UNIVERSIDAD ACADEMIA HUMANISMO CRISTIANO
ESCUELA DE GOBIERNO Y GESTIÓN

EFECTIVIDAD DE LA PARTICIPACION CIUDADANA EN LA REGION DEL LIBERTADOR BERNARDO O´HIGGINS EN LAS COMUNAS DE CODEGUA Y MACHALI DEL PROGRAMA "CAMINIOS BASICOS 5000" DE LA DIRECCION DE VIALIDAD DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Alumnos: San Martin Molinet, Ricardo
Vergara Moscoso, Juan
Profesor guía: Bravo Sandoval, Juan

Tesis para optar al grado de Licenciado en Ciencias políticas

Tesis Para Optar Al Titulo De Administrador Público

SANTIAGO, Mayo del 2008

Índice

Introducción 5

Capitulo I: Problema de investigación

1.- Planteamiento del problema 8

2.- Pregunta de investigación 9

3.- Hipótesis 10

4.- Objetivos de la investigación 10

4.1.- Objetivo General 10
4.2.- Objetivos específicos 11

Capitulo II: Marco Teórico

1.- Participación Ciudadana y las políticas de Estado 12

2- Instancias que favorecen la participación social. 17

3.- Los tipos de participación ciudadana en el contexto de la gestión pública. 19

4.-Agenda Pro Participación 22

Capitulo III: El Estado y la infraestructura pública

1.- Ministerio de Obras Públicas 30

1.1.- Historia del Ministerio de Obras Públicas 33
1.2.- Estructura del Ministerio de Obras Públicas en la actualidad 36

2.- La Dirección Nacional de Vialidad 39

2.1.- Misión 40

Capitulo IV: Características de los caminos básicos

1.- Principales Características de los Caminos Básicos 44

1.2.- Aspectos medio ambientales 45

2.- Condiciones técnicas de Caminos básicos 47

2.1.-Caracterización y clasificación de las soluciones más utilizadas 48
2.2.- Vida útil de Caminos Básicos 51
2.3.- Seguridad vial de caminos básicos 52
2.4.- Deterioro de los caminos básicos 53

3.- Responsabilidad institucional de los caminos básicos 54

Capitulo V: El Proyecto Caminos básicos 5000

1.- Antecedentes 59

2.- Criterios de selección proyectos de caminos 63

3.- Caminos básicos 5000 y participación ciudadana 74

3.1.- Seguridad vial y Participación Ciudadana 84

Capitulo VI: Marco Metodológico

1- Tipo de estudio a realizar 86

2. Restricciones de la Investigación 86

3- Tamaño de la muestra 87

4.- Metodología 89

Capitulo VII: Análisis de Resultados

1.- Instrumentos de recolección de datos¿¿¿ 89

2.- Análisis de Instrumentos 93

3.- Cruce de resultados 104

Conclusiones 107

Bibliografía..... 113

Anexos 115

Introducción

En el desarrollo de los países, la infraestructura vial es fundamental para el crecimiento productivo, la conservación del medioambiente y por sobre todo mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

La red vial del país, de responsabilidad de la Dirección de Vialidad, está conformada por unos 80.000 Km. de los cuales unos 17.000 están pavimentados. De los 63.000 restantes, algunos de mayor tránsito se van pavimentando conforme los recursos están disponibles y su rentabilidad permite la inversión de acuerdo a los requisitos de MIDEPLAN. De esta forma, sólo unos 300 a 500 Km. al año van cambiando su estándar, con mejoramientos de trazado, ancho, estructura, obras de drenaje, etc., lo que implica en este proceso las expropiaciones que implican inversiones de orden de los 130 a 300 millones de pesos por kilómetro lineal.

Dada esta situación, aquellos caminos rurales de menor tránsito deben atenderse a través de obras de ripiaduras, reperfilados, recebos de material granular, etc. Tales obras, si bien solucionan el problema de conectividad, presentan un bajo desempeño; el polvo excesivo liberado por el tránsito provoca serios problemas sobre la calidad de vida a los habitantes, sobre la seguridad vial y sobre los cultivos; tienen baja durabilidad y elevados costos de conservación, etc. En síntesis, este tipo de caminos debería esperar mucho tiempo para que un cambio de estándar como el descrito anteriormente pueda ser factible, y a pesar de los esfuerzos realizados en esta dirección, la percepción de la ciudadanía no es muy positiva.

La Dirección Vialidad dependiente del Ministerio de Obras Públicas, quien tiene la misión de concretar las políticas públicas que favorecen el desarrollo de la infraestructura caminera de nuestro país y con esto conseguir un mejor estándar de vida de los chilenos, como una forma decidida a cambiar este escenario, durante el año 2003, esta Dirección, se auto impuso la meta de mejorar la superficie de rodado de 5.000 Km. de caminos de bajo tránsito dando a lugar así al Programa de Caminos Básicos 5.000. A un año de haber cumplido anticipadamente la meta, todas las señales indican la continuidad de este programa.

Es importante hacer presente que con motivo del Plan Chiloé instruido por el Ministerio, en el que se proveerá de infraestructura, entre otras, del tipo vial y conectividad en la Isla, se está programando el mejoramiento de 250 km. de Caminos Básicos. Este innovador programa es uno de los proyectos de mayor connotación social, llevado acabo por la Dirección de Vialidad, el que busca, tal como anteriormente se señaló, mejorar la superficie de rodados de 5.000 KM de caminos de bajo tránsito, pero utilizando como estrategia la participación ciudadana en la ejecución del proyecto. Por las particularidades de estos caminos, su mantenimiento y mejora, repercuten directamente en el desarrollo de la comunidad, en especial porque en un gran porcentaje son llevados a cabo en comunas con un alto índice de pobreza, lo que no hace más que confirmar la vinculación entre desarrollo de las soluciones viales y el desarrollo productivo, social y cultural de una comunidad.

En este orden de ideas, es preocupación de las autoridades de Gobierno alentar iniciativas de participación, que logren una mayor vinculación entre el Estado sus políticas y la ciudadanía, esta mayor articulación es valorada como un concepto fundamental para el desarrollo del país y el fortalecimiento de la democracia.

Este desafío es expresado en la intencionalidad y la proyección de las políticas públicas, pero es en su practica en donde podemos verificar su eficacia y sí realmente responde a los objetivos propuestos por las políticas del Estado.

En el presente estudio se describen los principales aspectos de la participación ciudadana y de las políticas públicas, además de la conceptualización del programa Caminos Básicos 5000, seleccionándose las Comunas de Codegua y Machalí, como nuestro objeto de Estudio.

El diseño metodológico que se seleccionó es de carácter descriptivo, no experimental, cualitativo, ya que lo que se pretende es reconocer la percepción que tienen los actores directos de las comunas de Codegua y Machalí, sobre la participación ciudadana y que hayan participado en el Programa Caminos Básicos 5000. Además se exponen los instrumentos metodológicos correspondientes, para lograr nuestros objetivos de investigación.

Capitulo I: Problema de investigación

1.- Planteamiento del problema

El desarrollo de nuestro país implica diversas áreas de la vida nacional, productivas, culturales y sociales. El progreso de la infraestructura pública ha tenido en las últimas décadas un importante crecimiento, siendo fundamental para los objetivos que se ha propuesto el país, en miras a llegar al Bicentenario con un país desarrollado de manera integral y con igualdad de acceso a sus beneficios.

El fortalecimiento de la democracia y la participación ciudadana son conceptos que debiesen estar en constante evaluación para dirigir o reorientar las políticas de Estado. Por lo tanto, el diseño de proyectos que vinculan adelantos sociales, se convierten en variables estratégicas, para conseguir estos objetivos. Siendo la participación activa del ciudadano, en los procesos, evaluación y control fundamentales, así queda descrito en los fundamentos de las políticas públicas sobre probidad y modernización el aparato fiscal.

Por lo tanto conocer en la práctica, cómo las instituciones del Estado llevan a cabo estas políticas, en especial la de participación ciudadana, entrega la información imprescindible para conseguir las metas y objetivos que son de interés para todos los chilenos. Para lograr mayores índices de certeza, también debe ser evaluada la percepción que tienen los ciudadanos de las políticas públicas, en especial en lo que se refiere a participación, ya que la esta se hace efectiva cuando es reconocida por la población intervenida.

En este sentido, e*l programa Caminos Básicos 5000, posee en su génesis el concepto y aplicabilidad de la participación ciudadana, ya que en sus objetivos fundamentales, se considera al beneficiario y su aporte al diseño del proyecto, como elementos claves para una buena gestión del servicio.*

En razón de ser un aporte al diseño de gestiones eficientes, es que fue seleccionado el estudio de los resultados del Programa Caminos Básicos 5000, en las localidades de Codegua y Machalí, en materia de participación ciudadana y la percepción que tienen sus actores directos. Siendo entonces las políticas de Estado sobre participación ciudadana y el mencionado programa, una fuente de primer orden en el funcionamiento de las instituciones y la relación con la ciudadanía.

Por lo tanto lo que se pretende es verificar la planificación, gestión y procedimientos, de los ítems de participación ciudadana, contenidos en dicho programa, siendo el principal problema a investigar la eficiencia de la relación ciudadano- política pública.

2.- Pregunta de investigación

Como fue señalado anteriormente, la relación ciudadano – Estado, como objeto de estudio, puede ser reconocido desde distintos acercamientos, desde el que planifica y ejecuta, hasta de quienes son receptores de los productos o servicios que se entregan.

Por otra parte, las características de las comunas de Codegua y Machalí, nos permiten un acercamiento concreto a los fundamentos del Programa Caminos Básicos 5000 y la participación ciudadana, ya que estas localidades corresponden al perfil objetivo al que apuntan iniciativas de desarrollo social.

Es en este orden de ideas que nuestra pregunta de investigación está orientada a conocer:

¿Cuál es la percepción que tienen los actores directos del "Programa Caminos Básicos 5000" realizados en la Comuna de Codegua y Machalí, de la Sexta región, sobre la participación ciudadana?

3.- Hipótesis

"La percepción de los actores directos del Programa Caminos Básicos 5000, se ajustan a las expectativas que tiene el gobierno sobre participación ciudadana"

4.- Objetivos de la investigación

4.1.- Objetivo General

Conocer el grado de efectividad de las políticas públicas de participación ciudadana desde la perspectiva de las instituciones de Gobierno y la percepción que los ciudadanos tienen de su implementación

4.2.- Objetivos específicos

a) Definir las características del proyecto Caminos básicos 5000.

b) Analizar las variables de participación ciudadana en el proyecto Caminos Básicos 5000.

c) Describir los procesos de participación ciudadana en el proyecto Caminos básicos 5000.

d) Explorar la percepción que tienen los actores involucrados en el proyecto de vial en cuanto a la participación ciudadana.

Capitulo II: Marco teórico

1.- Participación Ciudadana y las políticas de Estado

El desarrollo de la burocracia clásica bajo el estado de bienestar keynesiano ha comportado, entre otras cosas, la aparición del profesionalismo. En otras palabras, las organizaciones de gobierno y de prestación de servicio público fueron encargadas a profesionales (ingenieros, economistas, trabajadores sociales), quienes eran expertos, no sólo en la detección de problemas, sino también en la estructuración de soluciones. En el contexto público de prestación de servicios, los ciudadanos sólo podían tener un rol pasivo y paciente.

El profesionalismo ha significado, por un lado, que estos trabajadores, en virtud de sus conocimientos especializados o expertise, conseguían una elevada autonomía en la definición de su trabajo. Esta autonomía se expresaba en que eran precisamente ellos quienes definían cómo se prestaban los servicios efectivamente, es decir, definían los problemas y las soluciones. De esta manera, los ciudadanos o clientes sólo podían ser pasivos, receptores pacientes a manos de sus cuidadores profesionales.

En este contexto, participación ciudadana debe identificarse con participación política, es decir, cómo una forma de reclamar un modelo alternativo de gobierno. Por esta razón, la participación ciudadana fue impulsada y defendida por grupos políticos y reivindicativos.

El nuevo institucionalismo como corriente de pensamiento en Ciencias Sociales se ha desarrollado fundamentalmente a lo largo de las dos últimas décadas y viene a reivindicar el papel clave que tienen las instituciones en la regulación de la vida colectiva. El nuevo institucionalismo no aporta preguntas nuevas, sino una visión más fresca de la vieja cuestión: ¿Cómo se forman y se toman las decisiones colectivas y cómo se vinculan a través de instituciones? [1]

"Puesto que el estudio de las instituciones no es patrimonio de una disciplina social determinada, entonces no es de extrañar que haya diversos tipos de nuevos institucionalismos "[2]. Todos los nuevos institucionalismos tienen en común la consideración que las instituciones son relevantes para entender y explicar las interacciones entre los individuos, puesto que las organizaciones están dotadas de una lógica propia que condiciona las preferencias individuales.

"Las ideas, concepciones, convenciones y / o códigos culturales han dado un sentido determinado a la institución: ejemplos de este tipo serían, el intento de implantar un modelo alternativo de democracia en el ámbito local, por ejemplo, hacia modelos de democracia directa o asociativa"[3], el cambio de rol de las autoridades públicas, de ser prestadoras monopólicas de servicios a ser autoridades capacitadoras o habilitadoras, que estimulan la prestación de servicios

[1] Lane 1993:166, Dimaggio y Powell: (1991: 1-3), citado por Amorós Perich Moisés. Participación Ciudadana y Postburocracia en el Gobierno Local. 25 de Noviembre del 2002

[2] de Powell y Dimaggio 1991, citado por (Ídem)
[3] Hirst 1992, 1994, citado por (Ídem)

por otros entes; y la noción de ciudadano, como clientes de servicios públicos. En este segundo grupo destacan las reflexiones sobre el déficit democrático de la gestión pública o la falta de accountability.[4]

Políticamente, la participación ciudadana apunta al tema del régimen político, en cuanto procedimiento de constitución de la voluntad política, en concreto ella ha estado referida a la sustitución o complementación de la democracia representativa, modelo seguido en nuestro país.

"La concepción moderna de ciudadano, viene de los principios de igualdad básica entre personas y la consideración del individuo como miembro pleno de una colectividad, expresada en una serie de derechos fundamentales. En cuanto ciudadano, el individuo es la unidad componente de la democracia" [5]

"La participación ha sido entendida como el conjunto de acciones voluntarias mediante las cuales los miembros de una sociedad participan en la selección de sus gobernantes y directa o indirectamente en la elaboración de la política gubernamental. La participación es tomar parte activa" [6].

El núcleo de la participación es el poder, y por ello supone la capacidad humana de actuar en concierto; el poder en este sentido, no es nunca la propiedad

[4]Ranson y Stewart 1994, citado por (Ídem)

[5] Benedicto, 1995; Cf Micco, 1998, citado por (Ídem)

[6] Sartori, 1989

de un individuo, sino que pertenece al grupo y existe sólo mientras este exista. La esfera pública alude al espacio donde los ciudadanos interactúan mediante el discurso y la persuasión, descubren sus identidades y deciden mediante la deliberación colectiva acerca de los temas de interés común.

