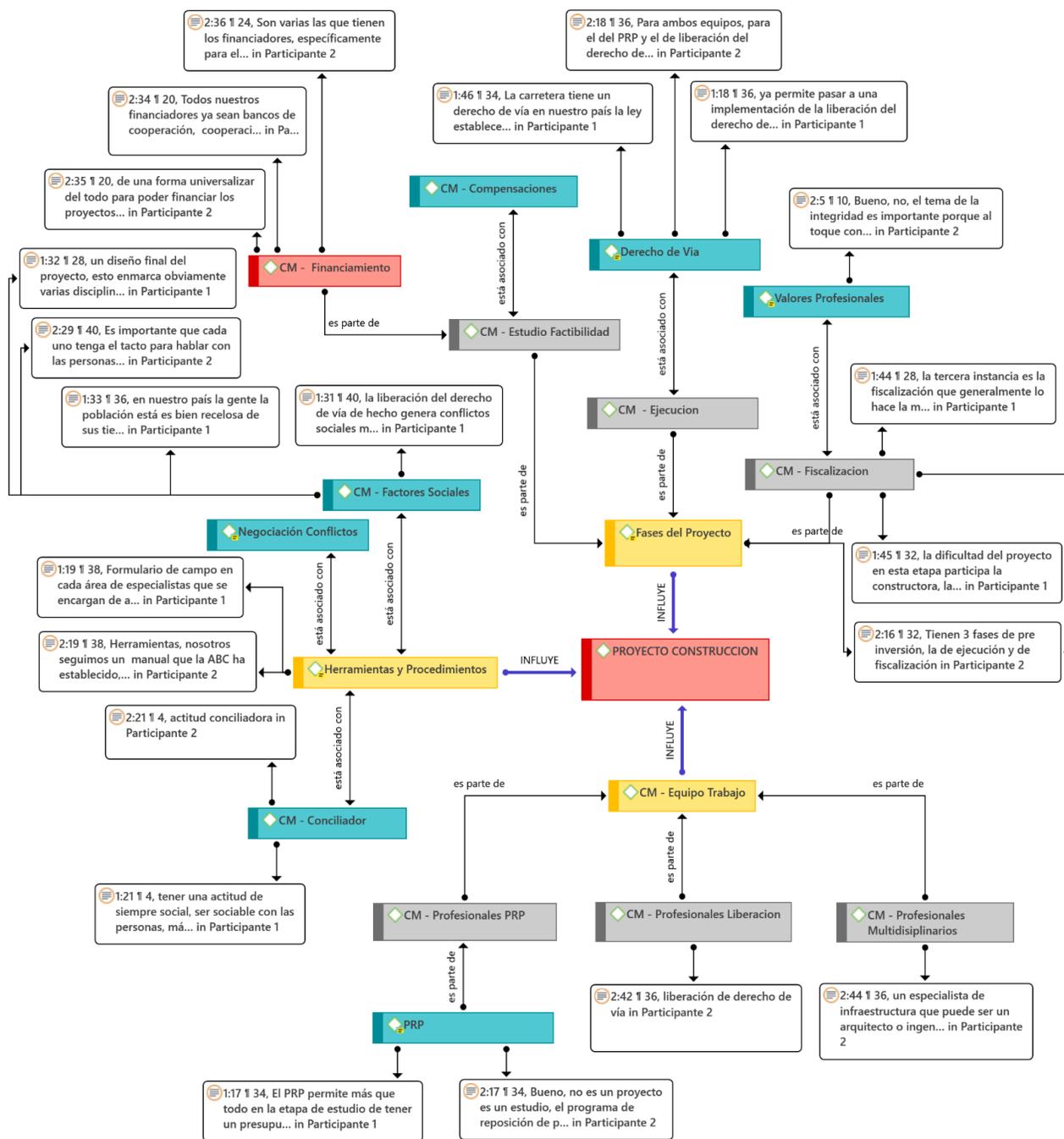
Fuente: Elaboración Propia

### Red Semántica 4.-

### Proyectos de Construcción

Como se puede observar en esta red semántica, la elaboración de un proyecto vial, obedece a una planificación de diferentes factores y requiere para su éxito la participación de equipos multidisciplinares, que deben trabajar en conjunto en cada una de las fases del proyecto.

**Ilustración 8 – Red Semántica Proyectos de Construcción**



Fuente: Elaboración Propia

## **Conclusiones:**

- Definitivamente como bien mencionan los entrevistados, los proyectos viales son esenciales para el desarrollo económico, ya que la economía se dinamiza con la integración de mercados de insumos, de bienes y servicios, lo cual incentiva el comercio nacional e internacional, por ende, este tipo de proyectos debe de contar con profesionales calificados y multidisciplinarios para el manejo de herramientas y normativas legales que permitan llevar de manera exitosa el proyectos en cada una de sus fases, siendo así de suma importancia el diseño curricular de un diplomado en derecho de vial carretero, para contar con recursos humanos con altas competencias profesionales.

