

ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS - ABC



**PROYECTO DE DESARROLLO DE CAPACIDADES
EN EL SECTOR VIAL**

CARRETERA SANTA CRUZ - TRINIDAD

EVALUACION SOCIAL

AGOSTO 2015

Contenido

INTRODUCCIÓN.....	1
1. ANTECEDENTES.....	2
1.1. OCUPACIÓN DEL DERECHO DE VÍA	3
2. CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN Y LOS PRINCIPALES ASENTAMIENTOS DE LA CARRETERA TRINIDAD - SANTA CRUZ	3
2.1 PRINCIPALES PUEBLOS O CENTROS URBANOS	6
2.2. COMUNIDADES RURALES	7
2.3 ESTANCIAS PRIVADAS.....	8
2.4 PUEBLOS INDÍGENAS.....	8
PUEBLO INDÍGENA GUARAYO	9
PUEBLO INDÍGENA SIRIONO	11
3. ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN EL AREA DEL PROYECTO	14
4. PRINCIPALES IMPACTOS IDENTIFICADOS.....	19
5. CONSULTAS PÚBLICAS DIRIGIDAS A LA IMPLEMENTACION DE UN PLAN DE PUEBLOS INDIGENAS (PPI) CON LOS PUEBLOS SIRIONO Y GUARAYO	22
PRIMER MOMENTO: APERTURA DE RELACIONAMIENTO Y DISEMINACIÓN DE INFORMACIÓN RELATIVA AL PROYECTO.....	23
SEGUNDO MOMENTO: CONSULTA LIBRE, PREVIA A LA IMPLEMENTACIÓN DEL PPI	25
TERCER MOMENTO: RELACIONAMIENTO CON LAS COMUNIDADES INDIGENAS DURANTE LA IMPLEMENTACION DEL PROYECTO (PROTOCOLO)	26
PRINCIPIOS BÁSICOS DEL PROCESO DE RELACIONAMIENTO.....	27
6. PLAN DE GESTION SOCIAL	28
6.1 PROGRAMAS DE CAPACITACION PARA MICROEMPRESARIOS	29
7. BIBLIOGRAFIA.....	33

INTRODUCCIÓN.

El Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia a través de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), con recursos financieros del Banco Mundial ha determinado como prioridad nacional, trabajar sobre la conservación vial de la carretera Santa Cruz – Trinidad que forma parte de la Red Vial Fundamental N° 9 y que es la principal vía de conexión entre los departamentos de Santa Cruz y Beni.

Como efecto de la aplicación de las Políticas Operacionales de la entidad financiadora, el Proyecto de Desarrollo de Capacidades en el Sector Vial, Carretera Santa Cruz / Trinidad además de operar en el mantenimiento de la vía, prevé incidir en el fortalecimiento de las capacidades institucionales de la ABC, fundamentalmente en los ámbitos social y ambiental, apuntalando los mecanismos institucionales pre existentes

El proyecto abordará las necesidades clave de movilidad y accesibilidad de aproximadamente 3 millones de habitantes (400,000 en Beni y 2.6 millones en Santa Cruz) ubicados en el área de influencia ampliada del corredor Trinidad-Santa Cruz, además de unos 500,000 usuarios de otras regiones que utilizan el corredor como vía de tránsito.

En esta línea se prevé la realización de la Evaluación Social, como insumo fundamental para caracterizar el contexto de intervención, con la debida amplitud proporcional a la naturaleza del proyecto y a la etapa en que se encuentra. El propósito es describir la zona de intervención a partir de la identificación de los diferentes actores y sectores sociales vinculados a la carretera.

La Evaluación Social se estructura en seis partes. La primera, plantea los antecedentes generales del proyecto para posteriormente en la segunda desarrollar la caracterización de los principales actores sociales y los asentamientos. La tercera parte describe las principales actividades económicas en el área del proyecto, referido principalmente al trabajo de las microempresas de mantenimiento de la carretera. En la cuarta parte se infieren algunos posibles efectos positivos y negativos que pudiera determinar el Proyecto en la población. La quinta parte describe los momentos para la Consulta Pública dirigida a la implementación de un Plan de Pueblos Indígenas. Finalmente se plantea un Plan de Gestión Social que permita mitigar los posibles efectos sobre las microempresas de mantenimiento.

1. ANTECEDENTES

La infraestructura de un país constituye una de las plataformas más importantes para su crecimiento económico. En este contexto, la infraestructura caminera que permite la comunicación por vía terrestre, se ha convertido en un elemento de gran trascendencia de integración nacional, al permitir el desplazamiento de su población poniendo en contacto a productores, distribuidores y consumidores, contribuyendo al fortalecimiento de la actividad económica productiva.

Las atribuciones y funciones que le competen a la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) implican: promover, planificar, programar, coordinar, supervisar, evaluar la ejecución de estudios, diseños de planes, programas de ejecución de obras de construcción nueva, reconstrucción, rehabilitación y/o mejoramiento, mantenimiento y conservación, atención de emergencias viales y de operación, control de pesos y dimensiones, seguridad vial y atención de usuarios, para lograr la transitabilidad permanente y adecuada en la Red Vial Fundamental.

En este entendido, el Proyecto de Desarrollo de Capacidades en el Sector Vial, Carretera Santa Cruz / Trinidad, busca ejecutar trabajos de conservación que aseguren condiciones óptimas del tramo de tal manera que se garantice la transitabilidad vehicular permanente.

El Tramo "Santa Cruz - Trinidad" forma parte de la Carretera Interdepartamental RVF Nº 9. Hace aproximadamente quince (15) años ha sido pavimentada y durante el periodo 2008 - 2009 se ha realizado el sello de fisuras. El tramo presenta una topografía llana y algo ondulada y actualmente el pavimento tiene capa de rodadura de tratamiento superficial doble. Algunos sectores se encuentran en buen estado y otros se encuentran con deterioro de gran magnitud.

Considerando la data del tramo y con la finalidad de contar con un Estudio a Diseño Final para el Mantenimiento Periódico del Tramo "Santa Cruz - Trinidad", la ABC con recursos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), ha contratado los servicios de la Sociedad Accidental SGT-CONAM, para el desarrollo de la evaluación estructural de la plataforma de la "CARRETERA INTERDEPARTAMENTAL Nº 9". En atención al alcance del trabajo instruido, la consultoría fue concluida y aprobada el mes de mayo de 2012.

Debido a que el tramo "Santa Cruz - Trinidad" se constituye en la principal vía de conexión entre los Departamentos de Santa Cruz y Beni, es considerado como prioridad nacional dentro el Plan de Conservación Vial de la ABC. Es por ello que se ha determinado efectuar su rehabilitación y mejora, con el fin de devolverle a la vía sus condiciones de operatividad de tal manera que se logre contar con una carretera transitable durante todo el año.

Para tal efecto, se ha previsto la realización de obras de rehabilitación en el tramo, las mismas que no implican grandes movimientos de tierra ni la desestructuración y compactación de suelos debido a que el área ya ha sido intervenida durante la construcción de la carretera actual.

Con el propósito de cumplir con los mecanismos de salvaguarda que forman parte de las políticas operacionales del Banco Mundial, entidad financiadora del proyecto, se ha previsto la elaboración del presente documento de Evaluación Social, atendiendo la necesidad de caracterizar el ámbito de intervención, identificando a la mayor cantidad de actores sociales vinculados a la carretera y los posibles impactos que puedan darse. Esta metodología de trabajo se orienta a mejorar las capacidades institucionales de la ABC en éste ámbito.

Cabe resaltar que el tramo se encuentra enmarcado dentro de la Licencia Ambiental (Certificado de Dispensación):CD3 No 4836/12 emitida el 17 de Mayo de 2012, la que corresponde al Programa Nacional de Conservación Vial "Región Llanura Chaco Beniana y Escudo Brasileño", licencia que compromete el cumplimiento de medidas de prevención, mitigación, seguimiento y control sociales y ambientales establecidas para actividades de rehabilitación.

La elaboración de la Evaluación Social ha permitido identificar la presencia de población indígena e intercultural en la zona de intervención, en base a la información recabada de los Planes de Desarrollo Municipal, Planes de Gestión Territorial Indígena, investigaciones históricas y etnográficas, así como el propio contacto con la gente.

Finalmente, es necesario señalar que la Evaluación Social acompaña la formulación del Plan para Pueblos Indígenas, el Marco Medioambiental, y el Marco de Reasentamiento.

1.1. OCUPACIÓN DEL DERECHO DE VÍA

El ámbito de ejecución de la rehabilitación y conservación se desarrollará sobre la vía existente, en donde no se han identificado ocupaciones irregulares dentro del derecho de vía. Las actividades del proyecto no prevén la realización de variantes o modificaciones al trazo de la carretera que puedan significar la afectación y posterior desplazamiento de terceros, por lo que no existe la necesidad de adquisición de tierras por parte del proyecto.

2. CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN Y LOS PRINCIPALES ASENTAMIENTOS DE LA CARRETERA TRINIDAD - SANTA CRUZ

La Evaluación Social como herramienta metodológica ha permitido identificar y caracterizar socialmente el área de intervención del Proyecto.

La región de implementación del Proyecto corresponde al tramo Santa Cruz – Trinidad, en este espacio geográfico, se identifican distintos conglomerados sociales, entre los que destaca el pueblo Indígena Guarayo, asimismo se identifica la presencia del pueblo Siriono como parte del área de influencia indirecta, existen también en la zona de intervención comunidades campesinas, interculturales, estancias ganaderas, propiedades privadas, agroindustriales, colonias menonitas entre otras.