Se debe precisar que el concepto de "ser ciudadano", no sólo tiene relación con los derechos reconocidos por los aparatos estatales a quienes nacieron en su territorio, sino también a las practicas sociales y culturales que dan sentido de pertenecía e identidad a quienes habitan ese territorio.

"El sentido solidario nace de la comunidad a la que uno esta indisolublemente unido, por ende la pertenencia a una comunidad es la única dimensión normativa desde la cual la legitimidad política puede tener sentido"[7].

En los actuales tiempos los individuos deben actuar en mundo de mayor incertidumbre y de opciones individuales y la política ha dejado de ser el elemento fundamental. Para Habermas (1998), el desarrollo de la democracia no pasa sólo por la definición de las normas acordadas de cooperación entre los individuos expresada en la Constitución Política y las leyes, sino que pasa por descubrir y generar los mecanismos que faciliten a los ciudadanos conocer y expresar su adhesión reflexiva a esa cultura, supone responsabilidad cívica. Esto en el contexto de la creciente reflexividad de los sujetos.

[7] Marco conceptual "Participación Ciudadana en el marco de la Gestión Pública", Ministerio Secretaria General de Gobierno, Santiago junio 2001

"Un elemento clave de la participación por lo tanto es la deliberación, la ciudadanía deliberativa va más allá de que la gente se beneficie, más o menos equitativamente, de las políticas públicas o que se regulen las actividades privadas para evitar privilegios. La ciudadanía deliberativa supone que la gente ejerza su capacidad reflexiva y exprese sus ideales e intereses, organizándolos, articulándolos y resolviéndolos a nivel social.

Además supone interés y posibilidades reales de influir en la toma de decisiones que afectan a su comunidad. La expresión ciudadana nace de la comunidad deliberativa por lo que su participación es activa en los procesos de toma de decisiones que atañen al colectivo" [8]

La participación ciudadana se reinstaló con fuerza como concepto en la comunidad académica y política a partir de la década de los ochenta y en especial, en la década del noventa. Su auge tuvo lugar en el mismo momento en que se acrecentó el desprestigio de lo político.

Si bien esto puede parecer contradictorio, lo que sucedió puede tener que ver con que el nuevo concepto de participación hacía referencia a la participación de actores no tradicionales en la toma de decisiones, inscritos en organizaciones sociales que no se relacionaban con los aparatos y orgánicas partidarias. Así surgió también el concepto de "organización no gubernamental", teñido de una cierta valoración como espacio no contaminado de intereses.

[8] Tiempo 2000-1998 (Participación ciudadana en la gestión pública, Secretaría general de Gobierno)

Entonces podemos afirmar que la participación tiene como fin influir, pero influir en los procesos de toma de decisiones que de alguna manera se vinculan con los intereses de los participantes. Así, participar es intervenir en la toma de decisiones tendientes a planificar, gestionar y controlar el uso de recursos.

2.- Instancias que favorecen la participación social.[9]

1.- **la información:** con ella, dejamos de ser objetos pasivos de las políticas, porque ellas aparecen ante nuestro discernimiento con formas definidas y esto abre la posibilidad de promoverlas, favorecerlas o interpretarlas. Pueden, incluso, caer en el área de nuestro desinterés, pero este desinterés será fruto de una decisión y no del desconocimiento.

La metodología que favorece esta instancia participativa son reuniones informativas o ámbitos de recepción de consultas, a fin de abrir la posibilidad de esclarecer y profundizar el concepto.

2.- **La consulta:** El sujeto es consultado acerca de la decisión a tomar, y esto puede ser, según lo haya diseñado el decidor, vinculante o no vinculante con la decisión que finalmente tomara. El viejo derecho administrativo que propone informes técnicos y dictámenes legales antes de producir el acto administrativo, reflejo legal de la decisión, se ve así enriquecido por una instancia que, superando

[9] Hernández, 1994, citado por Red de Información para el Desarrollo Local, www.sururbano.cl

la cuestión legal y la cuestión técnica, se instala en la gobernabilidad: en la aceptación social de la decisión.

La metodología propia para este tipo de participación son las reuniones de consultas, foros, comisiones y consejos, obtención de opinión- encuestas de opinión.

En ámbito de las políticas públicas, las propuestas de participación ciudadana para el mejoramiento de eficacia y eficiencia abarca casi todas las etapas del proceso de planificación. Especial énfasis adquiere el planteamiento de las demandas de los interesados y usuarios de las respectivas políticas. Se trata de intereses sociales, que al ser reconocidos como intereses públicos, se activan para ser objeto de las acciones de la administración.

Al mismo tiempo, "la participación de los interesados en la gestión pública busca romper con el formulismo burocrático por un tipo de solución más directa. Dicha participación se extiende tanto a los entes colectivos organizados y agrupaciones coyunturales y transitorias, como a individuos particulares que deseen intervenir"[10].

[10] Participación Ciudadana en la Gestión Pública, secretaria General de Gobierno, 2001.

3.- Los tipos de participación ciudadana en el contexto de la gestión pública.

A continuación se definirán los tipos de participación ciudadana establecidos en el proyecto de ley de base para la participación ciudadana elaborado por la Secretaria General de Gobierno, en el contexto de Reforma y Modernización del Estado del Gobierno de Chile.

La participación decisoria:

La participación en este nivel combina la participación en la toma de decisiones con la expresión de derechos y demandas. Es un tipo de expresión en el cual actúa con un sentido de identidad y de intereses propios. También propone temas al Estado, influir directamente en la toma de decisiones e incrementar su capacidad de negociación e interlocución con el sector público. Esto busca garantizar que las decisiones tomadas en la administración pública no se realicen en función de sus propios intereses, sino de los generales definidos políticamente.

Participación consultiva:

La participación ciudadana se plantea como opinión y control de parte de los interesados en cumplimiento de los objetivos propuestos políticamente por parte de la administración pública. Velando por el adecuado cumplimiento de

objetivos y las reglas del juego pre existente Un elemento fundamental para esta modalidad de participación es el acceso a la información por parte del usuario.

A nivel local se pueden realizar experiencias tipo cabildos o consultas locales, las que abren espacios de conversación y consulta sobre temas a los que convoca la autoridad.

Participación ejecutora y administradora

Como se señaló anteriormente la participación de los interesados en la gestión pública, busca romper el formalismo burocrático, siendo más directa el tipo de solución que es posible proponer. Este tipo de intervención ciudadana incluye la participación desde el diagnóstico hasta la ejecución y evaluación de las políticas públicas. Desde esta perspectiva se proponen acciones de perfeccionamiento de la descentralización en la toma de decisiones regional y local.

Este tipo de participación combina la participación asociada a la toma de decisiones en la gestión pública y la satisfacción de necesidades básicas. Esta modalidad considera los beneficiarios, como gestionadores de programas públicos para dar respuesta a problemas que los afecta. Supone también que exista liderazgo social e información para actuar como interlocutor de las agencias estatales.

Participación instrumental

Esta modalidad reúne la participación que tiene por propósito la satisfacción, por ende, la relación con la administración pública, interesa solo en cuanto permita acceder a estos recursos. Este tipo de participación, utiliza la oferta tal cual viene predefinida desde los canales institucionales correspondientes. El sujeto actúa fundamentalmente como un usuario – cliente, y en cuanto tal, no buscará incidir en la gestión pública en tanto obtenga los resultados deseados.

La Agenda Pro Participación

Porque las políticas públicas son más legítimas y eficientes si en su diseño y ejecución cuentan con participación activa de la gente, la Agenda Pro Participación incorpora un eje orientado al desarrollo de una gestión pública participativa, a través de la generación, en ministerios y servicios públicos, de condiciones institucionales, procedimientos e instrumentos programáticos y de gestión orientados a incorporar la participación ciudadana en la formulación, ejecución y evaluación de sus políticas públicas, con el fin de institucionalizar prácticas regulares para la inclusión de la ciudadanía.

Con esta finalidad se diseñarán instrumentos y se transferirán a las instituciones públicas las metodologías para su aplicación a través de un proceso de acompañamiento y monitoreo en las etapas de instalación e implementación.

Las líneas de trabajo de este componente son:

• Calificación de las cuentas públicas a nivel nacional como práctica de responsabilización de la administración pública ante los ciudadanos.
• Promoción de minutas de posición sobre políticas públicas como ejercicio de consulta ciudadana en el diseño de las políticas públicas sectoriales. Las minutas son documentos preparados y presentados por los responsables de las diversas instituciones del Estado. Deben explicar el contenido y la lógica de una iniciativa o una nueva política a un público relativamente extenso y heterogéneo. Las reparticiones gubernamentales publicarán en Internet estos documentos, estableciendo un período mínimo para la recepción de comentarios y observaciones ciudadanas sobre ellos.

• Diseño y Transferencia de metodología de diálogos participativos entre autoridades políticas y representantes de la sociedad civil. Se trata de espacios a partir de los cuales se determinan compromisos y se definen roles de corresponsabilidad entre los actores involucrados. Lo anterior se hará a través de la transferencia de la metodología INCIDE (Inclusión de la Ciudadanía en el Diseño, Ejecución y Evaluación de las Políticas Públicas) promovida por la División de Organizaciones Sociales (DOS) del Ministerio Secretaría General de Gobierno.
• Promoción y acompañamiento metodológico en la instalación de Consejos de Sociedad Civil en los órganos del Estado. Estos estarán conformados por representantes de organizaciones de la sociedad civil vinculadas o con competencia en los temas específicos de cada ministerio o servicio público.
• Constitución de un Comité Interministerial de Participación Ciudadana (CIPAC), integrado por representantes de cada ministerio y servicio público a nivel nacional y regional, con el objetivo de incorporar y dar seguimiento a las agendas sectoriales de participación ciudadana.

Fortalecimiento del Asociacionismo Ciudadano

Porque las distintas formas de organización de la ciudadanía son fundamentales para fortalecer la democracia y mejorar la calidad de vida de toda la comunidad, la Agenda Pro Participación busca promover el desarrollo de diversas iniciativas asociativas de interés público, fomentando la autonomía y el fortalecimiento de las organizaciones de la sociedad civil. Lo anterior, mediante transferencias de recursos técnicos y financieros, de tal forma que dichas organizaciones se vean fortalecidas en sus capacidades de gestión y funcionamiento institucional.

En el Programa de Gobierno de la Presidenta Bachelet -en su capítulo referido a Nuevo Trato- se reconoce como una prioridad el apoyo a la sociedad civil, lo que se revalida en el Mensaje Presidencial del 21 de mayo de 2006, al reconocer la importancia de disponer de un marco jurídico-normativo que garantice el ejercicio del asociacionismo ciudadano. Siguiendo esta orientación, en este eje de la Agenda se plantean las siguientes iniciativas:

• Aprobación en el Congreso del Proyecto de Ley sobre Asociatividad y Participación Ciudadana en la Gestión Pública

• Consolidación del Fondo para el Desarrollo de la Sociedad Civil, con el fin de otorgar una mayor efectividad a la acción del Estado a través de una política unitaria de generación de transferencias de recursos públicos a las Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC), incorporando, además, el criterio de descentralización regional en su proceso de gestión y administración.

• Promoción de un Programa Nacional de Fomento al Voluntariado, en tanto que las acciones llevadas a cabo por las organizaciones dedicadas a esta práctica constituyen una innovadora expresión de asociacionismo, solidaridad y participación ciudadana. Esta política de voluntariado debe profundizar los aprendizajes adquiridos con la implementación del Programa para Fortalecer Alianzas entre la Sociedad Civil y el Estado (Préstamo BID al Gobierno, ejecutado en 2001-2004)

• Un Registro de Dirigentes, en tanto, permitirá acopiar y actualizar los datos de las organizaciones de la sociedad civil vigentes en cada territorio. A través de este registro, las instituciones contarán con información sobre los beneficiarios potenciales y finales de sus programas orientados al fortalecimiento de la sociedad

civil, además de dar cumplimiento a la disposición presidencial orientada a la implementación de un beneficio de FONASA que garantice atención médica gratuita (en los servicios de salud de la red asistencial) a los dirigentes de juntas de vecinos en ejercicio.

Derecho ciudadano a la información pública

La participación se fortalece con una ciudadanía conocedora de sus derechos y con instituciones públicas que entreguen información oportuna, adecuada y de calidad a sus usuarios y ciudadanía en general. Las personas tienen derecho a conocer y a ejercer sus derechos frente a la autoridad, como también a informarse sobre la gestión concreta de una institución gubernamental.

En este ámbito, la Agenda Pro Participación busca dotar de sustentabilidad y profundidad a los procesos democratizadores de la gestión pública, a través de la entrega de mayores herramientas a los funcionarios públicos que están gestionando espacios de participación, ya sea a través de la información, del diseño de políticas públicas o de la articulación sectorial de iniciativas de participación ciudadana.

A través de este eje, se pretende modernizar y perfeccionar la capacidad de las instituciones públicas para entregar toda aquella información que permita a los ciudadanos conocer y ejercer sus derechos, como también acceder de forma expedita a los programas estatales, incentivando su participación en las decisiones públicas.

Para ello, se desarrollarán dos líneas de trabajo complementarias.

Una primera destinada a fortalecer el sistema de validación y evaluación de las Oficinas de Información, Reclamos y Sugerencias (OIRS) de todas las instituciones públicas integradas al Programa de Mejoramiento de Gestión (PMG). Consiste en la asistencia técnica y acompañamiento permanente a las instituciones públicas en PMG-OIRS para la estandarización de procesos de atención de usuarios bajo los parámetros del Sistema Integral de Atención de Usuarios.

Una segunda línea busca la instalación de Portales Ciudadanos, modelo de información pública a través del cual los ciudadanos destinatarios de las políticas públicas podrán acceder a información actualizada y de calidad sobre la oferta que éstas generan, tanto para los ciudadanos como para las asociaciones a las que se busca fortalecer en su rol de co-responsables de la gestión pública.

El modelo prevé cuatro plataformas diferentes de información:

• El portal virtual www.portalciudadano.cl, que centraliza en una única plataforma web toda la información respecto del quehacer del Estado y de las organizaciones de la sociedad civil.
• Una segunda plataforma son los Portales Territoriales, instrumentos de atención presencial -con apoyo de nuevas tecnologías- para la información de oportunidades de participación ciudadana provistas tanto por el Estado como por las organizaciones de la sociedad civil relevantes. Estos, además, facilitarán el acceso a información sobre prestaciones sociales gubernamentales.
• El Portal Móvil Infobus, que se viene desarrollando desde el año 2000, permitirá acercar información que allí a personas que viven en localidades alejadas de los

centros urbanos y con mayores dificultades de conectividad a la red de información pública.

Promoción de la Diversidad y No Discriminación

El cuarto eje de la agenda busca consolidar una estrategia gubernamental tendiente a fortalecer políticas y acciones necesarias para garantizar que las personas no sean discriminadas en el ejercicio de sus derechos fundamentales. Para ello, se busca coordinar a la institucionalidad pública en estas materias, promoviendo, en conjunto con esta, iniciativas y medidas dirigidas a la prevención, al incentivo de buenas prácticas, al impulso de reformas legales y políticas de acción positiva en favor de sectores y colectivos sociales susceptibles de ser víctimas de situaciones de discriminación.