### **4.4. Competencias académicas.**

#### **4.4.1. Elementos cognitivos propios del profesional abogado.**

Las competencias cognitivas sugeridas por la Unión Europea forman parte de la arquitectura mental del ser humano, integrada por los procesos que tienen como finalidad preferente comprender, evaluar y generar información, tomar decisiones y solucionar problemas. Estos procesos, de diferente nivel de complejidad e idealización, no pueden observarse directamente, sino que se infieren de las conductas, de aquello que dicen y hacen los individuos.

La profesión de abogado abarca muchas especialidades, que requieren habilidades cognitivas diferentes. Además, también varían los requisitos cuando se trata de sistemas judiciales donde está establecido el juicio por jurados con respecto a otros en los cuales solo actúan profesionales entrenados.

El abogado debe tomar en cuenta que la solución a los problemas jurídicos Existen dos aspectos el aspecto práctico y el aspecto teórico y para que el trabajo del abogado sea aceptable tiene que seguir cánones de un pensamiento jurídico eficaz la teoría del derecho y la teoría del pensamiento jurídico en el tema de la solución a los problemas jurídicos el estudiante de derecho y más aún en temas de posgrado debe contar con sistemas útiles para formular críticas y hábitos de pensamientos las teorías generales

sobre la solución de los problemas deben servir principalmente como una base para hábitos de trabajo que en un futuro podrán ser puestos en práctica dentro de su propio oficio.

Para profundizar la idea de evidenciar las habilidades cognitivas de los abogados hay que tomar en cuenta que las principales divisiones de la lógica son la inductiva y la deductiva e inductiva ,Ahora bien el trabajo de los abogados no es típicamente inductivo porque la inducción termina con la debilidad derivación de generalidades de los abogados raramente se dedica a presentar principios, Ahora bien el abogado debe tener un conocimiento profundo de su profesión que Este pretendería a lo largo de su carrera profesional para fundamentalmente sobresalir dentro sus conocimientos respecto al conocimiento de las leyes y las jurisprudencias.

Las habilidades cognitivas del pensamiento de un abogado se desarrollarán dentro este proyecto por medio de la inclusión de matices de Educación novedosas mismas que serán útiles para el profesional y Asimismo le proporcionará la posibilidad de proponer alternativas de solución a problemas planteados así cómo adquirir habilidades de mejora del pensamiento crítico y razonamiento respecto a la temática planteada en la presente investigación para que está pueda manejar La voluntad y que garantice una Mejora y fortalecimiento en los conocimientos respecto al derecho de vía carretera

#### **4.4.2. Habilidades en la aplicación de la normativa**

Las habilidades que serán desarrolladas dentro del presentre diplomado serán las siguientes:

- La adquisición de conocimientos firmes e innovadores en el campo del Derecho.
- La capacidad de resolución de problemas jurídicos, antiguos y nuevos, para su aplicación científica y profesional.
- Capacidad para organizar e interpretar la información jurídica relevante y saber diferenciarla de la que no lo es.

- Transmitir la información y la capacidad de oratoria, tanto en ámbitos especializados como no especializados, como por ejemplo en un juicio o en una administración.
- La posesión de las habilidades de aprendizaje necesarias para desarrollar posteriores estudios con un alto grado de autonomía.

Es de esta manera que se podrá mejorar y proponer una educación jurídica competitiva, donde los abogados no sean más técnicos jurídicos sino más bien juristas críticos e investigadores, amantes de la ciencia y de las soluciones justas y equitativas además de abogados creativos que aporten no solo conocimiento sino ciencia fáctica al Derecho carretero

#### **4.5. La normativa interna y salvaguardas de la cooperación internacional aplicable**

##### **4.5.1. Norma interna, general y específica en el derecho de vía aplicable en los programas de reposición de perdidas dentro de los programas de construcción de carreteras.**

Se entiende como “liberación del derecho de vía” la ejecución de actos técnicos y jurídicos para la restricción legal de derechos de terceros (privados y eventualmente públicos) con la finalidad de consolidar derechos a favor del Estado sobre áreas de terreno que permitan construir, mantener, usar y explotar una carretera. La legislación existente establecida en el Decreto Supremo N° 28946 Reglamento Parcial a la Ley 3507 Administradora Boliviana de Carreteras determina en su artículo 25 indica que la liberación del derecho de vía puede realizarse mediante trámite de expropiación sujeta a una compensación.

De esta manera se establece que el PRP, en materia de carreteras, es el estudio previo base para la liberación del Derecho de Vía (DDV) de la carretera, en el cual se identifican a los titulares de derechos afectados por el Derecho de Vía, establece con precisión las áreas y bienes de cada titular o titulares, establece 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.