Gráfico N° 1



El proyecto mejorará las condiciones clave de movilidad y accesibilidad de aproximadamente 3 millones de habitantes (400,000 en Beni y 2.6 millones en Santa Cruz) ubicados en el área de influencia ampliada del corredor Trinidad-Santa Cruz, además de unos 500,000 usuarios de otras regiones que utilizan actualmente el corredor como vía de tránsito.

La carretera presta servicio directo a los municipios de Cotoca, Pailon, Cuatro Cañadas, San Julian, San Javier, San Ramon, El Puente, Ascención de Guarayos y Trinidad abarcando más de 567 kilómetros.

La población beneficiaria de estos municipios desglosada por sexo, según el Censo 2012, muestra los siguientes datos:

Población distribuida por sexo según Municipio

AREA # 070102	Cotoca
Es mujer u hombre	Casos
Mujer	22.015
Hombre	23.504
Total	45.519
Total	37.866
AREA # 070502	Pailón
	STA CRUZ
Mujer	18.068
Hombre	19.798
Total	37.866
AREA # 071104	San Julián
	STA CRUZ
Mujer	22.457
Hombre	24.959
Total	47.416
AREA # 080102	San Javier
	SANTA CRUZ
Mujer	53.554
Hombre	53.042
Total	106.596
AREA # 071103	San Ramón
	STA CRUZ
Mujer	3.533
Hombre	3.957
Total	7.490
AREA # 071503	El Puente
	STA CRUZ
Mujer	6.215
Hombre	7.990
Total	14.205
AREA # 071501	Ascensión de Guarayos
	STA CRUZ
Mujer	13.042
Hombre	14.028
Total	27.070
AREA # 080602	San Andrés
	BENI
Mujer	5.657
Hombre	6.846
Total	12.503
AREA # 080101	Trinidad
Mujer	53.554
Hombre	53.042
Total	106.596

Fuente: <http://datos.ine.gob.bo/binbol/RpWebEngine.exe/Portal?&BASE=CPV2012COM>.

El mejoramiento y mantenimiento de la calidad y utilidad del corredor son sumamente importantes para las necesidades económicas y sociales locales. Aproximadamente 30 por ciento de los residentes de estos municipios se dedican a la producción agrícola y agroforestal, por lo tanto, dependen de este corredor para transportar sus productos a ciudades y mercados más grandes y acceder a insumos baratos y tecnología para la producción.

2.1 PRINCIPALES PUEBLOS O CENTROS URBANOS

En el área del Proyecto Santa Cruz – Trinidad, se encuentran diferentes comunidades y centros poblados, a continuación referimos algunos:

Cuatro Cañadas, ubicado a 120 kilómetros de la ciudad de Santa Cruz, sobre la carretera troncal –asfaltada- Santa Cruz Trinidad. Es la sexta sección municipal de la provincia Ñuflo de Chávez, además de Concepción, San Javier, San Ramón, San Antonio de Lomerío y San Julián. El pueblo de Cuatro Cañadas, capital del nuevo municipio, fue fundado el 28 de julio de 1986, como resultado del elevado flujo migratorio proveniente del interior del país.

El Municipio fue creado mediante Ley 2322 del 28 de enero de 2002, como un desmembramiento del municipio de San Julián. El nuevo municipio es parte del área de expansión agrícola al este del río Grande, uno de los afluentes de la cuenca amazónica.

Pailon, el municipio de Pailón es la segunda sección municipal de la Provincia Chiquitos y está ubicado a una distancia de 51 Km. al este de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra. Está influenciado por tres vías camineras: la carretera interdepartamental Santa Cruz – Beni, hacia el norte, la transcontinental que une Santa Cruz – Puerto Suárez y la vía férrea Santa Cruz- Puerto Suárez, hacia el este.

En el municipio existen cinco cantones y 20 comunidades en total, contando la zona urbana de Pailón. La población del municipio, es básicamente de origen chiquitano; existiendo también comunidades formadas por pobladores de los valles cruceños y colonos procedentes de otros departamentos del país (Chuquisaca y Potosí, principalmente).

San Ramón, el municipio de San Ramón es la Segunda Sección Municipal de la provincia Mamoré; tiene un solo centro urbano, que es la población de San Ramón, que a la vez, es la capital del municipio. Aparte de este centro urbano, el municipio no tiene otras localidades con más de 1000 habitantes o que tengan una condición de "pueblo". Además de la población de la localidad de San Ramón, todos los demás habitantes del municipio viven en comunidades, asentamientos dispersos o estancias ganaderas, con menos de 500 habitantes.

El Puente, la capital de la sección se encuentra ubicada a 246 Km de Santa Cruz, entre las poblaciones de San Ramon y Ascención de Guarayos, sobre la carretera Trinidad – Santa Cruz. Se encuentra dividido en cuatro distritos, o zonas de

características homogéneas, las comunidades han privilegiado su ocupación alrededor de la carretera. La población de las comunidades que integran el municipio son de origen multiétnicas, encontrándose también comunidades formadas por migrantes quechuas.

Ascensión de Guarayos, es el primer centro urbano más importante del Municipios, su población asciende a 20.955 habitantes, siendo esta la capital de la Primera Sección Municipal de la Provincia Guarayos, su composición es diversa, no obstante los orígenes de su población se asientan en pueblo indígena guarayo.

2.2. COMUNIDADES RURALES

Las comunidades campesinas rurales tienen un origen diverso, se establecieron fundamentalmente a partir de las décadas del 70 y 80 en torno a la apertura de la carretera Trinidad y Santa Cruz, constituyendo la frontera agrícola de colonización espontánea. (COTIM/CIDDEBENI:1993). Otras comunidades fueron conformadas por ex peones de las estancias que con el tiempo fueron constituyendo poblamientos espontáneos, en tanto que otras son comunidades nuevas que recibieron dotaciones de tierras de la Reforma Agraria, constituidas básicamente por emigrantes de otras regiones del país.

La vinculación caminera de los principales centros poblados y las comunidades del área dispersa, todavía es precaria, muchos de ellos están relativamente aislados durante determinadas épocas del año. En este contexto la vinculación carretera en óptimas condiciones es vital para los departamentos de Beni y Santa Cruz.

La falta de caminos en condiciones óptimas en Beni, exige la habilitación y uso de otros medios de transporte, una de las principales vías de acceso a las comunidades y centros poblados de todo el departamento, es la vía área. Se estima que en el departamento del Beni existen más de 500 pistas entre comerciales y privadas (ubicadas en las estancias ganaderas, aunque la mayoría son de tierra y presentan enormes dificultades de aterrizaje en época de lluvias) (MDSP 1999, en Pacheco 2001). El transporte fluvial constituye otra alternativa principal, aunque el cambio frecuente de los cursos de ríos, las inundaciones, sedimentos y material vegetal obstaculizan un tránsito permanente.

Asimismo las carreteras en periodos de lluvia e inundación se han convertido en el único refugio posible para resguardar la integridad de las familias y los animales, al constituir la elevación de la plataforma de la carretera el único lugar donde podían reubicarse las familias afectadas mientras esperaban que bajen las aguas y cese la inundación.

Nueva Creación de Cotoca, entre las comunidades campesinas establecidas en el tramo carretero se establece la importancia de la Subcentral Campesina Nueva Creación de Cotoca, que se encuentra localizada en el Municipio de San Andrés (provincia Marban), y es un asentamiento que data aproximadamente de principios de la década de 1980, motivada precisamente por la apertura del camino Trinidad –

Santa Cruz. La población de algunas comunidades del área de influencia del Proyecto recién se asentó, entre los años 1985 y 1990. Conformada por migraciones internas de criollos y mestizos de Trinidad y Santa Cruz (comunidades más antiguas) y de Moxos e Itenéz, comunidades relativamente nuevas (PDM, 1998).

La proximidad de los asentamientos a la carretera Trinidad – Santa Cruz, posibilita la transferencia de sus productos agrícolas y pecuarios a los mercados de consumo. La presión poblacional sobre los recursos no es demasiado significativa debido a que la carretera facilita la emigración de la población campesina. En este sentido se podría hablar de un flujo poblacional que se inicia en las comunidades más pobres ubicadas en las áreas inundadizas, tiene como destino intermedio las comunidades con áreas de altura (como las de Nueva Creación de Cotoca) y como destino final las ciudades de Santa Cruz y Trinidad. Otro importante factor que caracteriza la dinámica del área es la actividad económica basada en la ganadería como actividad sustitutiva.

Las comunidades campesinas asentadas a los márgenes de la carretera extraen una variedad de madera que es vendida como leña en las tejerías de Trinidad, existiendo también la extracción de madera con Planes de Manejo.

Casarabe, La comunidad se ubica al este de la ciudad de Trinidad a aproximadamente 51 kilómetros. Se vincula por el camino interdepartamental Trinidad – Santa Cruz. El censo de población y vivienda 2001 del INE cuantificó a 901 personas, distribuidos en 133 viviendas.

2.3 ESTANCIAS PRIVADAS

Son propiedades privadas cuya actividad principal es la ganadería practicando además agricultura en pequeña escala orientada al auto abastecimiento. Albergan a varias familias en calidad de trabajadores agrícolas y ganaderos permanentes (asalariados) y eventuales (jornaleros).