Así, la Agenda Pro Participación Ciudadana se propone contribuir a la eliminación de cualquier forma de discriminación arbitraria: apoyando iniciativas que promuevan el asociacionismo de los pueblos indígenas urbanos, promoviendo el respeto a las culturas migrantes presentes en el país, conmemorando el Día Internacional de la Tolerancia e incorporando –junto al Ministerio de Educación- contenidos pedagógicos de carácter no discriminatorio en los planes y programas educativos, entre otras acciones.

Este cuarto eje de la Agenda Pro Participación se retrotrae al año 2004, con el Plan por la Igualdad y la No Discriminación, que buscó comprometer a las instituciones públicas en el desarrollo de normas y acciones no discriminatorias, tanto en sus relaciones internas como hacia sus usuarios. Con el objeto de institucionalizar las prácticas innovadoras surgidas en el marco de ese Plan, el

2005 se envió al Congreso un proyecto de ley que establece medidas contra la discriminación.

En él se establece la figura de la discriminación arbitraria, incluyéndose en esa categoría "toda distinción, exclusión o restricción fundada en cuestiones de ideología, religión o creencias, lugar de nacimiento, posición económica, cultura, etnia, raza o color, enfermedad o discapacidad, apariencia, lugar de residencia, sexo, género, orientación sexual, descendencia, edad, opinión política o de otra índole, o cualquiera otra condición social o individual y cuyo fin o efecto sea la privación, perturbación o amenaza en el goce o ejercicio de los derechos establecidos en la ley y los tratados internacionales ratificado por Chile que se encuentren vigentes" (articulo 3 del proyecto de ley en trámite).

Complementariamente, el Programa de Gobierno de la Presidenta Bachelet establece una serie de compromisos y medidas dirigidas a la prevención, al incentivo de buenas prácticas, impulso de reformas legales y políticas de acción positiva a favor de quienes son probables victimas de discriminación. La agenda promueve el desarrollo de iniciativas que propendan a la eliminación progresiva de las distintas formas de discriminación e intolerancia, en conjunto con la institucionalidad gubernamental, legislativa, social y organismos internacionales, para aportar a la valoración de una sociedad más democrática e inclusiva, intercultural y promotora de la diversidad.

Para estos efectos el programa desarrollará dos líneas de acción complementarias.

• Implementación de un Plan de Acción contra el Racismo y la Discriminación, a cargo de un grupo de trabajo interministerial del nivel central y trece grupos

interministeriales regionales a los que se incorporarán diversas organizaciones de la sociedad civil que han trabajado o están integradas por los propios grupos vulnerables a la discriminación para participar en la formulación de los planes de acción nacionales.

• Promoción de Buenas Prácticas antidiscriminatorias en las instituciones públicas y privadas, a través de diversas estrategias de difusión entre las que figura la celebración anual del Día de la Tolerancia, el evento de premiación de Buenas Prácticas para el respeto a la diversidad y la no discriminación 2007 y la participación en la difusión del Código de Buenas Prácticas Laborales junto al Ministerio del Trabajo y Previsión Social.

El Estado chileno, como ente que procura el bienestar de sus habitantes, ha desarrollado a través de las distintas instituciones que lo componen, proyectos de inversión en conformidad a las necesidades dadas por la evolución que la sociedad chilena ha tenido a lo largo de su historia.

Es así que dentro de la estructura del Estado, el Ministerio de obras públicas, es una de las instituciones más importantes, que ha sido la encargada de invertir en la infraestructura del país, ligando el avance, en las satisfacción de las necesidades de sus habitantes y a las exigencias propias del desarrollo económico y social. Por lo que es de importancia describir el origen de las políticas públicas y de sus responsables, a continuación se realiza una breve descripción de este Ministerio.

Capitulo III: El Estado y la infraestructura pública

1.- Ministerio de Obras Públicas

La misión del MOP es "planificar, proyectar y construir obras de infraestructura pública, así como la conservación, explotación y administración de las mismas. Además, de ejercer la administración del recurso agua a nivel nacional" [11]

Una definición más específica la encontramos en la ley que lo crea, y describe:

"El Ministerio de Obras Públicas es la Secretaría de Estado encargada del planeamiento, estudio, proyección, construcción, ampliación, reparación, conservación y explotación de las obras públicas fiscales y el organismo coordinador de los planes de ejecución de las obras que realicen los Servicios que lo constituyen y de las demás entidades a que se refieren los artículos 2º y 3º de esta Ley. " [12]

Los artículos 2 y 3 a que se refiere el párrafo anterior son los siguientes:

[11] http://www.moptt.cl/ministerio.htm

[12] Decreto con Fuerza de Ley Nº 850. Fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Nº 15.840, de 1964 y del DFL. . Nº 206, de 1960. Fecha Promulgación: 12 de septiembre de 1997, Fecha Publicación: 25 de febrero de 1998, artículo 1.

"Artículo 2º.- La organización y funciones del Ministerio de Obras Públicas se regirán por las disposiciones de la presente Ley. Le serán también aplicables las demás leyes actualmente en vigor en todo aquello que no se oponga a lo dispuesto en la presente ley.

Los Ministerios que por ley tengan facultad para construir obras, las instituciones o empresas del Estado, las sociedades mineras mixtas u otras sociedades en que el Estado o dichas instituciones o empresas, tengan interés o participación o sean accionistas y las Municipalidades, podrán encomendar al Ministerio de Obras Públicas el estudio, proyección, construcción, ampliación y reparación de obras, conviniendo con él sus condiciones, modalidades y financiamiento.

El Presidente de la República fijará las normas sobre coordinación de la labor del Ministerio de Obras Públicas con los demás Servicios Fiscales, Semifiscales, Corporaciones o Empresas del Estado." [13]

"Artículo 3º.- Además de las funciones previstas en los artículos precedentes, el Ministerio de Obras Públicas tendrá a su cargo las siguientes materias:

a) Expropiación de bienes para las obras que se ejecuten de acuerdo con la presente ley y el decreto ley Nº 2.186, de 1978;

[13] Ley Nº 15.840, artículo Nº 2

b) Concesión de servicios públicos de agua potable y alcantarillado a que se refiere el decreto con fuerza de ley Nº 382, de 1988 del Ministerio de Obras Públicas.

c) Aplicación de la Ley Nº 3.133, sobre Residuos Industriales;

d) Aplicación de las normas legales sobre defensas y regularización de riberas y cauces de los ríos, lagunas y esteros, que se realicen con aporte fiscal;

e) Aplicación del Código de Aguas, aprobado por DFL Nº 1.122, de 1981, del Ministerio de Justicia;

f) Aplicación del DFL. Nº 1.123, del Ministerio de Justicia, sobre construcción de obras de riego;

g) Aplicación de todas las demás disposiciones legales que le asignen intervención." [14]

El Ministerio de Obras Públicas (MOP) es el encargado de cumplir esta función, a través de sus diversos departamentos, los que deben ocuparse de las distintas materias que abarca la infraestructura pública, para lo que cuenta con profesionales y técnicos con experiencia en cada área de intervención.

[14] Ley Nº 15.840, artículo Nº 3

Para reconocer con más precisión la labor que ha desarrollado este Ministerio, se presentará a continuación la historia del MOP.

1.1.- Historia del Ministerio de Obras Públicas

El primer nombre de esta cartera fue "Industria y Obras Públicas"[15], a cargo del abogado Pedro Montt, mediante una ley creada en el 21 de junio del año 1887, bajo el gobierno del Presidente José Manuel Balmaceda, quien crea también el cargo de subsecretario.

El 27 de enero 1888, se crea la Dirección General de Obras Públicas, cuya misión fue: "estudiar, ejecutar y vigilar todos los trabajos públicos que se emprendieran en el país por parte del Gobierno o por particulares. En sus inicios estuvo integrada por las secciones de Ferrocarriles y Telégrafos, Puentes, Caminos y Construcciones Hidráulicas y Arquitectura. Esta última pasó luego a ser Departamento y desde 1953 la actual Dirección de Arquitectura".[16]

Como podemos observar el interés por el progreso y desarrollo del país, ha estado vinculado directamente a este Ministerio, convirtiéndose en uno de los sectores más poderosos dentro de la estructura del Estado.

[15] http://www.moptt.cl/mop_historia.htm
[16] Ídem.

El edificio que ocupa actualmente el MOP, fue construido en el año 1904, siendo presidente Don Germán Riesco. Dada su posición estratégica dio paso a que se convirtiera en parte del centro cívico de Santiago, por encontrarse a un costado del Palacio de la Moneda.

Importantes políticas públicas fueron creadas bajo el alero de este ministerio, y que dieron píe a la creación de departamentos con especialización en distintos temas referentes al desarrollo entre ellas tenemos:

- La Ley de Riego de 1914 dio origen a la Oficina de Regadío, antecesora del Departamento de Riego, la Dirección de Riego y la actual Dirección de Obras Hidráulicas. El Cuerpo de Ingenieros, creado en 1842 y dependiente desde entonces del Ministerio del Interior, se incorporó a la Sección Puentes, Caminos y Construcciones.

- En 1925 se creó el Departamento de Caminos, que emprendió la modificación y pavimentación de rutas como Santiago - Valparaíso y Santiago - San Antonio. Desde agosto de 1953 pasó a ser la Dirección de Vialidad.

- La actual Dirección de Obras Portuarias tuvo su origen en la Comisión de Puertos creada por ley en 1910, la cual en un plazo de dos años debió presentar un plan de mejoramiento de las obras portuarias del país. Esta

Comisión derivó en el Departamento de Puertos en 1945 y en la Dirección de Obras Portuarias a partir de 1953.

- La dirección de Aeropuertos, nació en 1964, siendo su primera tarea la construcción del Aeropuerto Pudahuel (Arturo Merino Benítez. a partir de 1980) cuyos trabajos debieron entregarse provisoria y apresuradamente en 1967, debido a que Los Cerrillos no podía seguir operando.

- La Dirección de Planeamiento fue creada en 1953, mientras que la de Contabilidad y Finanzas data de 1970, aunque desde 1888 figuraba en la planta del ministerio un contador que encabezó la Sección de Contabilidad y luego del Departamento de Presupuesto y Contabilidad.

- El 3 de agosto de 1953 se creó el Departamento Jurídico con los abogados del ministerio, quienes trabajan en forma separa en los diferentes departamentos, todo a cargo de un Abogado Jefe.

A lo largo de la historia del MOP se le ha denominado de distintas maneras, tomando nombres como los que a continuación se detallan:

- Industria y Obras Públicas, que fue cambiado por: Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles" el 20 de mayo de 1910.

- El 19 de diciembre del año 1924 adoptó el nombre de "Obras y Vías Públicas"

- El 21 de marzo de 1925, el de "Obras Públicas, Comercio y Vías de Comunicación".

- El 3 de octubre de 1927 fue titulado "Fomento"

- El 21 de octubre de 1942, "Obras Públicas y Vías de Comunicación".

- En 1953 se denominó Obras Públicas

- El 13 de diciembre de 1967, "Obras Públicas y Transportes"

- Desde el 8 de julio de 1974 hasta hoy se le denomina Ministerio de Obras Públicas.

1.2.- Estructura del Ministerio de Obras Públicas en la actualidad

El actual Ministro es Eduardo Bitran Colodro, ingeniero civil industrial de la Universidad de Chile y Doctor en Economía de la Universidad de Boston- asumió como Ministro de Obras Públicas el 11 de marzo de 2006.

El Subsecretario de Obras Públicas es Juan Eduardo Saldivia, cursó sus estudios profesionales en la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile obteniendo, en 1988, el título de abogado.

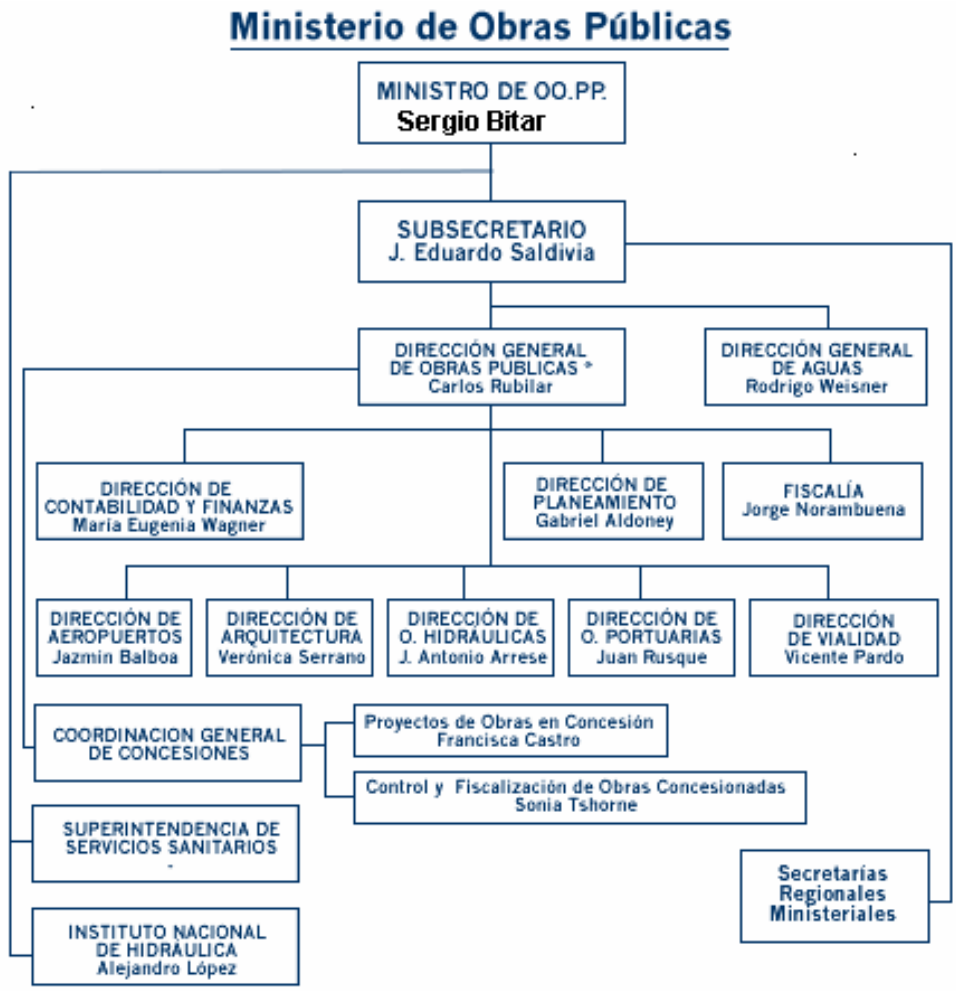
El la actualidad el Ministerio cumple su función a través de dos Direcciones Generales: [17]

1. La Dirección General de Obras Públicas que comprende unidades ejecutoras: Dirección de Vialidad, Dirección de Arquitectura, Dirección de Obras Hidráulicas, Dirección de Obras Portuarias, Dirección de Aeropuertos y también unidades no ejecutoras: Dirección de Planeamiento, Fiscalía, Dirección de Contabilidad y Finanzas.