El Programa de Reposición de Pérdidas (PRP), tiene como objetivo identificar, cuantificar, valorar y evaluar infraestructura privada y pública, así como cualquier predio que se encuentre dentro del Derecho de Vía (DDV) del proyecto de construcción de la Doble Vía Campo Pajoso – Yacuiba, a fin de minimizar, prevenir y mitigar impactos a los factores social, económico y cultural, causados por la Liberación del DDV

#### **4.5.2. Salvaguardas de la cooperación internacional aplicable en los programas de reposición de perdidas dentro de los programas de construcción de carreteras.**

##### **4.5.2.1. Salvaguardas del Banco Interamericano de Desarrollo**

La acción del Banco Interamericano de desarrollo en Bolivia estuvo fundamentalmente centrada en dos propósitos. En primer lugar, contribuir en la ampliación e integración de la red vial a fin de superar la fragmentación territorial y el aislamiento internacional. Para ello se propuso avanzar en conjunto con otras agencias de financiamiento (CAF, BM, BNDES y otras fuentes bilaterales) en un ambicioso programa de construcción y ampliación de los principales ejes carreteros, y en un amplio programa de reformas institucionales que permitiera superar la enorme vulnerabilidad política del sector.

El Banco fue pionero en el apoyo y desarrollo de la gestión ambiental de proyectos viales. El proyecto Patacamayo-Tambo Quemado (1990) fue el primero que incluyó un estudio ambiental relativamente completo e introdujo entre otros aspectos la fiscalización ambiental, la interacción con las comunidades, la consolidación de áreas protegidas y la gestión ambiental en los organismos responsables por la gestión y desarrollo vial. En el caso del proyecto de la carretera Santa Cruz Puerto Suárez (2002), la magnitud y complejidad de los

impactos llevaron a gestionar los impactos ambientales y sociales bajo una operación separada y resultaron poco efectivos. Las dificultades para poner en práctica las recomendaciones de la Evaluación Ambiental Estratégica, las debilidades institucionales asociadas a la ejecución de los programas de mitigación ambiental y las diferencias en la dinámica de ejecución de ambos proyectos, produjeron retrasos y desequilibrios temporales importantes. Las actividades de mitigación concebidas para llevarse a cabo previo a la construcción de obras civiles tuvieron que ejecutarse con otros fondos o debieron cancelarse. Incluso en el caso de un segmento, la carretera se concluyó antes de iniciarse la mitigación socio ambiental.

El apoyo al desarrollo de instrumentos, mecanismos e instituciones sólidas fue un componente incluido en prácticamente todos los préstamos de Bolivia, además de ser el principal objetivo de cuatro cooperaciones técnicas. En total, el Banco aprobó más de US\$13 millones en los préstamos a los que se agregan cerca de US\$2,5 millones provenientes de CTS para apoyar el fortalecimiento institucional de la administración y gestión de la red vial de Bolivia. Al fortalecimiento inicial del Servicio Nacional de Caminos (SNC) siguió el fallido proceso de descentralización (1998-99) que generó la pérdida del personal previamente capacitado para la SNC. Posteriormente el Banco apoyó la creación y el fortalecimiento técnico de una nueva entidad responsable de la planificación y gestión de las carreteras, la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) y la elaboración de planes viales y de mantenimiento con el fin de sistematizar la toma de decisiones y aislarla en la medida de lo posible, de los avatares políticos. Sin embargo, la vulnerabilidad del sector frente a los cambios políticos continúa impidiendo la consolidación de una institucionalidad efectiva

#### **4.5.2.2. Salvaguardas de la Corporación Andina de Fomento**

La Corporación Andina de Fomento (CAF) es una institución financiera multilateral cuya misión es apoyar el desarrollo sostenible de sus países accionistas y la integración regional. Atiende a los sectores público y privado, suministrando

productos y servicios financieros múltiples a una amplia cartera de clientes, constituida por los gobiernos de los Estados accionistas, instituciones financieras y empresas públicas y privadas.

La CAF está conformada actualmente por doce países de América Latina y el Caribe. Sus principales accionistas son los cinco países de la Comunidad Andina de Naciones (CAN): Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, además de siete socios: Brasil, Chile, Jamaica, México, Panamá, Paraguay, Trinidad & Tobago, y 22 bancos privados de la región andina. La CAF tiene su sede principal en la ciudad de Caracas, Venezuela, y dispone de Oficinas de Representación en las capitales de sus principales países accionistas.

Sus principales actividades son: actuar como intermediario financiero, movilizandorecursos desde países industrializados hacia la región, financiar el desarrollo de infraestructura productiva, promover el desarrollo, fomentar el comercio e inversiones y apoyar al sector empresarial.