2.4 PUEBLOS INDÍGENAS

En el tramo carretero Trinidad – Santa Cruz, se han identificado dos pueblos indígenas vinculados de alguna manera a la carretera: los Guarayo y los Siriono.

Es importante señalar que estos pueblos indígenas han sido identificados porque tienen consolidado social y jurídicamente su reconocimiento como “Territorios Indígenas Originarios Campesinos” (TIOC). El Territorio del Pueblo Guarayo se encuentra directamente vinculado a la carretera, de forma tal que algunos de sus asentamientos se hallan dispuestos sobre la actual vía. Por su parte los Siriono, se encuentran relativamente distantes de la carretera y forman parte del área de influencia indirecta del Proyecto. Asimismo se identifica la presencia de población multiétnica chiquitana y guaraní como parte de la territorialidad de la región, pero sin relación importante con la vía

PUEBLO INDÍGENA GUARAYO

El conglomerado más importante y representativo del área es el **guarayo**, está presente tanto en las comunidades rurales como en los centros urbanos. En el trayecto se identifica la existencia de comunidades indígenas guarayas y comunidades de tierras altas autodenominados interculturales (colonizadores) de origen aymara y quechua. Aparentemente su población es fluctuante y su interacción con las comunidades más antiguas y tradicionales de la zona es aún difusa.

La denominación "Guarayo" proviene de "guara" - guerrero y "yu" - blanco, que en el idioma Guarayo quiere decir parcialidad blanca – guerrera.

El año 1996, la COPNAG, mediante memorial presentado al Instituto Nacional de la Reforma Agraria, inicia el proceso legal de la demanda territorial. Ésta abarcaba 2.194.433 hectáreas localizadas en toda la provincia Guarayos y parte de la provincia Ñuflo de Chávez del departamento de Santa Cruz. Situada en la zona de transición de la Amazonía a la Chiquitanía, con una economía organizada preponderantemente alrededor la extracción de madera e influida por el complejo industrial sojero y el avance de cultivos comerciales arroceros y otras oleaginosas, y la presencia haciendas ganaderas (ganadería extensiva).

A efectos del saneamiento de la demanda territorial indígena, el Estado declaró inmovilizadas 2.117.166 hectáreas de la superficie, dividiendo ésta en cinco polígonos o áreas operativas de trabajo. Asimismo, como manda el reglamento de la ley INRA la repartición estatal competente en asuntos indígenas y originarios elaboró, el año 1999, un Informe de Necesidades Espaciales que recomendó una superficie a dotar de 1.349.882 hectáreas. La superficie saneada y titulada a favor de COPNAG hasta julio de 2010 alcanzaba 1.140.628 hectáreas, el 51% de la superficie inicialmente demandada por COPNAG. La titulación fue gradual, entregándose nueve títulos de propiedad colectica a la organización representativa del pueblo Guarayo.

Ascensión de Guarayos es capital de la Primera Sección Municipal de la Provincia Guarayos, está constituida por 3 Cantones, Cantón Ascensión de Guarayos (Capital), Cantón San Pablo y Cantón Santa María o Nueva Esperanza, (actualmente distritos) mismos que a su vez están divididos en 16 comunidades rurales (de las cuales 1 tiene carácter indígena San Pablo), 24 OTB´s del área urbana y 47 zonas agrarias dedicadas exclusivamente a la producción agrícola.

Organización Social

Organizativamente el pueblo Guarayo se adscriben como parte de la Central de Organizaciones de Pueblos Nativos de Guarayos COPNAG y a nivel nacional forman parte de la Confederación de Pueblos Indígenas del Oriente de Bolivia CIDOB.

Actores Locales

Pueblo Indígena	Titular de Saneamiento como TIO ¹ c ¹	Organización a la que se adscribe	Centrales Indígenas
Guarayo	Central de Organizaciones de los Pueblos Nativos Guarayos	Regional: COPGNAG Nacional: CIDOB	<ul style="list-style-type: none"> • Ascensión de Guarayos • Urubichá • Salvatierra • Yotaú • Yaguaru • San Pablo • Cururú

Éstas se organizan en seis centrales repartidas en áreas específicas de la demanda y dos subcentrales. Si bien cada central y comunidad tiene sus reglamentos referidos al acceso a la tierra y a los recursos naturales renovables, es COPNAG la que articularía y controlaría el territorio titulado, y a quién el Estado central tiene la obligación de dirigirse, por un lado, a consultar sobre aspectos que afecten su integralidad y, por otro, entregar recursos para fomentar actividades económicas que mejoren las condiciones de las comunidades que representan.

La Organización de Pueblos Nativos Guarayos está organizada en seis centrales:

- Central Indígena Multiétnica Ascensión, CIMA que agrupa a 35 zonas agrarias y 4 comunidades.
- Central Comunal San Pablo, CCSP que agrupa a 9 zonas agrarias.
- Central Comunal Urubicha, CECU que agrupa a 29 zonas agrarias
- Central Étnica de Comunidades Originarias de Salvatierra. CENCOS que agrupa a 3 zonas agrarias.
- Central Comunal Yaguaru, CECY - YAGUARU que agrupa a 11 zonas agrarias.
- Central Comunal Yotaú, CECY - YOTAU que agrupa a 7 zonas agrarias.
- Sub Central Indígena Cururú CEICU que agrupa a 4 zonas agrarias.
- Sub Central Indígena Cachuela

Asimismo se identifica la importante presencia de la Central de Mujeres Indígenas Guarayas (CEMIG) que busca consolidar la participación de la mujer en todos los ámbitos de desarrollo en el marco del respeto a sus derechos.

Uso de los recursos naturales

Guarayos es una de las seis regiones productoras tradicionales de madera en Bolivia, con un potencial de participación nacional, estimada en 2006, con 35% en la

¹ TIO^c: Territorio Indígena Originario Campesino

producción de madera. La madera, es el recurso natural renovable que marca la economía de la TCO y su área de influencia. Si bien el Estado es quien detenta el derecho de otorgar permisos para el aprovechamiento sostenible de los recursos maderables, es la organización indígena COPNAG quien tiene la prerrogativa de uso y aprovechamiento exclusivo de los recursos maderables y no maderables del bosque guarayo.

Las familias que conforman las comunidades, tradicionalmente usan los recursos del bosque, maderables y no maderables, con fines domésticos. Estos derechos son exclusivos de las familias y se administran a nivel de las asambleas comunales, Su validez es vitalicia y se transfieren a los descendientes. No obstante, el aprovechamiento comercial de la madera implica, además del consentimiento de la COPNAG, la aprobación de los planes de manejo forestal por parte de la instancia especializada del Estado. Si bien COPNAG detenta el derecho de aprovechamiento, las comunidades y asociaciones forestales son quienes acceden al aprovechamiento comercial, a través de acuerdos formales con en sus asambleas comunales y con sus centrales

Economía

Las comunidades indígenas y campesinas se dedican fundamentalmente a la actividad agrícola, produciendo básicamente para su subsistencia y eventualmente generan pequeños excedentes. Entre los principales cultivos para el consumo familiar se destaca el arroz, maíz, yuca y plátano. La mayor parte del arroz y el maíz se destina al autoconsumo (60%). Mientras que el plátano y la yuca son derivados en mayores volúmenes a la comercialización. (70% y 53%, respectivamente) en los mercados locales.

Otra alternativa de subsistencia de las comunidades es la venta de madera, tomando en cuenta su fácil acceso, mayor rentabilidad y menores costos de producción.

Para comprender la economía de las comunidades guarayas es necesario ubicarlas espacialmente, en el norte, el sur y el oeste de la TCO. Al patrón de ubicación de las comunidades deben agregarse dos especificidades: las comunidades tradicionales guarayas (es especial en el norte) y la población guaraya urbana. Las primeras son comunidades predominantemente rurales asentadas en áreas de difícil acceso, mantienen una fuerte lealtad lingüística y remarcan su identidad cultural a tiempo de interactuar con otros grupos no étnicos. Los segundos son personas que habitan áreas urbanizadas, sus asentamientos se hallan vinculados a la carretera, tienen acceso a campos agrícolas denominados zonas agrarias, y están implicados en otras actividades (comercio y servicios); étnicamente guarayos, más bilingües, con pautas de consumo urbanas modernas.

PUEBLO INDÍGENA SIRIONO

El territorio de los Siriono forma parte de los Municipios de Trinidad, San Andrés y San Javier, éste pueblo indígena constituye parte del área de influencia indirecta de

la carretera Trinidad – Santa Cruz, ya que el tramo carretero no compromete directamente territorio Siriono, hallándose el territorio y sus asentamientos distantes de la vía carretera. El pueblo del Ibiato y pueblo Pata de Águila se encuentran a 3 km. de la carretera que va de Trinidad a Casarabe y el Carmen del Iténez. En la comunidad se encuentra la Iglesia en lo más alto de la Loma, alrededor de la comunidad se localizan las pampas naturales y los montes que albergan los animales silvestres.

La comunidad vecina a la TIOC, es Casarabe situada sobre el tramo carretero, organizativamente es identificada como campesina y no forma parte de la TIOC Siriono, no obstante se debe atravesar esta comunidad para llegar a las comunidades.