2. La Dirección General de Aguas, cuya función primordial es aplicar el Código de Aguas. Además, actúan en sus respectivas áreas de competencia el Instituto Nacional de Hidráulica y la Superintendencia de Servicios Sanitarios, que son organismos que se relacionan con el gobierno a través de esta Secretaría de Estado.

Organigrama [18]

[17] http://www.moptt.cl/mop_funciones.htm
[18] http://www.moptt.cl/mop_organigrama.htm



El MOP es de gran importancia para el desarrollo de toda la infraestructura del país, creando las condiciones necesarias para el desarrollo económico, y de conectividad entre el mundo rural y urbano, ya que en virtud de esto, el MOP a creado planes de pavimentación que permiten mejorar las condiciones de acceso, principalmente de las zonas en donde los recursos de inversión productiva son menores, como en el caso de las regiones, en donde el proceso de descentralización no ha logrado crear las condiciones para un desarrollo optimo de las zonas rurales.

Es así que se ha creado el proyecto " Caminos Básicos 5000", considerado emblemático dentro de la gestión del MOP, específicamente dentro de la Dirección de Vialidad, por estar suscrito no sólo a la pavimentación de calles, sino por estar adscrito al plan de desarrollo del Estado con Participación Ciudadana, que se inició a partir del período presidencial del Don Ricardo Lagos Escobar.

A continuación se hará una presentación de la dirección de Vialidad, para luego describir el proyecto Caminos Básicos 5000 y su relación con el proceso de participación ciudadana.

2.- La Dirección Nacional de Vialidad

Organización y funciones

La Dirección Nacional de Vialidad es una entidad perteneciente al Ministerio de Obras Públicas (MOP), desconcentrada territorialmente, quedando su dirección a cargo de un Director Nacional de Vialidad y los 13 Directores regionales, y cuenta con distintos productos y servicios, teniendo entre ellos:[19]

- Construcción, conservación mejoramiento de estándar de caminos

[19] http://www.vialidad.cl/quienesomos.htm

- Construcción, reposición y reparación de puentes y cruces desnivelados
- Construcción de pasarelas
- Construcción y conservación de defensas fluviales
- Respuestas a solicitudes de autorizaciones para uso de faja fiscal
- Atención al usuario en las Plazas de Peaje.
- Otorgamiento de permiso de sobrepeso y/o sobredimensión
- Evaluación técnica para la extracción de áridos
- Otorgamiento de licencias de Laboratoristas Viales

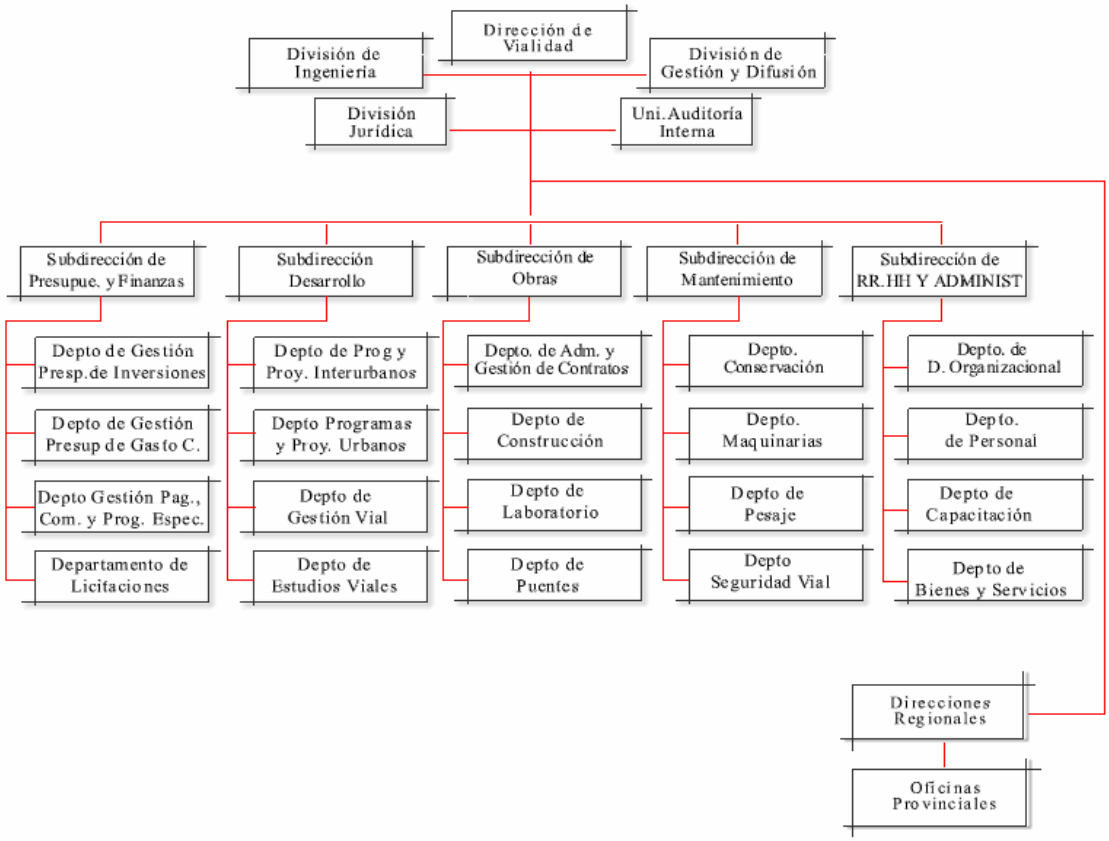
Para realizar estas labores, Vialidad debe coordinar su accionar con otras tres carteras: Sectra, Minvu y Transportes.

2.1.- Misión

"Mejorar la conectividad entre los chilenos y entre Chile y los países de la región, planificando, proyectando, construyendo, conservando y explotando oportunamente la infraestructura vial necesaria para el desarrollo del país y su

gente, resguardando su calidad, respetando el medio ambiente e incorporando sistemáticamente tecnologías innovadoras en el ámbito vial y de transporte." [20]

Organigrama [21]



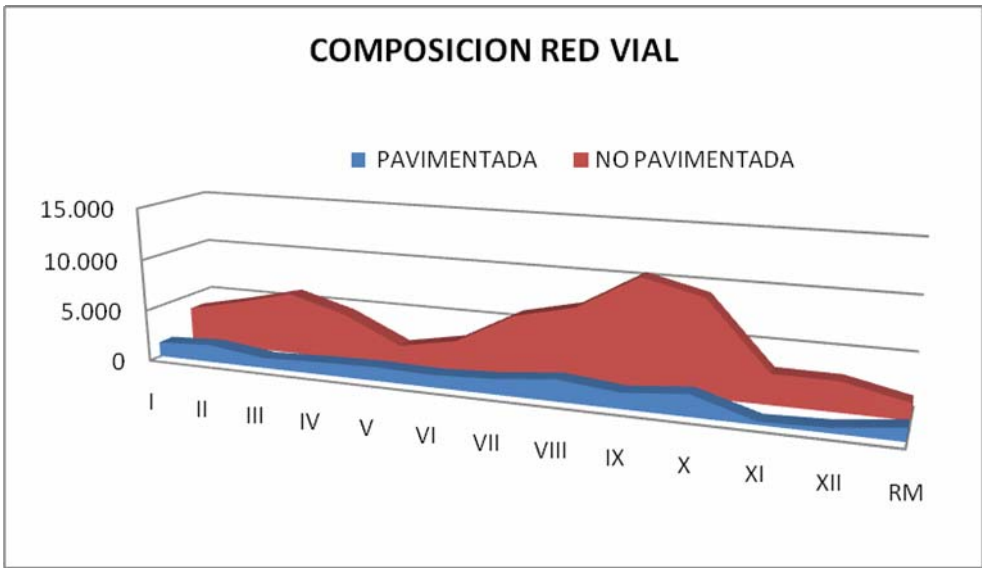
[20] http://www.vialidad.cl/quienesomos.htm

CONFORMACION RED VIAL NACIONAL

REGION	RED PAVIMENTADA	RED NO PAVIMENTADA	TOTAL RED
I	1.423	3.589	5.012
II	1.695	4.741	6.436
III	987	6.035	7.022
IV	1.206	4.476	5.682
V	1.333	1.898	3.231
VI	1.189	2.942	4.131
VII	1.463	5.923	7.386
VIII	2.048	7.225	9.273
IX	1.486	10.527	12.013
X	2.036	9.118	11.154
XI	289	2.856	3.145
XII	491	2.809	3.300
RM	1.233	1.543	2.866
TOTAL	**16.968**	**63.684**	**80.651**

[21] http://www.vialidad.cl/organigrama.htm

COMPOSICION GRAFICA RED VIAL NACIONAL



Capitulo IV: Características de los caminos básicos

1.- Principales Características de los Caminos Básicos

- Los Caminos Básicos presentan características de camino local o de desarrollo en directa concordancia a sus características geométricas y de servicio.

- Caminos de calzada simple bidireccional.

- Su principal propósito es permitir el acceso a la propiedad adyacente y como consideración secundaria, es la continuidad del tránsito.

- Presenta intersecciones a nivel con las demás categorías de camino.

- Presenta flujo restringidos por movimientos hacia y desde la propiedad, es decir un TMDA bajo.

- La velocidad de operación para terrenos llanos o ondulados no supera los 60 km/hr y para terrenos montañosos no supera los 50 km/hr.

- Tipo de vehículo que transita es el vehículo liviano y camiones medianos.

- Son caminos con tratamientos superficiales, que eliminan el polvo y permiten una mejor transitabilidad.

1.2.- Aspectos medio ambientales

Se considera de gran importancia conocer los efectos medioambientales que provoca la aplicación de los estabilizadores de suelo, principalmente de cloruros que tienen un doble efecto ya que por una parte mejoran el estado de polución, pero también afecta los cultivos. En este sentido, se reconoce que debe haber un avance en los lineamientos técnicos que permitan disminuir estos efectos.

Para esto se ha implementado una metodología de trabajo que esta en el orden de:

Etapa de Estudio: Esta etapa es de carácter preventivo, ya que busca reconocer los componentes físicos, biológicos, ecológicos, que determinarán la forma en que se aplicarán los estabilizadores, principalmente en aquellos sectores en donde se intervengan ecosistemas naturales, tales como:

- Áreas silvestres protegidas (parques nacionales, reservas nacionales, monumentos naturales)

- Sitios Ramsar (humedales de importancia ecológica).

- Otros humedales

- Cualquier otra área protegida privada que albergue ecosistemas naturales

- Sitios prioritarios de Conservación en Categoría I.

"En tales casos, si se concluye que no queda otra opción factible que estabilizar la carpeta con algún producto, se deberá considerar todas las acciones previas de coordinación y aprobación con las entidades involucradas. De cualquier forma, se aplicará la dosis mínima necesaria y se llevará a cabo un seguimiento de la concentración del producto en las zonas laterales susceptibles. Este se efectuará en distintos puntos en los bordes del camino tanto en superficie como en profundidad." [22]

Etapa de Obra: Teniendo los caminos ya designados para las aplicaciones de sales, se aplicará un instrumento de gestión, en donde existan cultivos agrícolas de cualquier tipo, para lo que se empleará un indicador de salinidad en el suelo y productividad de los cultivos.

[22] Capítulo 2 Texto Guía de Caminos Básicos

2.- Condiciones técnicas de Caminos básicos

Dado el bajo volumen de tránsito de los caminos considerados en el programa, las propuestas de soluciones de estabilización son de bajo costo y por lo tanto, se debe entender que no son soluciones bajo los estándares convencionales.

Para diferenciar esta solución básica de las convencionales la Dirección de Vialidad, las describe y clasifica de la siguiente manera:

Soluciones Básicas Transitorias: Se consideran soluciones transitorias a aquellas soluciones básicas, proyectadas en su duración para no más de 3 años. Las soluciones transitorias tienen como objetivo principal resolver problemas funcionales de caminos no pavimentados. Según sea el tipo de solución utilizada, se puede resolver uno o más de los siguientes tipos de problemas:

- Emisión de polvo
- Formación de calaminas
- Pérdida de material grueso y formación de baches
- Susceptibilidad al agua
- Mejoramiento de la subrasante
- Uso de materiales marginales para la construcción de bases y carpetas de rodado

Soluciones con capas de protección para caminos de bajo Volumen de Tránsito: Este tipo de soluciones corresponde, en general, a la aplicación de capas granulares estructurales y una o varias capas de protección en su vida útil, considerando, entre otros aspectos, el tránsito de diseño y, que en la eventualidad de aumentar el volumen de tránsito, ésta pueda ser reforzada sin modificar significativamente la geometría y la estructura existente.

2.1.-Caracterización y clasificación de las soluciones más utilizadas

Las soluciones constructivas, factibles de ser utilizadas como soluciones básicas o parte de ellas, pueden ser analizadas y clasificadas en tres grupos, según el mecanismo de estabilidad de los materiales que la componen:

Estabilidad Física

En este grupo están aquellas acciones o soluciones constructivas que utilizan medios predominantemente físicos, casi siempre de tipo mecánico como la compactación, la impermeabilización, el cubrimiento, y otros que no impliquen una reacción química de un agente estabilizador. Dentro de las cuales se puede mencionar:

- Perfiladura simple
- Perfiladura con compactación
- Estabilización mediante la mezcla de materiales
- Capas o láminas de cubrimientos, como: riegos asfálticos, matapolvos, capas granulares
- Diseños estructurales convencionales, o combinados con materiales no convencionales
- Impermeabilización de la carpeta de rodadura con aceites, o sellos asfálticos, con o sin gravilla
- Fibras Microscópicas
- Refuerzos con bolones, denominado zampeado
- Refuerzos con varas, denominado envaralado
- Refuerzo con geotextiles
- Refuerzo con substancias poliméricas, tales como asfalto, azúcar y resinas

- Refuerzos con sulfatos o carbonatos, como el yeso o cal
- Sales higroscópicas que no reaccionan con los suelos

Estabilidad Química

A este grupo pertenecen las soluciones que utilizan substancias químicas, orgánicas y/o inorgánicas, que aplicadas a los materiales o al suelo de fundación, son capaces de alterar o modificar temporal o permanentemente alguna propiedad

mecánica de los materiales o al agua contenida por ellos, mediante algún tipo de reacción química. Algunas de estas propiedades son la tensión superficial del contacto árido-agua, la constitución de química superficial de las partículas, especialmente en las arcillas y el equilibrio higroscópico. Dentro de ellas podemos mencionar:

- Cloruros, aplicados en dosis bajas
- Reductores de IP, en base a ácidos o bases, aplicados para facilitar la compactación
- Puentes de adherencia auto adhesivos o auto aglomerantes, que no generen pega de partículas
- Sales higroscópicas que reacciona con los suelos

Estabilidad Físico-Química

A este grupo pertenecen las soluciones que utilicen, impliquen o resulten de la combinación simultanea de mecanismos físico químicos. Por lo que incluyen todos los procesos en que haya reacción entre los agentes estabilizadores y las partículas, la aglomeración producto de la formación de redes de fibras con los productos de la reacción, la recristalización de sales con enlaces iónico en el contacto de las partículas, reacciones aceleradas o propiciadas por agentes enzimáticos, etc. Desde un punto de vista más general, mucho de los mecanismos

de estabilización podrían ser clasificados como físico-químicos, incluidos algunos no sometidos a clasificación. En este grupo están típicamente los siguientes:

- Refuerzo con cemento hidráulico
- Refuerzo con filler, con o sin puente de adherencia
- Refuerzo con cenizas de origen natural o artificial
- Adición de desechos industriales, incluidos las ligninas y ligno-sulfatos.
- Mezclas con materiales de tortas o relaves
- Adición de Cloruros en dosis normales o altas
- Estabilización con enzimas
- Reductores de plasticidad, con impermeabilizantes, como aceites sulfonados.