CAF es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo de la infraestructura vial de Bolivia. Con la ejecución de este proyecto la institución habrá financiado la construcción de 5.600 kilómetros de carreteras de la red vial fundamental del país.

## **5. Capítulo V Propuesta de la investigación.**

### **5.1. Diseño de un diplomado en Derecho de vía y programa de reposición de pérdidas.**

#### **5.1.1. Competencias (generales y específicas) del diplomante en derecho de vía.**

##### **5.1.1.1. Competencias Generales.**

Conoce y aplica el derecho de vía, analizando la normativa nacional y las salvaguardas de los organismos financiadores a la liberación del derecho de vía, procediendo al registro del dominio público vial, para la ejecución de la construcción de carreteras, ejerciendo un alto nivel de negociación y resolución de conflictos.

##### **5.1.1.2. Competencias Específicas.**

- Conoce y aplica el derecho de vía y el registro del dominio público vial diferenciando ésta disciplina con las otras ramas del derecho.
- Analiza la normativa nacional y las salvaguardas de los organismos financiadores a la liberación del derecho de vía, aplicando las más pertinentes a los distintos casos que presenta el estudio, proyección y ejecución de carreteras.
- Registra el dominio público vial, aplicando todos los procedimientos y formalidades exigidas por la constitución y las leyes del Estado Plurinacional.
- Ejerce un alto nivel de negociación y resolución de conflictos en situaciones que lo demanden como la resistencia de afectados, autoridades originarias u otras que causen demora o imposibilidad de ejecución de proyectos.
- Asume una postura de responsabilidad y pro actividad al momento de realizar la aplicación del derecho de y el registro del dominio público vía.

### 5.1.3. Malla curricular y módulos a cursarse.

#### Primer modulo

**Tabla 6 Primer Modulo**

<b>Nociones generales de derecho y derecho de vía.</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Derecho de vía</li><li>- Otras disciplinas del derecho que interviene en el derecho de vía (derecho agrario, derecho civil).</li></ul> <p>Normativa específica del derecho de vía:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Constitución política.</li><li>- manual ambiental de carreteras.</li><li>- Ley 966, ley del derecho de vía y del registro público de dominio vial.</li><li>- LEY GENERAL DE TRANSPORTES, LEY N° 165 LEY DE 16 DE AGOSTO DE 2011</li><li>- Ley de Medio Ambiente N° 1333 de 27 de abril de 1992</li></ul>
--	---

Fuente: Elaboración Propia

En el primer módulo se prono el estudio de normativas aplicables dentro el derecho de vía donde se propone el estudio de las normativas vigentes dentro de esta temática dentro estas se describirán normas como la constitución política del estado , manual ambiental de carreteras, ley 966, ley del derecho de vía y del registro público de

dominio vial, LEY GENERAL DE TRANSPORTES, LEY N° 165 LEY DE 16 DE AGOSTO DE 2011 y la Ley de Medio Ambiente N° 1333 de 27 de abril de 1992.

Ahora bien en este también se transmitirá conocimientos respecto a la actualidad la Red Vial Fundamental misma que constituye la integración interdepartamental de comunicación de transporte terrestre donde se hará entender que el Derecho de Vía establece el uso, la liberación, estudio, construcción, mejoramiento y mantenimiento de las vías de comunicación terrestre construidas y por construir ya sean estas por Cooperación Internacional o Nacional, mediante el cual el Estado administra por medio de instituciones encargadas de controlar, supervisar y fiscalizar las obras en beneficio y desarrollo de la sociedad

## **Segundo módulo**

**Tabla 7 Segundo Modulo**

<b>Programa de reposición de pérdidas y recursos metodológicos</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Programa de reposición de pérdidas.</li><li>- Manual ambiental de carreteras.</li><li>- Metodología para el trabajo de campo.</li><li>- Instrumentos para el levantamiento de información en el trabajo de campo.</li><li>- Criterios para la definición de afectado</li><li>- Criterios para la definición de la condición legal del afectado (propietario o poseedor).</li></ul>
--	--

Fuente: Elaboración Propia

En este módulo se estudiará y se transmitirá los conocimientos necesarios respecto al programa de reposición de pérdidas y recursos metodológicos de vía donde se

asimilaran los programas, manuales, instrumentos y criterios referente a la reposición de perdida.

Dentro este módulo se enseñara respecto a el programa de reposición de pérdidas en el mismo se identificara valorara y evaluara la infraestructura publica de las vías es de esta manera que el modulo desarrollara capacidades y habilidades dentro los cursantes respecto a la identificación de derechos, usos, predios, infraestructura y actividades dentro del derecho de vía, la identificación de posibles impedimentos físicos de ocupación del derecho de vía que impliquen un obstáculo para la etapa constructiva, Definición de mecanismos de compensación para cada caso en el proceso de liberación del derecho de vía, asi como también de Definición de parámetros técnicos que permitan el avalúo de la infraestructura que se ha identificado, avalúo de los terrenos afectados y valoración de las actividades productivas identificadas.