El Territorio que ancestral y tradicionalmente ocupa el Pueblo Indígena SIRIONÓ fue reconocido por el Estado boliviano mediante Decreto Supremo 22609 de fecha 24 de septiembre de 1990. En el marco de la Ley Nº 1715, este territorio, ha sido sujeto a proceso de saneamiento, producto del cual hasta el momento se ha emitido el Certificado de Saneamiento SAN-TCOBEN0003, de fecha 15 de septiembre de 2003.

Pertencen a la Nación o Pueblo: Mbia Sirionó, los idiomas que hablan actualmente son Sirionó y Español.

Historia

La cultura Sirionó tuvo contacto reciente con la sociedad entre los años 1920 a 1940. La situación de necesidad por las inundaciones hace que los Sirionó voluntariamente se contacten con gente que vivía por la zona y sean tomados como mano de obra casi gratuita por empresarios del lugar, más tarde el Estado tomará cartas en el asunto, según autores como Lhem, Roca y Suarez entre otros.

Antes de esto el pueblo Sirionó era nómada y su conformación se daba en “bandas” o grupos que transitaban juntas o separadas, pero muy bien definidas, porque cada una tenía un líder que generalmente era el de carácter más fuerte, mejor cazador y buen guerrero. Este según las crónicas era elegido por su pueblo y era el único en la banda que tenía el privilegio de la poligamia.

El pueblo Sirionó no pudo realmente ser reducidos por los misioneros Franciscanos, ya que éstos abandonarían las misiones de Guarayos por el sometimiento y acoso que sufrían de estos últimos. El proceso de evangelización se da de forma reciente por la década de los 60 apoyado por el Instituto Lingüístico de Verano.

Estos apuntes históricos podrían ayudar a comprender las prácticas culturales que los Sirionó mantienen hasta hoy en cuanto a las normas de convivencia y relacionamiento de grupo.

Asentamientos y vías de acceso

Los Sirionó se encuentran asentados en el Territorio Indígena Sirionó (TIS). El territorio Sirionó se encuentra al Sureste de los llanos de Moxos con un territorio de 62.903 Hectáreas

Dos comunidades conforman el asentamiento Sirionó dentro del departamento del Beni; la primera y más numerosa es la Comunidad del Ibiato y la segunda es la comunidad Pata de águila en el municipio de San Javier, situada a 12 Km del Ibiato, sobre el camino a Carmen del Iténez.

El acceso a estas comunidades se realiza por un camino de ripio, la movilidad se la realiza en motocicleta o en transporte público (minibuses) de algunos vecinos de Casarabe una o dos veces al día. Asimismo la comunidad cuenta con un transporte propio resultado de los beneficios otorgados por el Plan de Manejo que implementa en el Polígono II de su territorio.

La comunidad y TCO Sirionó del Ibiato se encuentra bordeando el río Cocharcas, afluente del río San Pablo, el cual desemboca en el río Mamoré. Otras fuentes de agua son los arroyos y cañadas que cruzan el territorio, siendo los más importantes el Kiriasé y el Iriachití. El territorio del Ibiato tiene suelos inundables y pantanosos, con espacios no inundables que se aprovechan para la agricultura. La temperatura promedio es de 30 grados centígrados la mayor parte del año. La precipitación anual promedio es de 1.580 mm.

Organización social

Actualmente, la asamblea es el órgano máximo de decisión. De ella depende el Consejo del Pueblo Sirionó, que coordina los proyectos al interior del Territorio Indígena Originario Campesino y representa los intereses del pueblo ante el Estado.

La autoridad tradicional es el "ererecua", hoy denominado el término de "cacique", quien ejerce una jefatura sobre todo moral y de prestigio. Actualmente existen cuatro caciques que dependen de la Asamblea Comunitaria denominada "Consejo del Pueblo Sirionó". Los Sirionó están afiliados a la Central de Pueblos Indígenas del Beni y por tanto a la CIDOB.

Economía

Los Sirionó tienen una economía de subsistencia basada en la caza y la pesca principalmente, como actividad secundaria realizan una agricultura para el autoconsumo de productos propios de la zona como yuca, maíz, joco, frejol, camote entre otros. Actualmente y en estadio germinal existen emprendedores que están incursionando en la producción de miel de caja, ya que el pueblo Sirionó tiene un amplio conocimiento ancestral y gusto de este producto.

En la comunidad el Ibiato la economía de mercado es casi nula ya que solo existe una tienda que provee de elementos como galletas, refrescos, alcohol, coca, cigarrillos entre los más requeridos. Por la cercanía si se necesitaran otros productos diferentes

los pobladores recurren a Casarabe donde encuentran diferente tipo de negocios y en todo caso podrían ir a la capital municipal, Trinidad.

Caracterización de acceso a servicios básicos

En la comunidad del Ibiato se ha construido tanques elevados, para dotación de agua potable, sin embargo esta en gestión la conexión domiciliaria por parte del Gobierno Municipal, a la fecha no está en funcionamiento. Las comunidades consumen agua de atajados (pozas naturales) las cuales utilizan también para bañarse, lavar sus utensilios y otros. La comunidad Pata de Águila dispone de este servicio.

Por otra parte si bien no existe un sistema de alcantarillado para el desecho de sus aguas servidas, a través de una ONG han logrado la instalación de letrinas domiciliarias construidas de manera precaria que pueden constituirse en focos de infección.

En cuanto al sistema de salud solo disponen de un centro de salud en la comunidad el Ibiato que cuenta con un médico residente SAFCI y una enfermera, no contando con ninguna especialidad, este centro actualmente se encuentran en ampliación de su infraestructura para la implementación de especialidades.

Respecto a la educación en ambas comunidades cuentan con Unidades Educativas que comprenden los ciclos primario y secundario.

3. ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN EL AREA DEL PROYECTO

Las Microempresas prestan todos los servicios necesarios para realizar la Conservación Vial y actividades de Atención de Emergencias en las Carreteras de la Red Vial Fundamental (RVF), para obtener un nivel de servicio óptimo de la vía según indicadores de conservación, disponiéndose de mano de obra y herramientas para las actividades señaladas.

Los trabajadores de las microempresas pertenecen a diferentes centros poblados y comunidades, su vinculación con la carretera es estrictamente laboral, puesto que sus viviendas se encuentran dispuestas en diferentes poblaciones de acuerdo a su origen.

Microempresas de Mantenimiento

Las Microempresas que realizan actividades dentro la Carretera Santa Cruz – Trinidad ascienden a 23 microempresas, con un total de 164 socios y el presupuesto anual para la gestión 2015 corresponde a la suma de 6.386.177,60 Bs. (Seis millones trescientos ochenta y seis mil ciento setenta y siete 60/100 bolivianos), de acuerdo a los cuadros adjuntos.

Microempresas Identificadas en el Tramo

MICROEMPRESA	REGIONAL	TRAMO	# DE SOCIOS	CATEGORIA	MONTO DE CONTRATO
Tramo: Asuncion de Guarayos - Trinidad					
EL PILAR	BENI	BN04	7	A	473.315,80
GUAPAY I	BENI	BN04	6	B	217.581,84
GUARAYOS	BENI	BN04	6	B	217.581,84
LAS PALMAS	BENI	BN04	6	B	217.581,84
VILLA GRANDE	BENI	BN04	6	B	217.581,84
EL PARAISO	BENI	BN04	7	A	473.315,80
NUEVA JERUSALEN I	BENI	BN04	6	B	217.581,84
SAN JORGE	BENI	BN04	8	B	290.109,12
LA ESPERANZA	BENI	BN04	10	B	362.636,40
RENACER	BENI	BN04	9	B	326.372,76
VILLA CRUZ	BENI	BN04	7	B	253.845,48
MIRAFLORES	BENI	BN04	8	B	290.109,12
MATIQUEPIRI	BENI	BN04	10	B	362.636,40

Tramo: Cruce Pailon - Asuncion de Guarayos					
SAN MIGUEL SOCIEDAD CIVIL	SANTA CRUZ	SC01	7	B	253845,48
SAN LUIS SOCIEDAD CIVIL	SANTA CRUZ	SC01	6	B	217.581,84
NUEVA VIDA SOCIEDAD CIVIL	SANTA CRUZ	SC01	9	B	326.372,76
SAN RAMON SOCIEDAD CIVIL	SANTA CRUZ	SC01	9	B	326.372,76
FORTIN LIBERTAD SOCIEDAD CIVIL	SANTA CRUZ	SC01	5	B	181.318,20
LA SENDA SOCIEDAD CIVIL	SANTA CRUZ	SC01	7	B	253.845,48
SURUCUSI SOCIEDAD CIVIL	SANTA CRUZ	SC01	6	B	217.581,84
EL PUENTE SOCIEDAD CIVIL	SANTA CRUZ	SC01	6	B	217.581,84
MOMENE SOCIEDAD CIVIL	SANTA CRUZ	SC01	7	B	253.845,48

Tramo: Cotoca - Cruce Pailon					
PUERTO PAILAS SOCIEDAD CIVIL	SANTA CRUZ	SC08	6	B	217.581,84

Las Microempresas que realizan actividades dentro la Carretera Santa Cruz – Trinidad ascienden a 23 microempresas, con un total de 164 socios y socias jefas y jefas de hogar.

El presupuesto anual para la gestión 2015 corresponde a la suma de 6.386.177,60 Bs. (Seis millones).