- Uso de puentes de adherencia químicos como reductores de los agentes aglomerantes.

2.2.- Vida útil de Caminos Básicos

Se entiende por vida útil al periodo de tiempo en el que una estructura soporta solicitaciones, debidas al tránsito y clima, para un adecuado nivel de servicio.

En el caso del transito, para que estas soluciones cumplan su objetivo, se debe realizar un estudio del flujo de transito, cuya información permitirá proyectar resistencia del camino y servirá como información para futuros proyectos.

Este estudio considera como variables la composición del tránsito, es decir, el tipo de usurario del camino, (buses, camiones de 2 ejes y camiones de más de 2 ejes), también se considera el crecimiento

2.3.- Seguridad vial de caminos básicos

Las soluciones básicas, no sólo consideran la transformación del camino, sino también los efectos que esta produce en el entorno. En este sentido la seguridad vial, es considerada como parte fundamental de los proyectos, dado las nuevas característica de uso que implica, entre ellas tenemos:

- Aumento de las velocidades de los vehículos
- Ancho de calzadas con menos de 5 metros, no permiten una adecuada demarcación del eje y sus bordes.
- En las carpetas con tratamientos con bischofita, y sal no es posible hacer demarcación horizontal, debido a la naturaleza de las mismas.
- El mejoramiento de calzadas aumenta la demanda del tránsito de peatones y usuarios vulnerables

Para dar solución a los puntos antes expuestos y a la seguridad vial en general, la dirección de Vialidad, plantea que se debe considerar lo siguiente:

- Evaluación del riesgo
- Establecer velocidad máxima
- Educación de la comunidad mediante la participación ciudadana
- Registro de accidentes y evaluación de la accidentalidad

2.4.- Deterioro de los caminos básicos

Una valuación realizada a los caminos básicos ya construidos en las diferentes regiones de nuestro país, ha dado como resultado una serie de condiciones que deterioran los caminos. En este caso se ha evaluado los caminos comprendidos en dos grupos.

El primer grupo es el granular estabilizado, que comprende aquellas carpetas granulares estabilizadas con algún producto, siendo las más conocida la bischofita y el segundo se refiere a las Capas de Protección (Tratamientos superficiales, simples y dobles, capeseal, mezclas asfálticas).

Se ha determinado las siguientes causas:

- Homogeneización deficiente de la carpeta
- Tránsito pesado

- Tránsito intenso en épocas específicas (período estival, fiestas religiosas).
- Lluvia
- Exceso de humedad.
- Pérdida de material superficial
- Pérdida de material fino superficial, con aparición de estrías y baches.
- Ausencia de humedad.
- Drenaje insuficiente.
- Utilización de áridos poco tenaces, susceptibles de pulimiento.

3.- Responsabilidad institucional de los caminos básicos

En el desarrollo de la construcción de los caminos Básicos, la responsabilidad de su construcción, mantenimiento y evaluación, depende no solo del nivel central, sino también de las distintas direcciones regionales del MOP. Para esto se requiere que exista coordinación en estos niveles, con la finalidad de que los proyectos sean homogéneos y así los recursos y apoyo técnico sea de la misma forma en las distintas regiones en que se aplique estas soluciones.

Dado lo anterior se ha detectado diferencias en la ejecución de los proyectos, que de acuerdo al texto guía de caminos básicos están en el orden de:

- Las Oficinas Provinciales tienen cierta independencia para ejecutar obras por administración directa, sin embargo, deben existir lineamientos impartidos por las Direcciones Regionales de Vialidad, de tal forma de garantizar estándares

de construcción y mantenimiento en los CSB. Esto considerando que éstas diferencias no son bien percibidas por la comunidad y genera confusión en las autoridades regionales, constatar que existen diferentes formas de abordar el mejoramiento o conservación de un camino

- Las regiones deben contar con un proceso de planificación del mantenimiento de los CSB, el que deberá disponer de políticas específicas, de acuerdo a la realidad regional y con un horizonte de a lo menos tres años. Si bien, el proceso de planificación debería estar centralizado en la Dirección Regional, dada la dinámica que poseen los CSB, un papel fundamental en esta planificación corresponde a los Jefes Provinciales.

- En el área de la Administración Directa y en forma específica en lo que guarda relación con el mantenimiento de carpetas granulares estabilizadas, debe existir el traspaso de conocimientos y forma de trabajo desde la región que se encuentra más avanzada en el tema al resto.

- Las regiones que se encuentran en una etapa de crecimiento, deben comenzar a analizar la conveniencia de ejecutar Contratos Específicos.

Modalidades de ejecución e Inversión

Para la ejecución del Programa concurren variadas modalidades. En el Ambito Sectorial (financiamiento MOP-DV) se ejecuta la obra en el área de la

Conservación, considerando que se trata de obras similares a las tradicionales (ripiaduras), sólo que la solución es más duradera. No se trata de proyectos específicos, ya que no corresponden a cambios de estándar con todo lo que ese tipo de proyectos considera (expropiaciones, cambios de trazado, cambios de geometría en vertical, saneamiento nuevo, etc).

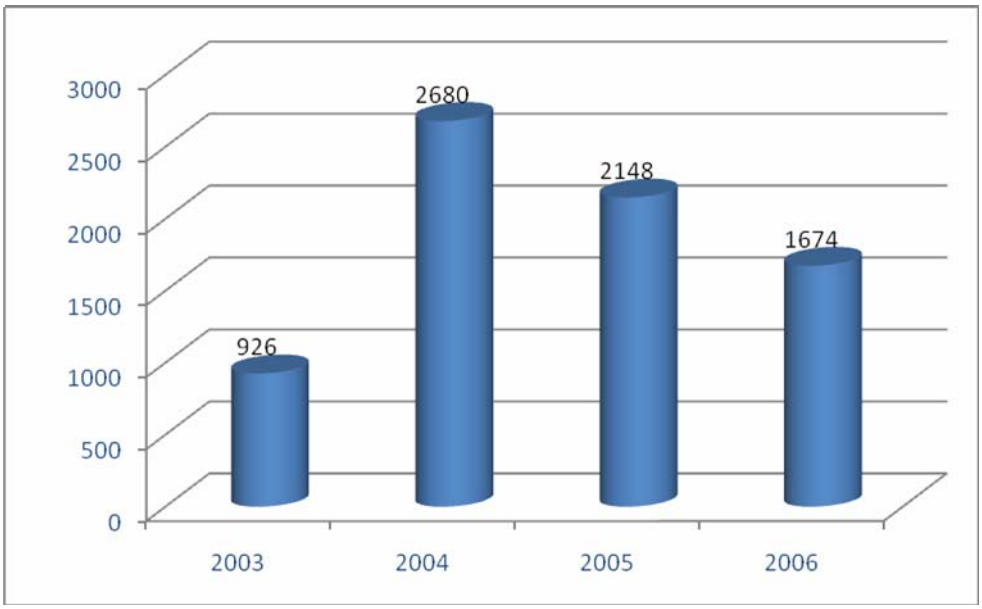
Las obras se ejecutan por contratos de "Conservación Tradicional" en las redes comunal y básica, por "Contratos de Conservación de Redes" (contratos de Conservación Global) y por "Administración Directa". En algunos casos, las obras se ejecutan por combinación de alguna de estas modalidades.

En el ámbito Extrasectorial, se cuenta con aportes de financiamiento, principalmente del Fondo Nacional de Desarrollo Regional – FNDR-, de Municipios y de Privados. En el primer caso se trata de ejecución de obras utilizando la forma de contratación propia del Fondo, en tanto que en las segundas se trata de recursos que, la gran mayoría de las veces, se aportan y cofinancian o complementan recursos sectoriales. En menor medida en cifras, pero muy significativamente en la gestión participativa, se tiene el gran valor de hacer que las personas se sientan participes del proyecto, generando el sentido de obra propia.

Avances del Programa Caminos Básicos 5000

A pesar que el Programa comenzó a ejecutarse durante el segundo trimestre del año 2003, en ese año se ejecutaron 926 Kms. Durante el año 2004 se ejecutaron otros 2.680 Kms., en el año 2005 se lograron 2.148 Kms., y en el año 2006 de pavimentaron 1.674 Kms.

AVANCE PROGRAMA CAMINOS BASICOS 5000



En cuanto a inversiones, en el año 2006 se invirtieron M$ 28.553, de esta cifra un 9,1% corresponde a aportes FNDR. Durante el año 2006 el costo promedio es MM$ 17,1 por Km,valor superior al promedio del años anteriores (prom. 16,2), lo que se explica debido a que algunas regiones comienzana priorizar soluciones asfálticas por sobre los estabilizadores por su mayor durabilidad y mejor receptividad de

parte d la comunidad, y ya que, habiéndose realizado las obras en sectores menos complicados, ahora se debe continuar con lugares de geometría e infraestructura mas problemática y que requieren una mayor inversión por km. Otro factor que incidió este año fue el alza sostenida en los valores de las propuestas en general por la mayor demanda y por las notables alzas de los asfaltos.

Siendo el valor promedio el resultado de inversiones por variados tipos de solución es mas apropiado calcularlo en forma desagregada, así se obtiene:

- Promedio Total : MM$ / 17,1
  - Promedio solución Estabilización : MM$ / Km 9,2
  - Promedio solución Asfalto : MM$ / Km 34,6

Capitulo V: El Proyecto Caminos básicos 5000

1.- Antecedentes

El mejoramiento de la calidad de vida puede abordarse también desde otras instancias, entre ellas el mejoramiento de vías, que permiten no sólo facilitar la circulación de las personas, sino también el efecto que produce en la producción económica y la protección medio ambiental, convirtiéndola en una política estratégica para el país.

Los inicios de los Caminos Soluciones Básicas (CSB) se remontan a los años 1997-1998, cuando algunas Direcciones Regionales de Vialidad comienzan a ejecutar obras, distintas a las empleadas habitualmente, tendientes a mejorar el estándar de caminos no pavimentados. Han transcurrido 9 años y los CSB, se ha extendido a todo el país y su magnitud ha crecido significativamente.

En este mismo esquema el gobierno de Chile el año 2003, crea un programa de mejoramiento de caminos cuya meta fue alcanzar 5.000 Km, denominado "Programa Caminos Básicos 5.000.", que consiste en destinar recursos para entregar una solución al deterioro de caminos rurales y de bajo transito.

Este programa considera etapas tales como planificación, de Ingeniería, de construcción y de mantenimiento buscando en ello una eficiencia al momento de intervenir los caminos.

"En esencia, los caminos no son sólo materiales, que se disponen en la faja fiscal, se deben considerar aspectos territoriales, tanto desde el punto de vista medioambiental, como del relacionado con las personas, no sólo de las personas que usan el camino circulando sobre vehículos, sino principalmente de quienes habitan en el entorno de ellos: la gente.

Este es uno de los objetivos fundamentales del Programa. Aunque son muchos los aspectos ambientales que son afectados positivamente con este tipo de obras, también se dan casos en que se debe cuidar el no comprometer negativamente otros, específicamente cuando se emplea estabilizadores de carpetas granulares.

Por otra parte, el tener como centro de los objetivos a la gente, requiere que ella sea un actor principal en el proceso, lo que implica establecer los mecanismos en forma metódica para involucrarla antes y durante los procesos de planificación y ejecución de los proyectos" [23]

Esta planificación considera como fundamental, el cómo priorizar los proyectos, conocer y evaluar los aspectos medio ambientales y también hacer un análisis de la participación ciudadana, dada la importancia que este tema ha tenido para los últimos gobiernos y el vinculo Estado-ciudadanos, que permite el fortalecimiento de la democracia.

[23] Texto Guía de Caminos Básicos, Subdepartamento de Caminos Básicos

En relación a lo anterior, el programa considera necesario, comparar los proyectos para que la toma de decisión sea racional y lógicamente, entregue los mayores beneficios. Para esto requiere contrastar elementos o variables relevantes, entre ellas las siguientes:

- VAN: cuya unidad de medida es el valor del dinero en un instante dado de tiempo.
- Aspectos políticos
- Aspectos sociales
- Aspectos ambientales

Para poder llegar a una decisión, se han tomado distintos mecanismos, para el caso de los caminos básicos, utilizando una metodología multicriterio que permite combinar las distintas dimensiones, objetivos, actores y escalas que se hallan envueltos en el proceso de toma de decisiones, sin sacrificar la calidad, confiabilidad y consenso en los resultados. Para los Caminos Básicos, se considera que el Proceso Analítico Jerárquico (AHP), ya se ajusta a las necesidades de la Dirección de Vialidad.

"Las principales características del AHP son las siguientes: corresponde a un método de evaluación multicriterio, de variables discretas, con medición de preferencias por agregación de criterios y determinístico (no considera incertidumbre)." [24]

[24] Capítulo 1 Texto Guía de Caminos Básicos

Para aplicar el AHP para la priorización de los caminos básicos, se debe detectar en primera instancia el problema, en este caso consiste en la selección y priorización de proyectos de mejoramiento de la red vial que aplican soluciones técnicas económicas. Para abordar el problema, se ha propuesto hacerlo en dos fases:[25]

- En la primera se busca establecer los **Criterios de Elegibilidad o de Selección**, esto por cuanto el Programa de Caminos Básicos requiere de una coherencia interna que permita alcanzar los objetivos que se han definido para éste y por ello deben ser establecidos por las autoridades del nivel central.

- En la segunda fase, se establecen los **Criterios de Priorización**, esto por cuanto el Programa de Caminos Básicos cuenta con recursos limitados y deben ser elegidos los mejores proyectos para su financiamiento. Atendida la diversidad de situaciones, condiciones y necesidades de mejoramiento de la red vial a lo largo del país, es que resulta imprescindible que estos criterios sean definidos por las autoridades del nivel regional.