### **Tercer módulo**

**Tabla 8 Tercer Modulo**

<b>Liberación del derecho de vía.</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Liberación del derecho de vía.</li><li>- Normativa aplicable al derecho de vía.</li><li>- La expropiación.</li><li>- Documentos necesarios por parte de afectado.</li><li>- Determinación del justí precio.</li><li>- Acuerdos firmados por los afectados, beneficiarios y autoridades.</li></ul>
---------------------------------------	---

Fuente: Elaboración Propia

En el presente módulo de estudio se pretenderá hacer conocer y fortalecer los conocimientos respecto a la ley 966 ley del derecho de vía y del registro público de dominio vial así mismo se desarrollaran los conceptos necesarios para lograr una mejor comprensión respecto a la misma refiriendo que dentro nuestro estado consiste en la adquisición de derechos de propiedad, posesión de buena fe o de uso para fines del dominio público, bajo responsabilidad institucional de la Administradora Boliviana de Carreteras - ABC.

Así mismo se estudiara una gran realidad en nuestro país respecto a la liberación del derecho de vía donde se presentara uno de los principales problemas referido a las carreteras siendo que al momento de la liberación del Derecho de Vía, se da la existencia de asentamientos ya sean legales o ilegales que perjudican el avance de las obras, son procesos en los cuales la defensa de los bienes de dominio público se hace a veces muy difícil en razón a la mentalidad de los administradores de justicia, existiendo un desconocimiento sobre el Derecho de Vía como bien de dominio público, aspecto esencial en que la Administradora Boliviana de Carreteras tropieza.

#### **Cuarto módulo**

**Tabla 9 Cuarto Modulo**

<p><b>Registro del dominio público vial.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Registro del dominio público.</li> <li>- Dominio público vial.</li> <li>- Procedimientos para el registro ante autoridad jurisdiccional.</li> <li>- Perfeccionamiento del dominio público.</li> <li>- Finalización de la etapa de liberación de vía y registro público vial.</li> </ul>
--	--

Dentro de este módulo se procede a identificar la normativa vigente respecto al registro del dominio público Vial dónde se estudia los registros del dominio público en lo mínimo público Vial el procedimiento para el registro ante las autoridades competentes y la financiación de las etapas de la liberación de la vía esto con finalidad de habilitaciones de carreteras Ya que el registro público de dominio Vial se crea para la protección y defensa de las redes de carreteras fundamentales dentro de nuestro estado plurinacional lo que garantiza la construcción de las diferentes vías a lo largo del país por ello este módulo es bastante importante y que desarrolla elementos necesarios dentro del conocimiento del derecho de vías y carreteras para el cursante

### Quinto módulo

**Tabla 10 Quinto Modulo**

<p><b>Normativa de los organismos internacionales de financiamiento.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Primacía constitucional.</li> </ul> <p>Normativa internacional aplicable al derecho de vía:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Convenio 169 de la OIT</li> <li>- Salvaguardas de la CAF</li> <li>- Salvaguardas del BID.</li> <li>- Convenios aplicables a los pueblos indígenas.</li> </ul>
--	---

Fuente: Elaboración Propia

El presente módulo es bastante importante y uno de los más necesarios en transmitir debido a la carencia y falta de conocimiento actual que presentan Los profesionales abogados respecto a las normativas de los organismos internacionales y de financiamiento de carreteras que se tiene dentro de nuestro país es importante conocer los convenios y Asimismo las salvaguardas que se tiene tanto del banco interamericano del desarrollo así como de la corporacion andina de fomento , mismas normativas aplicables dentro nuestro país que desarrolla un apoyo bastante

importante para la construcción de carreteras y vías dentro nuestro estado es importante transmitir que la corporación andina de fomento suministra servicios financieros en mejora de las infraestructuras carreteras del Estado así también el banco interamericano de desarrollo dónde se estudiará las normativas necesarias que permiten que este apoyo pueda lograr un desarrollo de nuestro país

Asimismo se estudiará todas las acciones de estas entidades de apoyo hacia nuestro estado respecto a la construcción de vías que hasta la fecha se tuvo dentro de nuestro país.