Tramo	# de MCV	# de Socios	Monto Contrato
Cotoca-Cruce Pailon	1	6,00	217.581,84
Cruce Pailon-As. Guarayos	9	62,00	2.248.345,68
As. Guarayos-Trinidad	13	96,00	3.920.250,08
Total	23	164,00	6.386.177,60

Las tareas para la conservación vial con Microempresas en las diferentes carreteras de la RVF son muy diversas, para ello se adjunta un cuadro que enuncia cada una de estas actividades.

ACTIVIDADES DE LAS MICROEMPRESAS

Nº	DE SUPERVISIÓN Y ADMINISTRATIVAS	ACTIVIDAD
1	Pavimentos Asfálticos	Conteo de vehículos
2		Bacheo Asfáltico (Mezcla Preparada a Mano)
3		Bacheo Asfáltico (Mezcla Preparada en Planta)
4		Bacheo y parcheo de la plataforma y de las bermas
5		Sello a mano (Rutinario)
6		Sello de grietas a Mano
7		Reparación de deformaciones superficiales
8		Bacheo Profundo (en CA y TS)
9		Capa Base para Bacheo
10	Bermas	Mantenimiento de Bermas Pavimentadas
11	Caminos de Grava	Reposición de Ripio
12	Caminos de Grava y tierra	Nivelación o Bacheo a mano
13		Estabilización de caminos de tierra
14	Pavimento de Hormigón y Otros	Reparación de Desprendimientos Superficiales
15		Bacheo de Pavimentos Rígidos
16		Sello de Juntas o grietas, pavimento rígido
17		Sellado y resellado de fisuras
18		Reparación de bordes de Juntas de Pavimento Rígido
19		Mantenimiento de Caminos Adoquinados
20		Mantenimiento de Caminos Empedrados
21	Mantenimiento de Caminos Enlosetados	
22	Drenaje	Limpieza de Alcantarillas
23		Limpieza de Cunetas a mano

24		Reparación de alcantarillas
25		Limpieza de cauces o lechos de río (Palizada)
26		Limpieza manual de zanjas de coronamiento
27		Disipadores de energía
28	Canales, Bateones y Vados	Reconformación de Canales
29		Mantenimiento de Bateones
30		Espigones de madera
31	Derecho de Vía - Control de Vegetación	Recortar pasto y maleza a mano
32		Recortar pasto y maleza a máquina
33		Desbroce y control de vegetación
34		No Arborización
35		Jardinería
36		Siembra de vegetación
37	Otros Mantenimientos en el Derecho de Vía	Reparación de Cercas y Vallas
38		Reparación de Barandas de Seguridad
39		Reparación y Mantenimiento de alumbrado
40		Limpieza de la calzada, de las bermas y el derecho de vía
41		Reparación separador central
42		Descontaminación Visual
43		Cuidado y vigilancia de la vía
44	Puentes	Mantenimiento de Puentes
45		Limpieza y mantenimiento de la estructura de puentes
46		Limpieza y pintura de barandas de puentes
47	Túneles	Mantenimiento de Túneles
48	Muros de Contención	Mantenimiento de Muros de contención
49	Señalización Vertical	Mantenimiento de Señales Verticales
50		Mantenimiento de señales verticales
51		Mojones de Hº para señalización
52		Mantenimiento mojones de referencia
53	Señalización horizontal	Mantenimiento rutinario de señales Horizontales
54		Reposición de señales Horizontales
55		Mantenimiento de Marcas en el Pavimento
56		Limpieza de tachas reflectivas
57	Producción de Materiales	Trab. Preliminares p/ preparación de Yacim. y Canteras
58	Explotación de Materiales Pétreos	Acopio de Materiales
59	Producción de	Fabricación de Tubos de hormigón

60	Elementos Prefabricados	Fabricación de Otros Elementos
61	Mant. de Emergencia	Despejar Vía Obstruida
62		Remoción y limpieza de derrumbes
63		Construir Desvíos y Conexiones Temporarias
64		Reponer Terraplén
65		Construir Diques o aumentar sección a Canales
66		Atención de emergencias
67		Mejoramiento de accesos a trasbordador
68	Mejoramiento Limitado	Excavación común a mano para alcantarillas y muros
69		Excavación en roca para alcantarillas y muros
70		Construcción de Alcantarillas en Sitio
71		Construcción de alcantarillas
72		Construcción de Bateones
73		Apertura de Cunetas y Zanjas
74		Otros Mejoramientos
75		Escollerado de Piedra
76		Colocación de Gaviones
77		Construcción de Muros
78		Servicio a la Comunidad
79		Participación en las actividades de capacitación
80		Construcción de muros de mampostería de piedra en seco
81		Relleno y compactado manual p/alcantarillas y muros
82		Construcción y colocación de señales verticales
83		Demolición
84		Colocación de Gaviones tipo colchón (4,0x2,0x0.3)
85		Colocación de tubos de concreto o metálicos
86		Colocación de Barreras de seguridad
87		Construcción y Colocación de Barreras de Seguridad
88		Reparación de paramentos defectuosos
89		Hormigón en recalces o soleras
90		Excavación para Estructuras
91		Revestimiento de cunetas de Ho. So.

Es importante mencionar que dos de estas microempresas EL PALMAR y EL PARAISO están especializadas, y pertenecen al tramo BN04, sus especialidades son en bacheo y

sello de fisuras; asimismo también fueron capacitados en Seguridad Vial, vale decir, señalización horizontal, colocado de tachas, etc.

El procedimiento para conformar una microempresa especializada básicamente es por la necesidad del tramo, en este caso el Supervisor Vial realiza el requerimiento y la capacitación se realiza directamente en coordinación con PROVIAL, quienes realizan la evaluación a la microempresa postulante y se realiza la capacitación.

4. PRINCIPALES IMPACTOS IDENTIFICADOS

Dado que la ejecución del proyecto se desarrollará sobre la vía existente, las obras de rehabilitación no implicarán nuevos impactos significativos fuera del área anteriormente intervenida por la construcción de la carretera hace 15 años. La presente evaluación social, tampoco identifico la existencia de pasivos sociales vinculados a la vía, ni se conocieron reclamos o necesidades en relación a la vía no atendidas anteriormente. Esto implica que los impactos están únicamente referidos a lo que pueda o no ocasionar el proyecto de mantenimiento vial.

Generalmente todas las intervenciones humanas causan impactos sobre el entorno natural, sin embargo existen diversos niveles de impactos. Los impactos correspondientes a obras de rehabilitación, conservación o mantenimiento de un tramo carretero, generalmente son preexistentes, y se constituyen de menor impacto que cuando se construye por primera vez una vía. En este entendido, no se prevé la generación de actividades directamente relacionadas a la explotación comercial de recursos naturales o culturales causada por un uso nuevo del territorio como el que podría generarse con la apertura de una vía carretera.

A continuación se pretende identificar los posibles impactos negativos y positivos para la rehabilitación y mejora de la carretera Trinidad – Santa Cruz, en las comunidades que podrían ser afectadas de forma directa e indirecta. Cabe recalcar que las labores de mejora y rehabilitación de los caminos vecinales rurales son consideradas como de Categoría 3, según el Reglamento General de Gestión Ambiental conexas de la Ley de Medio Ambiente, en el 95% de los casos se trabaja sobre las base de caminos o rutas ya existentes y en labores de mantenimiento rutinario o periódico.

Impactos positivos

A corto plazo

- ✓ Incremento de la demanda de mano de obra para la población local, y por ende generación de ingresos adicionales y mejora de la calidad de vida de la población. Éste aspecto podrá plasmarse en función al mantenimiento de una política clara de incorporación de trabajadores/as locales. Su fluctuación será evidente, pero podrá formalizarse con el establecimiento de empresas comunitarias de conservación.
- ✓ El esperado incremento de la demanda de mano de obra es también una

oportunidad para la generación de ingresos y consolidación de las microempresas que tradicionalmente trabajan en la vía y la región.

A mediano y largo plazo

- ✓ Mejora del tránsito comercial y articulación de mercados, los productores de la región podrán trasladar sus productos de forma masiva a los mercados de Trinidad y Santa Cruz, se facilitará el ingreso de productos de otras regiones, lo que se traducirá en un flujo económico constante. También es posible que se incremente la producción a razón de la mejora de condiciones para la comercialización.
- ✓ La rehabilitación de la carretera reducirá notablemente tiempos para el tránsito de la población y el transporte de mercaderías.
- ✓ Incremento del flujo turístico en la región.
- ✓ Disminución de la migración debido a las alternativas de empleo generadas.
- ✓ Incremento del valor económico de las propiedades agropecuarias y comerciales situadas a ambos lados de las rutas rehabilitadas o pavimentadas.
- ✓ Disminución de accidentes de tránsito.
- ✓ Acceso oportuno de la población de las comunidades a centros de salud, educación y otros servicios básicos.
- ✓ Revalorización de sitios arqueológicos como la Loma Casarabe (Ya excavada y con amplios estudios) a través de la generación de circuitos de turismo cultural.

Impactos Negativos

Considerando la importancia que representa para el desarrollo económico y social la rehabilitación y conservación de un tramo carretero y con el propósito de minimizar los posibles impactos en la población y en los terrenos que conforman el derecho de vía, se tomarán en cuenta los posibles impactos negativos, únicamente si las condiciones actualmente identificadas sufren cambios. Es decir, si se manifestaran ajustes al diseño o existiera la necesidad de realizar una obra complementaria adicional.

A corto plazo

Los impactos negativos considerados a continuación, constituyen solo probabilidades que solo se materializaran en caso de que el proyecto presente en su desarrollo algún tipo de ajuste al diseño existente y requiera de cambios en su geometría.