2.- Criterios de selección proyectos de caminos

El criterio de selección establece un nivel jerárquico por lo que queda de la siguiente manera:[26]

a) **Criterio Social:** este criterio está estrechamente relacionado con la comunidad beneficiaria de las obras del Programa Caminos Básicos y establece las condiciones para ser declarado elegible.

b) **Criterio Económico:** este criterio establece límites, desde el punto de vista de los costos

c) **Criterio Técnico:** este criterio busca establecer límites, desde el punto de vista técnico, la elegibilidad del proyecto considera el tipo de terreno en que se emplaza, el ancho de calzada, el grado de consolidación y la presencia de vehículos pesados.

d) **Criterio Administrativo:** este criterio busca establecer, si el proyecto es posible declararlo elegible, desde el punto de vista administrativo; considera la pertenencia a la red vial y si se encuentra presente en la planificación de la Dirección de Vialidad.

[25] Capítulo 1 Texto Guía de Caminos Básicos
[26] Capítulo 1 Texto Guía de Caminos Básicos

e) **Criterio Ambiental:** este criterio discrimina el proyecto desde el punto de vista ambiental; considera si se inserta o atraviesa zonas ambientalmente protegidas.

Subcriterios

En relación a los criterios anteriormente mencionados, podemos destacar una serie de subcriterios en el siguiente orden:

Subcriterio Social

1. Población Directamente Beneficiada: este subcriterio, busca determinar el bienestar social que el proyecto genera. Para que el proyecto pueda ser seleccionado, debe existir población beneficiada directamente.

Subcriterios Económicos

1. **Costo Promedio**: Dado que el Programa de Caminos Básicos se inserta dentro del Programa de Conservación, las limitaciones impuestas a este tipo de obras, también se aplican al Programa de Caminos Básicos; por tanto el Costo Promedio de un proyecto para ser seleccionado, no debe superar los cuarenta millones por kilómetro (40 MM$/km)

2. **Desviación del Costo Promedio**: A fin de no concentrar obras de alto impacto financiero dentro de un proyecto del Programa de Caminos Básicos, se establece que un proyecto será seleccionable, para este programa, sólo si el costo de cada kilómetro no supera en 20% el costo promedio total.

3. **Costo de Expropiación y Movimientos de Tierra asociados a mejoras de trazado**: Establecido que el Programa de Caminos Básicos busca principalmente mejorar las condiciones de la carpeta de rodado, se establece que un proyecto será seleccionable, para este programa sólo si los costos de expropiación y movimientos de tierra asociados a mejoras de trazado, no supera el 5% del costo total del proyecto.

4. **Flujo Vehicular Diario**: sin duda que buena parte de los beneficios de un proyecto vial provienen del tránsito usuario; por tanto se considera que un proyecto será seleccionable para este programa sólo si el Tránsito Medio Diario Anual supera los 50 vehículos, pero menor a 300 vehículos.

Subcriterios Técnicos

1. **Tipo de geometría del Camino**: este subcriterio determina las características geométricas medias del camino. Dadas las limitaciones del Programa de Caminos Básicos, se considera que un proyecto será

seleccionable, sólo si este presenta una geometría plana u ondulada y de preferencia nunca montañosa.

2. **Ancho Medio de Calzada**: este subcriterio determina el ancho medio de la calzada del camino; se establece que un proyecto será seleccionable, sólo si el ancho medio de la calzada es mayor o igual a 5 metros.

3. **Grado de Consolidación del Camino**: este subcriterio busca establecer el grado de consolidación del camino, estableciéndose que un proyecto será elegible, sólo si el camino se encuentra consolidado en cuanto al perfil y sus obras de saneamiento, en ningún caso podrán ser consideradas sendas de penetración o aperturas de nuevos caminos.

4. **Porcentaje de Vehículos Pesados**: este subcriterio busca establecer la presencia de vehículos pesados en el camino; se establece como seleccionable aquellos proyectos en los cuales el porcentaje de vehículos pesados no supera el 25 % del TMDA. En casos de mayor porcentaje deberá verificarse cuidadosamente la estructura y el costo por kilómetro.

Subcriterios Administrativos

1. **Pertenencia a la Red Vial de tuición de la Dirección de Vialidad**: este subcriterio recoge la condición administrativa del camino. Sólo podrán incorporarse al Programa de Caminos Básicos proyectos en caminos pertenecientes a la Red Vial bajo tuición de la Dirección de Vialidad.

2. **Programado para ser pavimentado en el corto o mediano plazo**: este subcriterio recoge la planificación de obras de pavimentación de la Dirección de Vialidad. Se podrán incorporar al Programa de Caminos Básicos, preferentemente aquellos caminos que no están considerados ser pavimentados dentro de los próximos cuatro años.

Subcriterio Ambiental

1. **Camino inserto o atraviesa zona ambientalmente protegida**: Debiera seleccionarse para el Programa de Caminos Básicos sólo aquellos proyectos que, no se insertan o atraviesan zonas ambientalmente protegidas ó, que no requieren de una Declaración o Estudio de Impacto Ambiental para la ejecución de las obras, salvo casos excepcionales.

Esta etapa exige la conformación de un panel de expertos que revisen, reformulen y acuerden los criterios, subcriterios y categorías que se aplicarán, a modo de ordenar y dar elegibilidad a lo proyectos que se considerarán dentro del programa de caminos básicos.

Criterios de priorización

El modelo jerárquico que vialidad utilizado para priorizar los proyectos de caminos básicos, es el siguiente: [27]

a) **Criterio priorización social:** este criterio está estrechamente relacionados con la comunidad beneficiaria de las obras del Programa Caminos Básicos, considerándose la población beneficiada, el grado de pobreza de la comuna y la presencia de infraestructura de servicio social.

b) **Criterio priorización económica:** estos criterios dan cuenta del tránsito usuario del camino, de las actividades productivas asociados a él y de los aportes extra sectoriales al proyecto de Camino Básico.

c) **Criterio priorización técnico:** estos criterios buscan caracterizar el camino donde se realizará el proyecto, desde el punto de vista técnico y administrativo, considerando el tipo de carpeta de rodado actual, la geometría, el ancho de calzada y la existencia de obras de saneamiento.

Subcriterios de priorización

Subcriterios Social

[27] Capítulo 1 Texto Guía de Caminos Básicos

1. **Población Beneficiada:** este subcriterio busca determinar el bienestar social que el proyecto genera. Este subcriterio está definido por dos factores:

    a) **Población Directamente Beneficiada:** este criterio se genera por la decisión de privilegiar proyectos donde existe población que vive aledaña al camino y que es afectada por el tránsito usuario con altos niveles de polución ambiental (polvo, ruido, barro por ejemplo. Se estima a través de tres categorías:

        - Dispersa (menos de 5 viviendas por km. lineal)
        - Media (5 a 10 viviendas por km. lineal)
        - Concentrada (más de 10 viviendas por km. lineal)

    b) **Línea de Pobreza Comunal:** este criterio se establece por la decisión de privilegiar a aquellas comunas que presentan mayores índices de pobreza e indigencia. Se determina como el porcentaje de población clasificada como pobre o indigente respecto del total de la población comunal. Para este criterio se definen tres categorías:

        - Menor a 25%
        - Mayor o igual a 25%
        - Comuna sin información

2. **Infraestructura Social:** este subcriterio recoge el efecto sinérgico de las inversiones en infraestructura social, estando definido por dos factores: la presencia de escuela o consultorio en el camino o sector adyacente y, la presencia de templo religioso, sede social o sitio de interés en el camino o sector adyacente. Las categorías para ambos será:

    - Existe
    - No existe

Subcriterios Económico

1. **Actividad Económica de la zona:** este subcriterio recoge el efecto de la actividad económica total de la zona sobre el camino, así como la actividad preponderante a la cual sirve el camino. Este subcriterio está definido por dos factores:

    a) Flujo Vehicular Diario: este criterio determina el número de vehículos que en promedio circula diariamente por el camino a mejorar. Se determina a través del Tránsito Medio Diario Anual (TMDA). Se consideran cuatro categorías:

    - Bajo (TMDA menor o igual a 50)
    - Regular (TMDA entre 51 y 100)
    - Medio (TMDA entre 101 y 200)

- Alto (TMDA mayor a 200)

b) Actividad Económica Predominante: este criterio recoge la actividad económica predominante en el sector del proyecto y a la cual sirve el camino. Se consideran ocho categorías:

- Agrícola
- Pecuaria
- Turística
- Forestal
- Minera
- Urbana
- Otra
- Ninguna

2. **Aportes de Recursos:** este subcriterio se establece por la decisión de privilegiar a aquellos proyectos que cuentan con aportes de recursos externos a los sectoriales (regionales, comunales, privados). Se consideran tres categorías:

- Con aporte superior al 25% del costo del proyecto
- Con aporte menor o igual al 25% del proyecto
- Sin aporte

Subcriterios Técnico

1. **Características del Camino:** este subcriterio recoge la condición actual del camino. Este subcriterio está definido por cuatro factores: el tipo de carpeta de rodado, el tipo de geometría, el ancho medio de calzada y el grado de saneamiento.

    a) Tipo de Carpeta de Rodado: este criterio determina la carpeta de rodado que tiene el camino. Se consideran dos categorías:

    - Tierra
    - Ripio

    b) Tipo de Geometría: este criterio determina las características geométricas medias del camino. Se consideran tres categorías:

    - Plana
    - Ondulada
    - Montañosa

    c) Ancho Medio de Calzada: este criterio determina el ancho medio de la calzada del camino. Se consideran dos categorías:

    - Menos de 5 m.
    - Igual o superior a 5 m.

d) **Grado de Saneamiento:** este criterio determina en que grado se encuentra el desarrollo de las obras de saneamiento del camino. Se consideran tres categorías:

- Nulo
- Medio
- Completo

Se considera en esta etapa, al igual que en la anterior la conformación de un panel de experto, que guíe los criterios de priorización

Estas dos etapas dan como resultado una guía metodológica que incluye estructura jerárquica, criterios y subcriterios, las Categorías y los ponderadores para cada elemento de la Jerarquía, para cada Región del país. Incorporará también un análisis de sensibilidad en la que se analizan tres escenarios posibles, en los cuales se cambiarán las prioridades de los criterios principales o de primer nivel y se comparen con la situación base, es decir aquella entregada por el modelo.

Los escenarios, que el texto guía para caminos básicos considera, son los siguientes:

Escenario 1: Los ponderadores cambian respecto de la situación base, asignándole el ponderador más alto a los criterios sociales, luego a los criterios económicos y el último a los criterios técnicos.

Escenario 2: Los ponderadores cambian respecto de la situación base, asignándole el ponderador más alto a los criterios económicos, luego a los criterios sociales y el último a los criterios técnicos.

Escenario 3: Los ponderadores cambian respecto de la situación base, asignándole el mismo ponderador a los tres criterios.

3.- Caminos básicos 5000 y participación ciudadana

El desarrollo e implementación de los caminos básicos, no queda ajena al marco de la participación ciudadana, dada la importancia que tiene la opinión y la participación de la población en el tema de desarrollo urbano, ya que esta provoca cambios significativos en la forma de vida de las personas.

Considerando lo anterior, los caminos básicos tienen dos aspectos diferentes y destacables, desde la perspectiva de la participación ciudadana:

Son altamente demandados por la comunidad, porque se identifican fácilmente sus beneficios, entre otros, por eliminar polvo y piedras en verano y barro en invierno,

y por carecer del impacto negativo de las expropiaciones. En este sentido, la participación ciudadana en el programa de caminos básicos busca:

- Tener compromisos de aportes por parte de los beneficiarios, en variados aspectos. Paralelamente tienen aspectos comunicacionales comunes a todo proceso de participación ciudadana.

- La conveniencia de medir la generación de expectativas, lo cual se logra con una comunicación asertiva y realista, de las características del programa y de los criterios de selección de proyectos.

- La necesidad de planificar adecuadamente el proceso de participación ciudadana, en sus objetivos y sus plazos, para cumplir lo deseado con eficiencia y en los plazos determinados. Igualmente, evitando que la población beneficiada plantee aspectos que escapan al objetivo de este programa.

- La conveniencia de trabajar con representantes de los Municipios, aliados estratégicos, para gestionar los aportes monetarios, de la comunidad, sector empresarial o propios.

Finalmente se destaca la necesidad de dejar suficientemente establecido que:

- La información de Caminos Básicos debe darse en el contexto de la inversión global de vialidad, incluyendo mayor detalle de los proyectos básicos específicos, aunque sin dejar de hacer referencia respecto a las conservaciones

- Corresponden a una nueva estrategia de inversión, que permitirá cambiar de estándar a corto plazo, pasando de ripio o tierra, con una solución básica en sectores de bajo tránsito. Tienen una vida útil estimada en 3 años y posteriormente se aplicará mantenimiento

- A corto y mediano plazo se producirá una red vial más eficiente, con mejor conectividad y beneficios sociales al eliminar el polvo, las piedras, el barro y elevar la seguridad y la calidad de vida.

La Dirección Central del Programa Caminos Básicos 5000, propone aplicar los instrumentos mostrados a continuación con el fina de convertirse en una guía para la implementación de la participación ciudadana en los proyectos a ejecutar.

- Ficha para programar las actividades
- Ficha para recopilación de información territorial
- Modelo para informe de reuniones
- Modelo para actas de acuerdo
- Contenidos para dípticos informativos
- Modelo de ficha para recopilación de opiniones

- Lista de asistencia

Dependiendo de la realidad regional, en cuanto a aspectos territoriales y recursos humanos disponibles para la gestión, se estima conveniente abordar reuniones de participación ciudadana en tres instancias, con actividades e instrumentos adecuados.

1. **Durante la planificación de inversiones**

- Reuniones
- Ficha recolectora de información técnica
- Ficha de adquisición
- Compromiso de aportes y representantes locales
- Lista de asistencia
- Acta de reunión, temas tratados, acuerdos y responsabilidades
- Entregar antecedentes generales del programa
- Conocer la percepción hacia proyectos locales, puede ser a nivel comunal o provincial
- Identificar caminos con interés
- Identificar nombre y ubicación de los responsables para continuar la gestión

2. Previo a la ejecución de la obra

- Reunión

- Dípticos
- Avanzar en la gestión de los proyectos identificados
- Trabajar con las organizaciones locales aledañas
- Concretar la recepción de aportes y compromisos

3. **Al término de la obra (reunión – inauguración)**

- Entregar agradecimiento
- Traspasar la responsabilidad de cuidados para el logro de la vida útil
- Entregar información de seguridad vial para evitar accidentes

Bajo el concepto de participación ciudadana que considera el programa de caminos básicos, las reuniones con consideradas una de las actividades necesarias e importantes. En este sentido el texto guía para caminos básicos considera que estas deben ser mesuradas, graduales, con temáticas comunes y los actores necesarios a la gestión.