### **Sexto módulo**

**Tabla 11 Sexto Modulo**

<p><b>Negociación y resolución de conflictos</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Teoría del conflicto</li> <li>- Transformación constructiva de conflictos</li> <li>- Cultura de paz</li> <li>- Modos originarios de resolución de conflictos</li> <li>- Planificación política</li> <li>- Negociación</li> <li>- Conciliación</li> <li>- Mediación</li> <li>- Arbitraje</li> </ul>
--	---

Fuente: Elaboración Propia

El ultimo modulo será dirigido a fortalecer los conocimientos de los profesionales abogados respecto a la negociación y resolución de conflictos con el objeto de Desarrollar la comprensión básica sobre la naturaleza, procedimientos, práctica y

alcances de la mediación por ello también se mejorara las competencias, habilidades y aptitudes necesarias para llegar a una negociación efectiva interpersonal y/o corporativa, otorgara herramientas especializadas para el desempeño exitoso en medios alternos de solución de conflictos, de acuerdo a últimas tendencias y avances. Así mismo se compartirá múltiples herramientas para la solución efectiva de conflictos interpersonales y corporativos para que los cursantes también adquieran destrezas en este ámbito.

#### 5.1.4. Carga horaria y créditos

**Tabla 12 Carga Horaria**

<b>MODULO</b>	<b>HORAS ACADÉMICAS EN AULA</b>	<b>HORAS INDEPENDIENTES</b>	<b>TOTAL DE HORAS</b>
<b>1</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>80</b>
<b>2</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>80</b>
<b>3</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>80</b>
<b>4</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>80</b>
<b>5</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>80</b>
<b>6</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>80</b>
<b>TOTAL</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>480</b>

Fuente: Elaboración Propia

### **5.1.5. Perfil del cursante**

#### **5.1.5.1. Perfil de ingreso**

El Diplomado va dirigido a profesionales de las áreas de las ciencias jurídicas y sociales que, sin embargo, por su diseño multidisciplinario es muy pertinente para aquellos funcionarios y profesionales independientes, ingenieros, agrónomos y arquitectos que desempeñan actividades en el sector de estudio, proyección y ejecución de carreteras, los cuales, por su trabajo convergen en el derecho de vía y el registro del dominio público vial.

#### **5.1.5.2. Perfil de egreso**

Los egresados del Diplomado en Derecho de vía y registro del dominio público vial serán profesionales con conocimientos sólidos, (teórico – metodológico) en el derecho de vía, que posibilite la adquisición de destrezas y habilidades en la liberación del derecho de vía y el registro del dominio público.

A nivel de competencias generales, los egresados dispondrán de la capacidad de:

- Conoce y aplica el derecho de vía, analizando la normativa nacional y las salvaguardas de los organismos financiadores a la liberación del derecho de vía.
- Procede al registro del dominio público vial, para la ejecución de la construcción de carreteras, ejerciendo un alto nivel de negociación y resolución de conflictos.

A nivel de competencias específicas, se encontrarán capacitados para:

- Conoce y aplica el derecho de vía y el registro del dominio público vial diferenciando ésta disciplina con las otras ramas del derecho.
- Analiza la normativa nacional y las salvaguardas de los organismos financiadores a la liberación del derecho de vía, aplicando las más pertinentes

a los distintos casos que presenta el estudio, proyección y ejecución de carreteras.

- Registra el dominio público vial, aplicando todos los procedimientos y formalidades exigidas por la constitución y las leyes del Estado Plurinacional.
- Ejerce un alto nivel de negociación y resolución de conflictos en situaciones que lo demanden como la resistencia de afectados, autoridades originarias u otras que causen demora o imposibilidad de ejecución de proyectos.

#### **5.1.6. Metodología del curso**

El enfoque metodológico para la dirección de aprendizaje, se procederá con la siguiente secuencia:

- Metodologías analíticas.
  - Clases magistrales
  - Investigación Bibliográfica y de Campo
  - Discusión de textos (se proporcionará material vía correo electrónico o por soporte digital en las sesiones presenciales de clases).
  - Trabajos grupales: representaciones escénicas de casos.
  - Los estudiantes durante el ciclo de los módulos leerán y analizarán la normativa aplicable, la cual constituye la base del derecho de vía, mismos que serán programados con antelación con los estudiantes, a fin de evaluar la lectura y comprensión de los capítulos por parte de los educandos.
  - Los estudiantes de manera individual presentarán un tema de investigación para la presentación y defensa de la monografía.
  - Sistemas de información.
  - Interacción con las nuevas tecnologías de información y comunicación, blogs, redes sociales, google class room, plataformas virtuales de coordinación.

- Metodologías activas.
  - Aprendizaj basado en solución de casos.
  - Aprendnizaje basado en proyectos.
  - Aprendizaje basado en clases a la inversa

#### **5.1.7. Sistema de evaluación.**

El sistema de evaluación para la presente modalidad presencial tomará en cuenta las siguientes directrices:

La modalidad es presencial, por lo que se requerirá para la aprobación de cada módulo un 80 % de asistencia para poder dar por aprobado el módulo.

El sistema de valuación cuantitativo tendrá una escala de 1 a 100 puntos, siendo la nota mínima 1 y la máxima 100, tomándose como nota de aprobación para cada módulo del diplomado el parámetro de 71 puntos sobre 100.