Posibles Impactos

Variables que determinan el posible impacto	Impacto	Categorías
Afectación a su producción.	Pérdida parcial de su producción en el D.D.V. sea para comercialización, trueque o autoconsumo.	Propietarios o poseedores.
Afectación a su terreno.	Pérdida parcial del terreno en el D.D.V. hacia una menor producción.	Propietarios o poseedores.
Afectación parcial o total del inmueble.	Pérdida parcial del inmueble.	Propietarios o poseedores.
Residencia en el inmueble.	Pérdida de la vivienda.	Propietarios, poseedores, arrendatarios, usufructuarios o tenedor.
Actividad económica en el inmueble afectado, o en el área afectada, o renta derivada del inmueble.	Pérdida parcial o total de los ingresos.	Propietarios de comercios, industrias o servicios y rentistas.
Vivienda única del afectado.	Pérdida de funcionalidad de la única vivienda del afectado.	Propietarios o poseedores.
Afectación a familias vulnerables.	Alto Grado de Vulnerabilidad del Afectado.	Familias cuya jefatura de hogar es asumida por: <ul style="list-style-type: none"> • Madre Sola • Tercera Edad • Menores a cargo de la dirección del hogar • Personas con capacidades diferentes o enfermedad • Familia numerosa • Miembros de la familia con discapacidad • Bajos ingresos económicos.
Hallazgos fortuitos arqueológicos e históricos	Posible daño al patrimonio cultural	Sitios arqueológicos sobre el DDV Sitios históricos sobre el DDV
Cementerios, y recordatorios (tumbas conmemorativas de fallecidos que se hallan a un lado de la carretera).	Pérdida del recordatorio	Familiares
Posible afectación a la actividad económica.	Pérdida total y/o parcial de los ingresos económicos.	Trabajadores/ras de las microempresas de conservación vial

A mediano y largo plazo

- ✓ En caso de identificar la afectación a nuevos sitios arqueológicos y en base a los antecedentes arqueológicos e históricos de la región, se prevé efectuar durante la etapa de la rehabilitación y conservación de la obra un monitoreo arqueológico a cargo de un especialista del área, quien efectuara el seguimiento, control y en el caso de hallazgos fortuitos, el rescate de los posibles restos materiales, siguiendo el protocolo establecido por el Ministerio de Culturas.
- ✓ Al realizar el trabajo de rehabilitación de la Carretera Santa Cruz – Trinidad, varias microempresas quedarán sin su fuente de trabajo, sin embargo cabe destacar que no habrán afectaciones a sus viviendas y por ende no existirá una desestructuración de su entorno familiar. La supresión del trabajo de las microempresas de mantenimiento de la carretera *es relativo* pues se constituye en un impacto que dependerá en gran medida de la generación de estrategias para el cambio del patrón productivo a través del desarrollo de procesos de capacitación y/o las posibilidades de asimilación como trabajadores en la rehabilitación del tramo.

5. CONSULTAS PÚBLICAS DIRIGIDAS A LA IMPLEMENTACION DE UN PLAN DE PUEBLOS INDIGENAS (PPI) CON LOS PUEBLOS SIRIONO Y GUARAYO

La Evaluación Social desarrollada en el marco del Proyecto Conservación Vial Trinidad – Santa Cruz, se ha desarrollado en concordancia con la Política Operacional OP 4.10 y O.P. 4.12 del Banco Mundial; políticas elaboradas bajo la misión de coadyuvar a reducir la pobreza y lograr un desarrollo sostenible con absoluto respeto de la dignidad, derechos humanos, economías y culturas de los Pueblos Indígenas.

Como resultado de esta Evaluación, se han identificado los posibles efectos del proyecto sobre los pueblos indígenas Siriono y Guarayo. Esto a su vez ha conducido a la necesidad de elaborar un Plan de Pueblos Indígenas (PPI), que permita potenciar todos los efectos positivos que el proyecto tendrá sobre estas poblaciones y sus culturas.

Para esto, se ha programado el desarrollo de un proceso de consultas con tres momentos. El primer momento, cumple con la condición de información previa y está destinado a abrir el proceso de relacionamiento con las comunidades indígenas y poner a su consideración el Proyecto. Esta fase, ha sido desarrollada como parte de la Evaluación Social y un documento borrador Marco de Pueblos Indígenas.

El segundo momento ha sido planificado con el objetivo de disponer las condiciones para la consulta libre, previa a la implementación del PPI. Está destinado a examinar los posibles impactos del proyecto por los propios representantes de los pueblos

indígenas, de tal manera que logren identificarse los posibles programas a ser incluidos en el PPI y obtener su consentimiento para el desarrollo de los mismos.

El tercer momento, se ha planificado en el entendido de sostener las relaciones con las comunidades indígenas sirionó y guarayas durante el Proyecto, en un contexto de diálogo y concertación permanente. Esto permitirá aplicar los programas del PPI garantizando la participación y consentimiento de los pueblos indígenas sirionó y guarayo, de tal manera que los beneficios del desarrollo alcancen resultados concretos a tiempo de fortalecer sus espacios de participación en el Proyecto en el contexto de la vertebración nacional.

El proceso de consulta en sus tres momentos, se respalda en las disposiciones legales de la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, el Convenio 169 de la OIT y la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, que en este contexto concreto significa facultar a las comunidades guarayas y sirionó para que protejan sus derechos, generando acuerdo sobre algunos mecanismos concretos que potencien los impactos positivos del proyecto sobre estos pueblos, sus culturas y se garantice la participación de estas poblaciones a lo largo de la implementación del Proyecto.

PRIMER MOMENTO: APERTURA DE RELACIONAMIENTO Y DISEMINACIÓN DE INFORMACIÓN RELATIVA AL PROYECTO.

En el entendido de dar curso al establecimiento de un sistema de relaciones con las comunidades indígenas del área del proyecto y atendiendo una serie de demandas de diferentes organizaciones sociales de los Municipios de la zona para que se haga efectiva la mejora del tramo, se ha dado cumplimiento a la socialización de las acciones a desarrollarse como parte del proyecto de mantenimiento y conservación del tramo carretero Trinidad-Santa Cruz.

Esta socialización tuvo carácter de consulta en torno a la posición de los actores en relación al proyecto, respecto a lo cual hay una posición general favorable a la realización del mismo. Se han sostenido reuniones en el siguiente orden:

- ❖ *Reunión de socialización para dar curso al inicio del proyecto, realizada el 29 de mayo de 2015, en Santa Cruz.*
- ❖ *Reunión de socialización para dar curso al inicio del proyecto, realizada el 02 de junio de 2015 en Ascensión de Guarayos.*
- ❖ *Reunión de socialización para dar curso al inicio del proyecto, realizada el 03 de junio de 2015 en Trinidad – Beni.*

Los resultados de estas consultas determinaron que la ABC Departamental de Santa Cruz y ABC Departamental Beni, sostendrán reuniones periódicas con las organizaciones indígenas del nivel local con acompañamiento de la CIDOB como

instancia nacional a la que están afiliadas para informar sobre las actividades del proyecto y coordinar acciones que apuntalen los beneficios que el proyecto les pueda brindar. Asimismo se desarrollará una dinámica similar con otros actores locales: transportistas, comerciantes, OTB, Sindicatos Agrarios, microempresas directamente involucrados en la carretera.

❖ **Reunión de Coordinación y apertura social de fecha 29 de mayo de 2015, en Santa Cruz.**

Quienes Participaron:

Actores institucionales Públicos

ABC Nacional – ABC Beni –ABC Santa Cruz

Actores sociales locales:

Federación de Transporte 18 de Noviembre –Beni

Organizaciones Indígenas locales

CIDOB: Confederación de Pueblos Indígenas del Oriente de Bolivia

Actor Institucional Privado

Belmonte Ingenieros

Resultados obtenidos

- La CIDOB manifiesta su acuerdo con los trabajos encarados por la ABC y compromete su participación.
- Se acuerda el desarrollo de las reuniones en Ascensión de Guarayos y Trinidad para socializar y coordinar con las organizaciones sociales los proyectos a desarrollarse en el tramo carretero, se definen fechas y lugares.

❖ **Reunión de coordinación e Información de fecha 02 de junio de 2015 en Ascensión de Guarayos.**

Actores institucionales Públicos

ABC NACIONAL

ALCALDE MUNICIPAL ASCENCIÓN DE GUARAYOS

Organizaciones Indígenas locales

COPNAG: Central de Organizaciones de los Pueblos Nativos Guarayos

CECU – URUBICHA: Central Comunal Urubicha

CECY – YAGUARU: Central Comunal Yaguaru

BS: Bartolina Sisa de Ascensión de Guarayos

SIRIONO

CIEA: Central Indígena de Ascensión

CEMIG: Central de Mujeres Indígenas Guarayas –Yaguaru

Resultados obtenidos

- Las organizaciones locales solicitan prontitud en la ejecución del proyecto.
- Solicitan información y coordinación permanente de los trabajos a desarrollarse.

❖ Reunión de coordinación e Información de fecha 03 de junio de 2015 en Trinidad – Beni.