A continuación se describirá las reuniones en las tres etapas antes mencionadas:

Reuniones durante la planificación de inversiones

1. **Reunión interna MOP:** para tomar acuerdos básicos y tener información coherente. Participan: Planificación, Mantenimiento, Jefe

Provincial, Encargado de participación regional. Consideran fundamentalmente:

- Definir una estrategia comunicacional adecuada, que permita tener información única, para dar mayor credibilidad al tema.
- En esta reunión interna, lograr claridad respecto a:
  a) Disponibilidad de recursos financieros, monto y fecha, nivel de Comunas y proyectos, procedimientos a aplicar.
  b) El objetivo del Programa de Caminos Básicos y de los proyectos locales.
  c) Detallar Plan de participación ciudadana, que la región haya definido, de acuerdo a sus posibilidades. Definir las responsabilidades de cada cuadro técnico, especialmente que el expositor tenga facilidades para ello.
  d) Revisar y ajustar la exposición que se dará a la comunidad, según la capacidad de comprensión y de interés hacia el proyecto por parte de los asistentes, selección de láminas, aspectos a resaltar, etc.

2. **Reunión con Alcalde o algún representante técnico del municipio:**

Informarle las características del Programa de Caminos Básicos, listado de proyectos, procedimientos a seguir, tales como:

- Realizar informe territorial, evaluarlo, postularlo a obras anualmente según prioridades regionales. SERPLAC.

- Realizar acciones de participación ciudadana, identificar actores y sus organizaciones
- Solicitar apoyo, humano y de recursos, de preferencia para obras viales, estudios o obras complementarias

3. **Reunión con la comunidad:** Corresponde a una actividad relevante que debe ser adecuadamente programada, contando con colaboradores del Municipio. Su objetivo es Informar, evaluar posibilidad de obtener recursos complementarios y apoyos estratégicos y estimular la organización del grupo .

Los Actores convocados deben ser por lo menos:

- Directivas de Organizaciones locales
- Representantes Empresas locales, si las hay
- Líderes de opinión
- Comunidad, residentes

Contenidos mínimos: A la entrada se colocará Lista de Asistencia y un funcionario vial saludará y ayudará a su llenado.

- Introducción para motivar, centrar el objetivo de la reunión, dar a conocer los contenidos a tratar.

- Exposición del Programa y proyecto, lenguaje claro, imágenes que muestren los impactos territoriales, como escuelas, iglesias, salud, paraderos, etc. Indicar que además existe la Conservación propiamente tal, que corresponde a otro tipo de obras.
- Métodos de priorización
- Procedimientos para ingresar aportes:
  a) Recopilación de Información, llenar Ficha Técnica, estimular y ayudar su llenado, grupal de preferencia. Evaluar grado de escolaridad, aspecto que establece el procedimiento mas adecuado.
  b) Posibilidades de aportes, según la región, identificar aquellos elementos factibles, soleras, tubos, ripio, barreras, etc.
  c) Entrega de modelos de cartas para adquirir compromiso, Dirección y plazos

- Termino: Se cerrará la reunión de preferencia a cargo del Jefe Provincial
- Acta de reunión, documento interno
- Fotos de acto.
- Citación y sala: Procurar el apoyo del Alcalde, proveer sala de reuniones, de fácil acceso y en buen estado. Se revisará previamente y se colgarán los planos .
- Invitar por radio local y prensa, mandar carta oportuna a los presidentes de organizaciones, evaluar posibilidad de citación con cartas prediales a todos los residentes.

- Gráfica, equipo, otros: La gráfica y el lenguaje deben ser simples, pocas láminas, exposición breve..
- Apoyo de Data Show.
- Llevar Lista de Asistencia.
- Llevar Ficha para Recopilación de Opiniones.
- Elaborar Acta o Informe de Reuniones.
- Tomar fotografías.
- Llevar pliego de papel y plumones. Poner allí el objetivo del estudio y el objetivo de la reunión, para centrarse en el tema.
- Si existen en la región, instalar pendones con Logotipo del Ministerio

Reunión previa a la ejecución de la obra

1. **Díptico:** en todos los proyectos se distribuirá este documento, tamaño carta doblado, a color, diseño moderno, contenidos básicos por pagina:

- **Portada**
  a) Logotipo
  b) Fotos locales
  c) Región, logotipo Gobierno-MOP, Dirección de Vialidad
  d) Año
  e) Beneficios sociales y territoriales

- **Contraportada**

a) Provincia y sus proyectos

b) dentificación institucional (Dirección de Vialidad, Unidad Desarrollo Territorial)

c) Agregar texto “para mayor información dirigirse a: dirección y teléfonos oficina de Vialidad provincial.”

- **Interior**

a) Recomendaciones para cumplir la vida útil de la obra y para la seguridad , durante las obras y posteriormente durante su operación.

2. **Charla en Power Point**: la charla y reunión serán optativas, dependiendo de las características territoriales donde se inserta el proyecto.

- Objetivo del Programa.
- Beneficios esperados del Programa, localidades involucradas, establecimientos de equipamiento social que beneficia, etc.
- Recomendaciones para la vida útil
- Información de seguridad vial
- Procedimientos alternativos para recibir aportes, mostrar cartas tipo o formularios

Reunión al término de la obra (reunión inauguración)

- Se entregará educación técnica para contribuir a dar cumplimiento a la vida útil de la obra y para la seguridad vial.

- En casos positivos, se recopilará información y evaluarán los resultados de la gestión, para adquirir conocimientos y experiencias válidas y replicables.

3.1.- Seguridad vial y Participación Ciudadana

Una característica especial del programa y la participación ciudadana, es que no solo debe ser considerada en la construcción de los caminos, si no también debe ser considerada en otros aspectos, como lo es la seguridad vial.

En este sentido el control y reducción de las condiciones de riesgo en los caminos básicos requiere énfasis en la adquisición de una conciencia especial por parte de los beneficiarios de estos proyectos, pues en terreno es posible observar las más diversas formas de agresión al camino, tales como el desborde y filtración de aguas de riego y de aguas sanitarias, el arreo descuidado de ganado, el tránsito de carretas con llantas metálicas, e inclusive fogatas sobre carpetas asfálticas.

En este aspecto, es necesario apoyarse en las prácticas de participación ciudadana y, específicamente, inducir una "educación vial", como una base eficaz

en crear hábitos y actitudes positivas de “convivencia”; calidad de vida; educación ambiental y de seguridad vial.

Un programa para mejorar la seguridad vial de la ciudadanía debiera considerar:

- Informar a los usuarios de la importancia de eliminar conductas y actitudes de riesgo
- Sensibilizar a la comunidad de la necesidad de favorecer la integración
- Elaborar material didáctico y actividades, que faciliten lo anterior

Se estima que a través de la participación ciudadana se puede facilitar una debida apropiación de las obras y con ello se colaborará en su conservación y se facilitará un comportamiento seguro.

Capitulo VI: Marco Metodológico

Diseño de la Investigación

1- Tipo de estudio a realizar

La presente investigación es de carácter descriptivo, no experimental, cualitativo, ya que lo que se pretende es reconocer la percepción que tienen los actores directos de las comunas de Codegua y Machalí, sobre la participación ciudadana y que hayan participado en el Programa Caminos Básicos 5000.

2. Restricciones de la Investigación

Las restricciones de esta investigación, se planteó según la metodología presentada, ya que el área de estudio propuesto se circunscribe a lo realizado por la Dirección de Vialidad en la Comuna de Codegua y Machali de la Región de Rancagua, en el marco del programa Caminos básicos 5000 y la participación ciudadana, siendo la muestra de investigación asumida desde la calidad de los datos entregados y no por la cantidad de entrevistados. Además se entrega representatividad a los entrevistados en consideración a su liderazgo y conocimiento sobre el tema en cuestión. Además se consideraron las entrevistas según la calidad de estas y el aporte al objeto estudiado.

3- Tamaño de la muestra

Dada la naturaleza de la investigación, se pretendió conocer las opiniones y valoraciones que los informantes claves tienen sobre las potencialidades que ofrecen las soluciones de Caminos Básicos 5000, de modo que puedan reflejar la evaluación que realiza la comunidad directamente beneficiada con los trabajos realizados.

Por lo tanto la selección de la muestra no obedeció al criterio de representatividad estadística, pues se parte de la base de que la metodología y los instrumentos utilizados buscan descubrir la percepción individual, pero en relación a la percepción social, cabe señalar que las representaciones socio-espaciales son imágenes construidas en lo cotidiano debido a la relación sujeto-objeto, mediada socialmente, lo que indica que la muestra es homogénea desde este punto de vista.

El criterio de selección de la muestra no es probabilística, sino intencional, se seleccionan casos con características consideradas relevantes para la respuesta. Además la naturaleza de la metodología cualitativa señala un límite en cuanto al número de sujetos investigados. No es posible realizar un análisis cualitativo detallado y en profundidad con un número excesivamente grande de unidades.

Para ello, recurrimos a la entrevista, ya que mediante el contacto directo con el entrevistado podemos conocer sus puntos de vista, su forma de pensar, que han sido elaborados desde una comunicación intersubjetiva, entre los que comparten una misma realidad social.

Por lo tanto para la aplicación de las entrevistas se seleccionaron discrecionalmente, de manera no probabilística e intencionada a personas que ocupasen cargos de relevancia en el tema de la organización del Programa Caminos básicos 5000. Siendo el número de entrevistados considerados para aplicar el instrumento de investigación de diez actores, entre Administrativos de Vialidad, municipales, presidentes de junta de vecinos y jefes de unidades familiares.

En el trabajo se aplicaron las entrevistas, a funcionarios de Vialidad de la Sexta Región, a los que se pudo acceder personalmente y a través de correos electrónico. También se aplicó a un funcionario Municipal relacionado directamente con la ejecución y mantención de los Proyectos Caminos Básicos 5000.

Finalmente se realizaron entrevistas a pobladores y dirigentes de la Villa el Guindal en Machalí y del Romeral y la Morera de la Comuna de Codegua. (Ver anexos)

- **Proyecto el Guindal de la Comuna de Machali**

Año de ejecución 2003 - longitud 1.92 Km. Financiamiento municipal y sectorial - beneficiados 750 personas aprox.

- **Proyectos el Romeral y la Morera de la Comuna de Codegua**

Año ejecución 2004 - longitud 2.80 Km. Financiamiento sectorial población beneficiada 1340 aprox.

4.- Metodología

Esta investigación contempló diferentes pasos metodológicos para alcanzar los objetivos propuestos. Para esto se realizó un análisis documental a partir de las teorías de participación ciudadana y los textos guías que ha elaborados al dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas y los fundamentos entregados por las políticas de modernización ciudadana.

Como segundo instrumento metodológico, se diseñó una entrevista de preguntas abiertas.

4.1.- Instrumentos de recolección de datos

Como se indicó, el instrumento para la recolección de la información fueron entrevistas semiestructuradas, ya que se basa fundamentalmente en reconocer el área de interés del entrevistado y las percepciones que tiene sobre el tema en cuestión. Para esto se realizaron preguntas abiertas que orientaran al

entrevistado, pero a su vez permitieran al consultado integrar los elementos que le parecieran pertinentes.

Se realizó una revisión de lo expuesto por los entrevistados, presentándose a continuación los elementos más relevantes identificados.

- Tipo de participación
- La información
- La consulta
- Compromisos de aportes por parte de los beneficiarios.
- Generación de expectativas.
- Planificación del proceso de participación ciudadana.
- Trabajo con representantes de los municipios y vialidad.
- Identificación interés para continuar la gestión
- Grado de identificación de los vecinos en el mantenimiento y cuidados para el logro de la vida útil
- Percepción de la efectividad de su participación en los proyectos.
- Elementos negativos de la gestión de participación ciudadana
- Elementos positivos de la Participación Ciudadana.

Informantes claves:

La selección de los informantes claves, se realizó en base al grado de pertinencia a la planeación y ejecución del programa Caminos Básicos 5000, en relación a la participación ciudadana.

Supervisora y técnica de Caminos Básicos 5000 de la Sexta Región: Patricia Contreras.

Presidente Junta Vecinos: Población El Guindal, Nº 4, Manuel Lara.

Presidente de Junta de Vecinos: Población El Romeral Nº 6. Luis Romo.

Jefe de departamento de Aseo y Jardines de la Municipalidad de Machalí: Coordinador de mantención de los proyectos Caminos Básicos 5000.

Unidades familiares informantes

Las unidades familiares informantes se seleccionaron en base al criterio de accesibilidad y de beneficiarios prioritarios del proyecto, esto es que la acción del proyecto, tuviese efectos directos sobre su casa – habitación, además que fuesen representativas por antigüedad del sector determinado.

Nota: Se entrevisto a la unidad familiar, pero para efectos de esta investigación se consideró como principal informante al dueño o dueña de casa.

Villa el Guindal

Nombre	Detalle
Unidad Familiar 1 **Katy**	Pasaje Arturo Prat. Elegibilidad: Funcionaria de Sala Cuna del Sector, Vecina, Dueña de Casa
Unidad Familiar 2 **María Teresa**	Pasaje Arturo Prat. Elegibilidad: Beneficiario prioritario, Dueña de Casa
Unidad Familiar 3 **Ernesto Castro**	Calle Campo Lindo Elegibilidad: Beneficiario prioritario, Vecino.

El Romeral

Nombre	Detalle
Unidad Familiar 4 **Francisca:**	El Romeral Elegibilidad: Beneficiario prioritario, Vecina, Dueña de Casa
Unidad Familiar 5 **Luis**:	El Romeral Elegibilidad: Beneficiario prioritario, Vecino.

La Morera Codegua

Nombre	Detalle
Unidad Familiar 6 Rosa:	Elegibilidad: Dirigente Tesorera comité de pavimentación, Beneficiario prioritario Vecina, Dueña de Casa, La Morera y el Romeral

Capitulo VII: Análisis de Resultados

1.- Análisis de Instrumentos

A continuación se realiza el análisis de las principales variables aludidas en las entrevistas anteriormente descritas, en el marco de la participación ciudadana en los proyectos del Programa Caminos Básicos 5000 de El Guindal, La Morera y El Romeral

Tipo de participación

Según lo detallado por las entrevistas, antes descritas, la participación de los vecinos en los proyectos analizados, es del tipo ejecutora y administradora, ya que

supone interés y posibilidades reales de influir en la toma de decisiones que afectan a su comunidad.

Esto lo podemos corroborar en el caso del Guindal, donde la decisión de los vecinos logró la modificación del proyecto, ampliándose la pavimentación a calles que no serían resueltas en esta etapa.

Por su parte en los otros proyectos fue decisión de los pobladores el compromiso contraído, en este caso la forestación y la organización de la comunidad, búsqueda de información y decisión para que se concretaran los proyectos, así como el seguimiento y mantención.

Si se considera como falencia la poca decisión en los recursos asignados, pero esto se debe a la naturaleza del programa.