Por otra parte, el estudiante en cada módulo deberá cumplir con la presentación del 80 % de los trabajos asignados por los docentes, siendo estos.

## **6. Capítulo VI Conclusiones y Recomendaciones.**

### **6.1. Conclusiones.**

El derecho de vía es una rama del derecho de vital importancia dentro del desarrollo estratégico para nuestro país, en ese entendido la formación de profesionales competentes y eficaces en el tema es necesario para concretizar y efectivizar los proyectos de construcción de carreteras.

Así mismo del análisis y sistematización de los datos provenientes de la investigación tenemos que los proyectos de construcción de carreteras tienen tres fases, una de estudio, otra de ejecución y finalmente la fiscalización. De estas fases en la que el profesional abogado más participa es en el estudio y la fiscalización, sin embargo, es justamente en la fase de estudio en la que tiene mayor actividad el profesional jurista, siendo parte de los equipos PRP (programa de reposición de pérdidas) y en el equipo de liberación del derecho de vía.

Por otra parte, acerca de las competencias que debería tener estos profesionales encargados de la aplicación de la norma referente al derecho de vía, están las competencias cognitivas, las cuales se refieren que son los conocimientos del profesional abogado, conocimientos que se refieren al manejo de la constitución política del estado, la ley 066 del derecho de vía y registro público vial, la ley INRA y todo lo referente al derecho agrario, el derecho civil específicamente en lo que corresponde al derecho propietario y las relaciones civiles entre particulares y de particulares con el estado.

Así mismo sobre la normativa interna y las salvaguardas de la cooperación internacional, el profesional abogado aplicar la norma arriba citada, estudiando y analizando cada por caso y de forma individual para cada controversia legal que se encuentre en los proyectos de construcción de carreteras. Sobre las salvaguardas debemos señalar que son lineamientos, directrices que la cooperación internacional, en específico la Corporación Andina de Fomento y el Banco Interamericano de Desarrollo, que son indispensables y requisitos fundamentales al momento de

implementar los proyectos de construcción de carreteras. Las salvaguardas son lineamientos sociales y ambientales que protegen a los afectos resultante de los proyectos de protección de carreteras.

## Bibliografía

- Álvarez, M. M. (2011). Perfil del docente en el enfoque basado en competencias. *Revista Electrónica Educare*, XV (I), 99-107.
- Amador R., Didriksson A. (Coords.) (2011). Escenarios de la universidad pública latinoamericana. México: iisue.
- Ander-Egg E. (2003). Métodos y técnicas de investigación social VI. Buenos Aires: Lumen Humanitas
- Bobioo, Roberto. (2012). Teoría general del derecho. (p. 151).
- Bauman, Zygmunt. (2007). Los retos de la educación en la modernidad líquida. Barcelona: Gedisa.
- Becerril, O., Álvarez, I. y Nava R. (2012). Frontera tecnológica y eficiencia técnica de la educación superior en México. *Revista Mexicana De Investigación Educativa*.
- Comité Ejecutivo de la Universidad Boliviana. Reglamento General de Estudios de Post Grado de la Universidad Boliviana del XIII Congreso Nacional de Universidades. Mayo 2022.
- Documento base de contratación. Administradora boliviana de carreteras.
- Manual ambiental de carreteras. Administradora boliviana de carreteras.
- Ley 966 derecho de via y registro publico vial
- Dall Alba y Sandberg, J. (1996). educación por competencias en la práctica profesional. *Ciencia Instruccional*. 24, 411 \_ 437. DOI: 10.1080/02602930701773067
- Díaz, Á. (2006). El enfoque de competencias en la educación:¿ Una alternativa o un disfraz de cambio?. *Perfiles educativos*.
- Hernández, S., Fernández, C. y Baptista, L. (2006). Metodología de la investigación. México: McGraw-Hill Interamericana .
- Hernández, M. (2011). Prioridades, políticas y educación Superior. *Revista de la Educación Superior* Vol. XL
- Perrenoud, P. (2009). Enfoque por competencias¿ una respuesta al fracaso escolar? *Pedagogía social. Revista interuniversitaria*.

- Pinto R; Galaz J., Padilla G. (2012). Estudios Nacionales sobre Académicos en México: Una Comparación Metodológica. *Revista de Educación Superior*. XLI (3), No. 163.
- Prat-Bau, N., Boixadós. A., Mesquida J., Palacin, J. (2012). Proyecto de innovación docente: hilos conductores: transversalidad docente y pensamiento analítico en trabajo social. *Portularia*. XII.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo Humano PNUD. (2015). Índice de Desarrollo Humano para las entidades federativas. México: PNUD.
- Reglamento General y Reglamentos Específicos de Universidades Privadas. D.S. N° 1433 de 12 de diciembre de 2012. Estado Plurinacional de Bolivia.
- Rodríguez, R.L., García, M.M. (2007). Compendio de estrategias bajo el enfoque por competencias. Instituto Tecnológico de Sonora.
- Rueda, M. (2009). La evaluación del desempeño docente: consideraciones desde el enfoque por competencias. *Revista electrónica de investigación educativa*.