Actores institucionales Públicos

ABC NACIONAL – ABC BENI –

Organizaciones Indígenas locales y regionales

CPIB: Central de Pueblos Indígenas del Beni

CPEM – B: Central de Pueblos Étnicos Mojeños del Beni

CMIB: Central de Mujeres Indígenas del Beni

IBIATO

Resultados obtenidos

- Las organizaciones locales manifiestan su acuerdo para realizar el mejoramiento del tramo carretero.
- Manifiestan la urgente necesidad de mejorar el tramo debido al estado de la carretera.
- Solicitan información permanente de los trabajos a desarrollarse.

SEGUNDO MOMENTO: CONSULTA LIBRE, PREVIA A LA IMPLEMENTACIÓN DEL PPI

El proceso de organización, concertación y definición de la realización de la Consulta Pública se dará a partir de un proceso de coordinación y consenso con las autoridades de las comunidades indígenas identificadas.

Para el efecto se remitirán invitaciones a las principales organizaciones indígenas: el Consejo del Pueblo Sirionó, y la Central de Organizaciones de los Pueblos Nativos Guarayos (COPNAG). Asimismo y como instancia regional se extenderá la convocatoria a la Central de Pueblos Indígenas del Beni, instancia que aglutina a ambas organizaciones locales, guarayas y sirionó.

Las instancias gerenciales de la Administradora Boliviana de Carreteras tendrán participación activa en estas consultas que tendrán lugar en 2 sesiones, una por cada pueblo indígena circunscrito a una Tierra Comunitaria de Origen (TCO), cada uno ubicado en el área del proyecto, aunque no en colindancia con el mismo.

- ✓ La Consulta Pública al Pueblo Indígena Sirionó, se desarrollará en la comunidad del Ibiato, con participación plena de autoridades locales y representantes de las dos comunidades que forman parte de la TIOC, vale decir Ibiato y Pata de Águila.
- ✓ La Consulta Pública al Pueblo Indígena Guarayo, se desarrollará en la población de Ascensión de Guarayos, con participación de autoridades locales de las comunidades San Pablo, Yotau y Ascensión de Guarayos.

Es importante señalar que en ambos escenarios de consulta, se ha prevista la participación de mujeres mediante la Organización de Mujeres del Pueblo Sirionó y de la Central de Mujeres Indígenas Guarayas, respectivamente.

Metodología del Proceso

Las Consultas con los dos pueblos indígenas serán desarrolladas de acuerdo a una metodología específica que considera tres etapas: 1ra) informe sobre los alcances del Proyecto de Conservación Vial, Rehabilitación y Mantenimiento del tramo carretero Santa Cruz – Trinidad 2da) Obtención de Información de parte de los participantes respecto a la Evaluación Social, los impactos identificados y las percepciones de cada una de las comunidades indígenas al respecto y 3ra) Análisis y validación de los programas del PPI resultantes de la Evaluación Social por parte de los Pueblos Indígenas.

La metodología a aplicar es participativa. Se realizará trabajos en grupos donde se analizarán las temáticas específicas identificadas en la Evaluación para posteriormente arribar a consensos en plenaria con todos/as los/as participantes.

TERCER MOMENTO: RELACIONAMIENTO CON LAS COMUNIDADES INDIGENAS DURANTE LA IMPLEMENTACION DEL PROYECTO (PROTOCOLO)

En esta etapa, se requerirá gestionar procesos de diálogo y concertación con las comunidades indígenas y otras organizaciones de la sociedad civil, estableciendo corresponsabilidad sobre las acciones para facilitar el avance del proyecto.

Por un lado se requiere generar un Plan de gestión de conflictos y un Sistema de atención oportuna de quejas y consultas. Para esto se plantean los siguientes pasos:

Paso 1: Mapeo de Actores: Identificación de instancias representativas de las naciones y los pueblos indígenas originarios campesinos, así como de las organizaciones de la sociedad civil, institucionales y privados.

Paso 2: Definir líneas de coordinación con las organizaciones y autoridades políticas locales, regionales y nacionales para establecer corresponsabilidad en torno a la ejecución del proyecto y gestionar oportunamente los conflictos.

Paso 3: Coordinar con las autoridades locales y comunales, los mecanismos para generar un sistema de atención y resolución de quejas así como de difusión de información oportuna por parte del proyecto y de las autoridades. El sistema deberá incluir la posibilidad de derivación de casos a las instancias locales con competencia y serán formalizadas a través de Actas de Acuerdo y/u otros instrumentos de registro.

Paso 4: Informar oportunamente a las comunidades indígenas respecto a las formas en que se verán afectados y las medidas planteadas para mitigar los efectos si los hubiere de tal forma que se genere un involucramiento a fondo para propiciar que estas poblaciones reciban el máximo de beneficios del proyecto.

PRINCIPIOS BÁSICOS DEL PROCESO DE RELACIONAMIENTO

Los lineamientos fundamentales adoptados por el Proyecto para establecer el relacionamiento con los pueblos indígenas y la sociedad civil en general en el área del proyecto, son:

a) Transparencia

Las actividades del proyecto serán difundidas de manera que todos los participantes cuenten con información adecuada y veraz sobre el proceso.

Se garantizará que los criterios y procedimientos para acceder a beneficios sean claros, transparentes y se apliquen de manera equitativa para los posibles afectados/as.

Proporcionar información por la mayor cantidad de canales y medios comunicacionales de manera adecuada al contexto y a la cultura.

b) Celeridad

Las Entidades responsables asignarán los recursos físicos, humanos, administrativos y financieros necesarios para su ejecución, en el tiempo previsto.

c) Interculturalidad

Entendida como la interacción entre las culturas. Constituye un instrumento para la cohesión y convivencia armónica y equilibrada para la construcción de relaciones de igualdad y equidad de manera respetuosa.

d) Igualdad

El proyecto promoverá las condiciones necesarias para lograr la igualdad real y efectiva adoptando medidas de acción afirmativa y/o diferenciada que valoren la diversidad, la lucha contra el racismo y toda forma de discriminación, de manera efectiva y oportuna con el objetivo de lograr equidad y justicia social para el goce y ejercicio de los derechos.

e) Equidad

Entendida como el reconocimiento a la diferencia y el valor social equitativo de las personas para alcanzar igualdad de oportunidades para la obtención de beneficios del proyecto.

6. PLAN DE GESTION SOCIAL

Al realizar el trabajo de rehabilitación de la Carretera Santa Cruz – Trinidad, existe probabilidad de que las microempresas que actualmente prestan servicios para el mantenimiento de la carretera, quedarán cesantes sin su fuente de trabajo e ingresos económicos.

La supresión del trabajo de las microempresas de mantenimiento de la carretera es *relativo* pues se constituye en un impacto que dependerá en gran medida de la generación de estrategias para el cambio del patrón productivo a través del desarrollo de procesos de capacitación y/o las posibilidades de asimilación como trabajadores en la rehabilitación del tramo, en esta línea y como una acción preventiva al posible impacto, se plantea el presente Plan de Gestión Social.

El Plan de Gestión Social comprende la implementación de programas de capacitación en dos ámbitos: Capacitación a microempresas en actividades referidas a la Conservación Vial de carreteras y Capacitación a microempresas de conservación en apicultura con enfoque ecológico.

No obstante es importante señalar que la implementación de estos procesos podrá considerar una etapa previa que permita identificar otras posibles alternativas de capacitación planteadas en función a las necesidades identificadas de las microempresas cesantes.

6.1 PROGRAMAS DE CAPACITACION PARA MICROEMPRESARIOS

CAPACITACIÓN A MICROEMPRESAS EN ACTIVIDADES REFERIDAS A LA CONSERVACIÓN VIAL DE CARRETERAS

OBJETO DEL PROGRAMA DE CAPACITACIÓN

Objetivo General

Fortalecer las capacidades teóricas y prácticas de los socios y socias microempresarios/as de PROVIAL-ABC, en actividades referidas a la conservación vial de Carreteras, para que de esta manera se logre obtener mano de obra calificada; y pueda ser competitivo en el mercado laboral.

Objetivos Específicos

Fortalecer sus capacidades teóricas y prácticas en el Mantenimiento Rutinario de Carreteras, para que puedan cumplir satisfactoriamente con los términos de su contrato.

Posibilitar que aprendan nuevas actividades y se especialicen mucho más en su trabajo y así ofrecer nuevos servicios, con mayor calidad técnica y de mucho más valor.

Ofrecer una oportunidad para aprender a trabajar en equipo y que juntos puedan apoyarse para conseguir mejores resultados.

CONTENIDO DE LA CAPACITACION:

- ✓ *Las Carreteras:* Importancia y Tipos de Carreteras, Elementos de la Carreteras, Gestión Vial.
- ✓ *Conservación Vial:* Actividades de Conservación Vial; Descripción, indicadores de ejecución, procedimiento, etc.
- ✓ *Rehabilitación de Pavimentos:* Recapeo con carpeta asfáltica modificada con polímeros, Cemento Asfáltico modificado con polímeros, Bacheo Asfáltico Superficial con C.A., Bacheo Asfáltico con Tratamiento Superficial, Sello con agregados TM 3/8" a máquina y emulsión con polímeros, etc.
- ✓ *Trabajos Especializados:* Seguridad Vial (Señalización Horizontal, Señalización Vertical, Colocación de Barreras de Protección, Bacheo Sello de Fisuras y Grietas)

MODALIDAD DE FORMACIÓN: Formación presencial.

RÉGIMEN DE CUALIFICACIÓN: Sistema modular especialmente adaptado a la especificidad temática y realidad de la población objetivo.

NÚMERO DE MÓDULOS: La capacitación estará compuesta por 4 Módulos; detallados anteriormente. El III y IV Modulo se dividirá 2 dos componentes: Teórica y Práctica, para lo cual se realizara trabajos en campo con técnicos especializados; quienes realizaran la capacitación practica y serán los que realizaran la evaluación individualizada a los microempresarios.

DURACIÓN DEL CURSO: La Duración de la capacitación será de 3 semanas aproximadamente, para lo cual se realizará un Módulo cada 3 días, siendo el último Modulo el Principal; el cual presentara un componente practico y se realizara la evaluación respectiva.

ORGANIZACIÓN PEDAGÓGICA: Taller presencial.

EVALUACIÓN: Logro de competencias laborales (técnicas, administrativas y sociales).

A QUIENES VA DIRIGIDO LA CAPACITACION: La Capacitación va dirigido a los miembros hombres y mujeres de las 23 Microempresas de Conservación Vial de los Tramos SC01, SC08 y Bn04.

PRESUPUESTO: El Presupuesto Total presenta los siguientes componentes:

Nº	Componente	Costo [Bs]
1	3 Facilitadores	70.000,00
2	Material de Apoyo (Cartillas)	30.000,00
3	Certificados	5.000,00
4	Auditorio, Refrigerios	40.000,00
5	Logística , Imprevistos	25.000,00
		170000,00

El presupuesto alcanza la suma de Bs.170.000,00 (Ciento Setenta Mil 00/100 Bolivianos). Lo cual está considerado la capacitación de aproximadamente 160 microempresarios.

LOS COSTOS INCLUYEN: Módulos impresos, Material de escritorio y de apoyo, Certificados del Título, estadía y alojamiento de los talleristas y seguimiento de los Facilitadores.

APORTE DE LA ABC: El aporte efectivo de la ABC será garantizar la participación de los socios/as microempresarios/as, motivar permanentemente a cumplir con los objetivos académicos y hacer el seguimiento al desarrollo del proceso de formación.

Asimismo si no fuesen tomados en cuenta por el contratista se habilitará otra capacitación orientada a realizar una nueva actividad económica, que se describe a continuación, considerando las potencialidades organizativas de las microempresas ya constituidas y, en el entendido de fortalecer sus capacidades para ofertar servicios, se prevé el desarrollo de un diagnóstico respecto a los rubros en los cuales estas microempresas están interesadas en incursionar. Estos intereses deberán ser analizados en función a la vocación agroforestal de la zona. Uno de los rubros posibles a desarrollar es el de la apicultura sobre el cual ya se tiene experiencia en la zona.

CAPACITACIÓN A MICROEMPRESAS DE CONSERVACIÓN EN APICULTURA CON ENFOQUE ECOLÓGICO

Objetivo General

Desarrollar las capacidades teóricas y prácticas de los socios microempresarios de PROVIAL-ABC, en apicultura con enfoque ecológico es una actividad sostenible ya que constituye una fuente de ingresos constante a la economía familiar; la provisión de insumos está garantizada al existir una variedad de distribuidores en el mercado local, también existe una demanda insatisfecha no solo de miel, también de otros productos (propóleo, pólen, cera, etc.) en los mercados locales, departamentales y a nivel nacional.

El enfoque de género y generacional aplicado a la apicultura u otros rubros productivos y/o de servicios, permitirá que las mujeres desarrollen al máximo su potencial económico, incrementando la productividad general de la zona. Además se espera lograr mecanismos de cohesión familiar y social en hogares donde la migración, la inestabilidad marital y la situación de madres solteras, pone a las mujeres (jefas de hogar) y a sus familias en situación de desventaja social y económica.

Objetivos Específicos

Desarrollar capacidades teóricas y prácticas en apicultura con enfoque ecológico, como medio de generación de ingresos adicionales a la economía familiar.

Generar oportunidades laborales no solo al jefe/a de hogar, también a los demás miembros de la familia.

GRUPO META: La Capacitación va dirigida a 23 Microempresas de Conservación Vial de los Tramos SC01, SC08 y BN04; alcanzando a 164 microempresarios/as. Sin embargo el número final estará determinado por el acceso a la contratación durante

la vida del proyecto. Aunque podrán acceder todos los/as microempresarios/as que voluntariamente lo requieran.

CONTENIDO DE LA CAPACITACION: Se contempla una formación modular a las microempresas de los 3 tramos, el contenido se desarrolla a continuación:

MÓDULO 1

- ✓ Antecedentes de la *Apis mellífera*
- ✓ Iniciación en la apicultura ecológica.
- ✓ La apicultura y el medio ambiente.
- ✓ Importancia de la apicultura regional.
- ✓ Comportamiento social de las abejas.
- ✓ Herramientas e insumos del apicultor.
- ✓ Proceso productivo para la obtención de la miel.

MÓDULO 2

- ✓ Proceso productivo para la obtención del polen, cera, propóleos y jalea real.
- ✓ Enfermedades y plagas en la apicultura.
- ✓ Flora apícola y Polinización.
- ✓ Cría natural de Reinas Abejas.
- ✓ Observación del Calendario apícola regional.

MODALIDAD DE FORMACIÓN: Formación presencial.

RÉGIMEN DE CUALIFICACIÓN: Sistema modular especialmente adaptado a la especificidad temática y realidad de la población objetivo.

NÚMERO DE MÓDULOS: La capacitación estará compuesta por 2 Módulos; detallados anteriormente. El Módulo 2 estará compuesto por Teoría y Práctica: Teórica y Práctica, para lo cual se realizara trabajos en campo con los facilitadores; quienes realizaran la capacitación practica a los microempresarios.

DURACIÓN DEL CURSO: La Duración de la capacitación será de 2 semanas para las microempresas de cada tramo, para lo cual se realizará el Módulo 1 en 2 días, y el Módulo 2 en 3 días.

ORGANIZACIÓN PEDAGÓGICA: Taller presencial.

EVALUACIÓN: Los microempresarios conocen y aplican adecuadamente las técnicas de producción apícola.

PRESUPUESTO:

A continuación se desglosa el presupuesto general de los eventos de capacitación:

N°	Componente	Costo [Bs]
1	3 Facilitadores	37.500,00
2	Material didáctico	8.500,00
3	Material para prácticas	7.500,00
4	Auditorio y Refrigerios	50.000,00
5	Logística y Transporte	15.000,00
6	Certificados	5.000,00
7	Imprevistos	10.000,00
		133.500,00

El presupuesto alcanza la suma de Bs. 133.500,00 (Ciento Treinta y Tres Mil Quinientos 00/100 Bolivianos). Lo cual está considerado la capacitación de aproximadamente 164 microempresarios.

7. BIBLIOGRAFIA

- Combès, Isabelle (ed.) Definiciones étnicas, organización social y estrategias políticas en el Chaco y la Chiquitania. Santa Cruz de la Sierra: IFEA/SNV/El País. 2006.
- Diez Astete Alvaro. Compendio de Etnias Indígenas y Ecoregiones. Amazonia Oriente y Chaco.CESA/Plural Ed. La Paz, 2011.
- FUNDACION TIERRA. Territorios Indígenas Originario Campesinos en Bolivia entre la Loma Santa y la Pachamama.La Paz, 2011.
- Hermosa V. Walter. Tribus silvícolas y misiones jesuíticas y franciscanas en Bolivia. La Paz-Cochabamba. Los amigos del Libro, 1986.
- Lehm Zulema. Estrategias, Problemas y Desafíos en la Gestión Territorial del Pueblo Indígena Sirionó. S/E. 2004.
- Urioste Fernández de Córdoba Miguel, Pacheco Diego, Carmen Nelly Durán. Las tierras bajas de Bolivia a fines del siglo XX: tenencia, uso y acceso a la tierra y los bosques. FUNDACION PIEB. La Paz, 2001.
- Viceministerio de Tierras. Atlas de Territorios Indígenas Originarios de Bolivia.2010.
- PROVIAS/MTC. Marco de Relacionamiento Con Pueblos Indígenas. Perú.2015.

NORMATIVA CONSULTADA

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA.

Ley Nª 300 LEY MARCO DE LA MADRE TIERRA Y DESARROLLO INTEGRAL PARA VIVIR BIEN

Ley de Derechos de la Madre Tierra. Ley 071.

Ley contra el Racismo y toda forma de Discriminación. Ley 045.

Ley de Medio Ambiente. Ley 1333 y sus reglamentos.

LEY MARCO DE AUTONOMÍAS Y DESCENTRALIZACIÓN. "ANDRÉS IBÁÑEZ" LEY N° 031.

OIT. Convenio 169 sobre pueblos indígenas y tribales. Un Manual. Proyecto para Promover la Política de la OIT sobre pueblos indígenas y tribales. Dumas. Francia. 2003.

FUENTES ELECTRONICAS

Banco Mundial. MANUAL DE OPERACIONES DEL BANCO MUNDIAL .Directriz Operacional. OD 4.20. Washington, 1991: 1-7. Disponible en:

http://www.ifc.org/wps/wcm/connect/b60a30004885573ebbc4fb6a6515bb18/OD420_Spanish.pdf?MOD=AJPERES

[http://datos.ine.gob.bo/binbol/RpWebEngine.exe/Portal?&BASE=CPV2012COM.](http://datos.ine.gob.bo/binbol/RpWebEngine.exe/Portal?&BASE=CPV2012COM)