**Anexos.**

**Anexo 1.**

	<b>UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS</b>	
<b>CENTRO PSICOPEDAGÓGICO Y DE INVESTIGACIÓN EN EDUCACIÓN SUPERIOR</b>		
<b>MAESTRÍA PSICOPEDAGOGÍA Y EDUCACIÓN SUPERIOR (VERSIÓN XVIII)</b>		

<b>Guía de entrevista (semiestructurada)</b>	
<b>V. Datos de identificación</b>	
<b>Investigación:</b> “Competencias académicas en el diseño curricular de un diplomado en derecho de vía carretero desde la teoría fundamentada”.	
<b>Entrevistador</b>	Diego Leandro Ramírez Romero
<b>Entrevistado</b>	
<b>Profesión/Formación</b>	
<b>Último grado académico alcanzado</b>	

<b>Institución</b>		
<b>Actividad / Cargo</b>		
<b>Objetivo de la entrevista</b>		
<b>Lugar de la entrevista</b>		
<b>Fecha de realización</b>		
<b>VI. Desarrollo de la entrevista con base en las categorías</b>		
<b>9. Competencias Academicas</b>		
<b>N°</b>	<b>Pregunta</b>	<b>Respuesta</b>
1	¿Qué habilidades y destrezas deben demostrar los profesionales abogados en los proyectos de construcción de carreteras?	
2	¿Qué actitudes deben asumir los profesionales abogados al momento de encarar proyectos de construcción de carreteras?	
3	¿Qué competencias academicas	

	deben desarrollar los profesionales abogados al momento de resolver problemáticas reales a partir de la significación y comprensión de la norma y su aplicación?	
4	¿Cómo desarrollar competencias académicas en los profesionales abogados para una correcta interpretación de la norma a aplicar en proyectos de construcción de carreteras?	
5	¿Qué valores como profesional en Derecho debe dirigir el accionar del profesional en derecho en su actividad profesional?	
<b>10. Normativa interna</b>		
<b>N°</b>	<b>Preguntas</b>	<b>Respuestas</b>
1	¿Qué normativa interna general, debe conocer el profesional abogado en proyectos de construcción de	

	carreteras?	
<b>2</b>	¿Qué normativa interna específica sobre el derecho de vía debe conocer el profesional abogado que trabaja en proyectos de construcción de carreteras?	
<b>3</b>	¿Existe normativa interna objetiva aplicable al derecho de vía?	
<b>4</b>	¿Existen vacíos legales al momento de aplicar la norma en los proyectos de construcción de carreteras?	
<b>5</b>	¿De qué normativa supletoria hace uso el profesional abogado en los proyectos de construcción de carreteras ante las lagunas jurídicas?	
<b>6</b>	¿Qué normativa interna (general y específica) y que salvaguardas de la cooperación internacional debe contemplar un postgrado en derecho de	

	vía?	
<b>11. Salvaguardas de la cooperación internacional</b>		
<b>Nº</b>	<b>Preguntas</b>	<b>Respuestas</b>
<b>1</b>	¿Qué son las salvaguardas que exige la cooperación internacional para los proyectos de construcción de carreteras?	
<b>2</b>	¿Qué directrices de la cooperación internacional existen para los proyectos de construcción de carreteras?	
<b>3</b>	¿Qué salvaguardas de los organismos de cooperación internacional debe manejar entre sus conocimientos el profesional legal en los proyectos de construcción de carreteras?	
<b>4</b>	¿Cómo y cuándo se aplican las salvaguardas de la cooperación internacional en los proyectos de construcción de carreteras?	

5	¿Cómo ayudan las salvaguardas en el los proyectos de construcción de carreteras?	
<b>12. Proyectos de construcción de carreteras.</b>		
<b>Nº</b>	<b>Preguntas</b>	<b>Respuestas</b>
1	¿Cuáles son las características que debe tener un proyecto de construcción de carreteras?	
2	¿Qué profesionales participan en los proyectos de construcción de carreteras?	
3	¿Qué trabajo realiza el equipo del Programa Recuperación de Pérdidas (PRP) en los proyectos de construcción de carreteras?	
4	¿Qué herramientas y procedimientos para el relevamiento de campo se deben impartir a los participantes del diplomado en derecho de vía?	

<b>5</b>	¿Cómo se debe manejar la negociación de conflictos en los proyectos de construcción de carreteras?	
----------	--	--