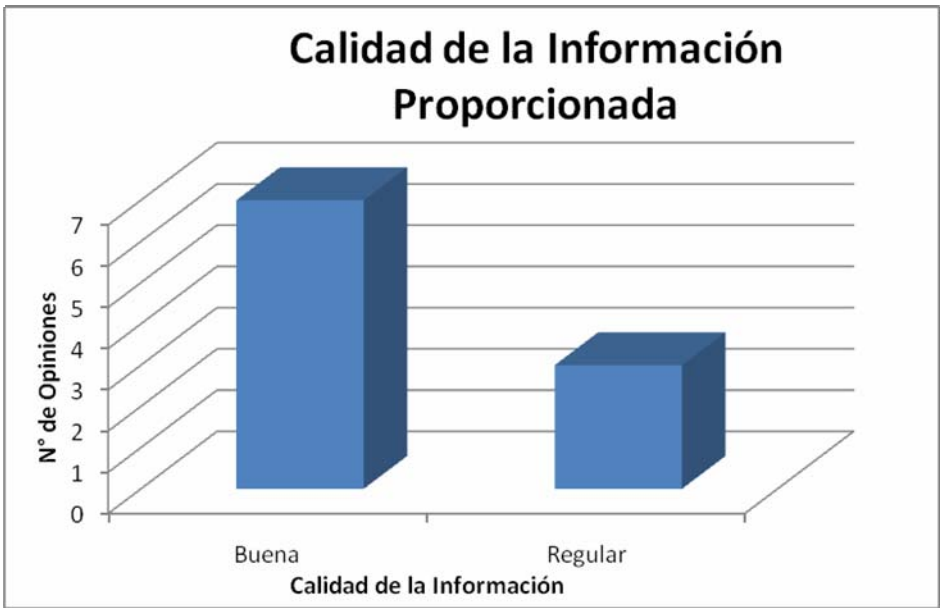
Las exigencias de mantención y la posibilidad de hacer peticiones y reclamos durante la ejecución posterior seguimiento también es considerado un indicador del tipo de participación.

La información:

En cuanto a la información por los antecedentes entregados, se puede verificar que esta fue entregada, pero que no tuvo el efecto esperado, ya que se refleja un

desconocimiento de los alcances del programa y la evolución de sus posteriores etapas, la mayoría de los vecinos y dirigentes no expresaron conocimiento de la ejecución de las posteriores etapas. Por otra parte se reconoce una falta de interés de los pobladores, por requerir la información necesaria.

Por parte de los funcionarios de Vialidad estos señalaron entregar información utilizando soportes como presentación con Data Show en donde se daba a conocer, el antes, el durante y el después del Programa caminos básicos, además de planos y trípticos.



La oportunidad y la calidad de la información proporcionada por los organizadores de los encuentros con las personas que componían estas asociaciones de vecinos no fueron 100% entendidas por los participantes, toda vez que ellos reconocen no saber las etapas posteriores a la ejecución de las obras.

La consulta:

La forma de consulta no quedo bien establecida, ya que se recurrió a reuniones organizadas por los pobladores, para consultar a los vecinos, quedando a discreción de los dirigentes la forma de llamado y a quienes se invitaba.

Esto genera problemas de compromiso y participación, ya que también quedó en evidencia una separación entre los dirigentes vecinales y los pobladores. Principalmente por la desconfianza entre pobladores.

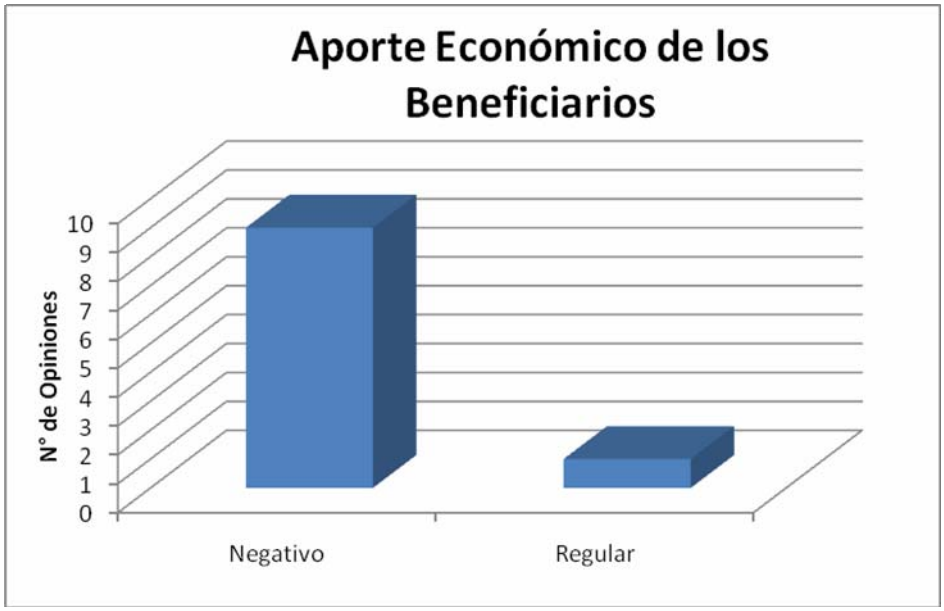
También se identificó como un problema el horario de las reuniones, ya que en las zonas rurales trabajan en horarios extensos por tanto no se puede contar con la presencia de la mayoría de la gente del sector.

El tipo de llamado a la participación en estos proyectos fue un factor que pudo haberse hecho de mejor manera.

Compromisos de aportes por parte de los beneficiarios.

Sólo en uno de los proyectos se pusieron exigencias que no contemplaran el aporte en dinero, en este caso fue en el Proyecto de La Morera quienes se comprometieron con la arborización de un sector, pero en la consulta a los vecinos estos sólo reconocieron el aporte en dinero.

Esto refleja falencias en la comunicación y compromiso con la ciudadanía al no exigir compromisos de tipo social, que no sólo significaran aporte en dinero, lo que fue manifestado como una dificultad, ya que provoca desmotivación y desconfianza en los pobladores.



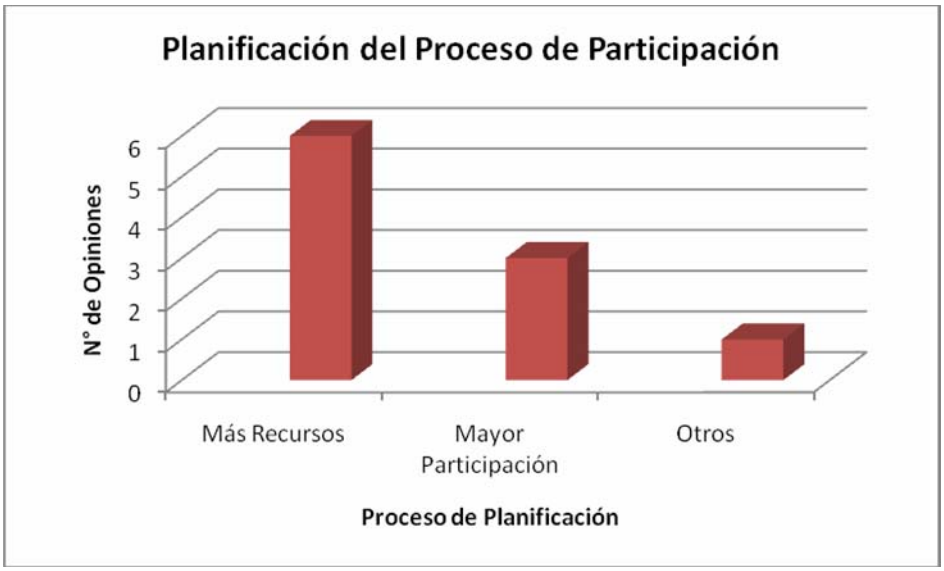
Generación de expectativas.

Un de los elementos considerados negativos de este tipo de proyectos es la generación de sobre expectativas, en todos los consultados se expreso que los vecinos, pasaron por dos etapas, la primera de desconfianza antes de ver resultados concretos, para luego sobre dimensionar los proyectos, adjudicándoles una solución no sólo incompleta, sino mal realizada, especialmente con la petición de solerrilas y ancho de los caminos. En el Guindal a pesar de que lograron las modificaciones del proyecto, no quedaron conformes y lo adjudicaron a que no fueron tomadas en cuenta las opiniones de los pobladores.

Planificación del proceso de participación ciudadana.

Los administradores de los proyectos basaron su planificación en las reuniones directas con la comunidad, una comunicación permanente tanto en terreno como en la oficina, además señalan favorecer redes de apoyo como ayuda para redactar documentos, orientación para dirigirse a las instituciones indicadas con el fin de completar el proceso de postulación.

Esto significó que el peso de la organización quedará en manos de los dirigentes, quienes se enfrentan a variadas dificultades, no siendo efectiva la organización y participación como lo exigen los objetivos del programa.



Trabajo con representantes de los municipios y Vialidad.

En relación a este punto se pudo verificar una buena relación entre los diferentes actores del proyecto, especialmente en lo que se refiere a mantención de los caminos, quedando nuevamente como responsabilidad de los dirigentes la organización comunitaria y su participación.

El 100% estuvo de acuerdo con una evaluación positiva del trabajo en terreno de los funcionarios del Programa.

Identificación interés para continuar la gestión

Previo a la ejecución de la obra

Si bien existen las organizaciones de los pobladores, están sólo actúan frente a iniciativas de las autoridades y cuando estas manifiestan interés por resolver problemas de la comunidad, por lo que se pudo identificar en los tres proyectos estudiados, una falta de motivación por participar, debido a falta de confianza en las autoridades y sus compromisos.

Posterior a la ejecución de la obra.

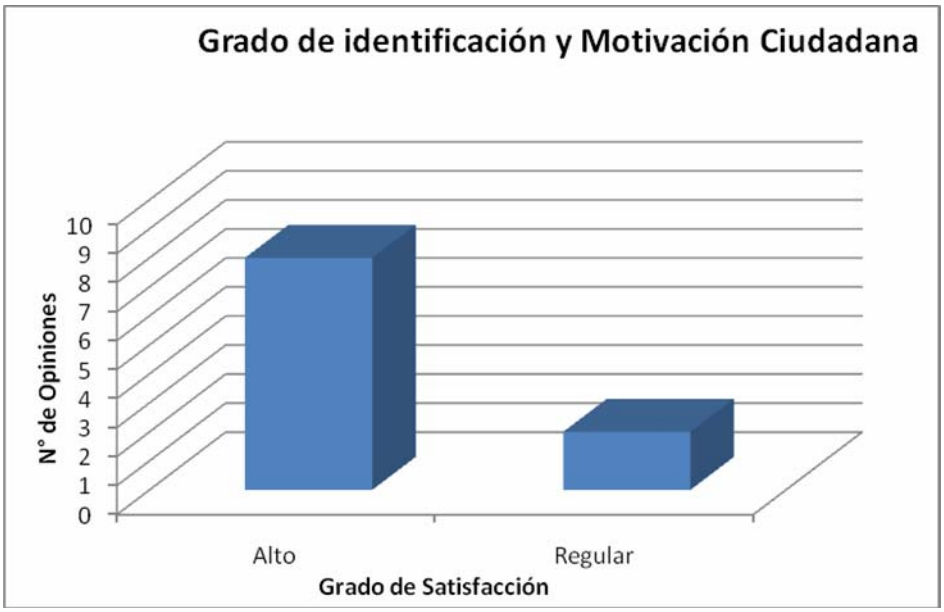
Posterior a la ejecución de la obra, se identificó un alto grado de deseo de participar al ver el trabajo realizado, en todos los casos se valoraron las obras y la

forma de llevarlo cabo, aunque varios pobladores demostraron disconformidad con el grado de importancia que se entregaba sus opiniones.

Grado de identificación de los vecinos en el mantenimiento y cuidados para el logro de la vida útil

Fue posible identificar un alto grado de compromiso por la obra realizada, especialmente, porque significó para la comunidad una mejora en sus calidad de vida y el de sus viviendas.

Esto refleja la efectividad de la iniciativa por comprometer a la comunidad en las soluciones necesarias para las zonas que habitan.



Percepción de la efectividad de su participación en los proyectos.

Para los responsables administrativos, se reconoció un alto grado de satisfacción por la efectividad de los proyectos, y la labor que fue comprometida, a pesar de las dificultades inherentes a una comunidad con poca organización e instancias de participación efectiva.

En tanto en los pobladores no se reconoció una identificación con sus reales posibilidades de influir en la gestión de los proyectos, adjudicándose a falta de organización interna y canales de comunicación eficaces al interior de las organizaciones.

Elementos negativos de la gestión de participación ciudadana

Los horarios para hacer las reuniones en las zonas rurales trabajan en horarios extensos por tanto para contar con la presencia de la mayoría de la gente del sector se debían hacer las reuniones muy tarde sin importar que tan lejos fuera.

Apatía de algunos vecinos de los sectores que se postulaban. Falta de voluntad y de compromiso de los mismos para realizar el trabajo social de la organización.

Problemas de comunicación entre los pobladores y sus dirigentes.

Elementos positivos de la Participación Ciudadana.

Se considera como elementos positivos los compromisos técnicos (encuestas-censos vehiculares, etc.) y económicos, ya que constituyeron una de las principales fuentes de confianza para los pobladores, siendo fundamental para la participación.

De la misma forma el permanente contacto con las autoridades es también considerado positivo para el incentivo de la comunidad.

En cuanto a el tipo de obra realizada, esta permite que la comunidad se comprometa con el trabajo realizado, ya que es de beneficio directo y comunitario.

2.- Cruce de resultados

Para efectos metodológicos se utilizara la lógica Horizontal y Vertical del Marco Lógico[28]

Lógica Horizontal del Marco Lógico:

Se basa en el principio de la correspondencia, que vincula cada nivel de objetivo (fin, propósito, componente y/o actividades) a la medición del logro (indicadores y medios de verificación) y a los factores externos que pueden afectar su ejecución y posterior desempeño (supuestos principales).

En cuanto a este principio los resultados obtenidos, indican correspondencia entre los objetivos del programa y las soluciones entregadas, especialmente en los que se refiere a las obras realizadas y los beneficios sociales que se querían conseguir, pero en materia de política de participación los objetivos, no se alcanzan completamente, interfiriendo en la percepción de los pobladores sobre el trabajo realizado.

En este estudio no se incorporan las mediciones realizadas por la Dirección Vialidad, pero en los informes correspondientes la evaluación es positiva y se establece que los objetivos fueron logrados.

[28]. Capítulo I "Evaluación de Programas. Notas Técnicas", División de Control de Gestión, DIPRES, 2004; Control de Gestión Pública. Metodología de Marco lógico.

En relación a las actividades de participación estas fueron alcanzadas, como se indicó en el diseño del programa, pero queda de manifiesto que se debe realizar un trabajo más extenso con las juntas de vecinos y los pobladores para lograr mayores grados de participación y conseguir los objetivos superiores de participación.

Lógica Vertical de la Matriz de Marco Lógico: se basa en relaciones de causa-efecto entre los distintos niveles de objetivos de un Marco Lógico y postula lo siguiente:

Si se realizan las actividades se producen los componentes, siempre y cuando los supuestos identificados sean confirmados en la realidad de la ejecución del programa. (Las actividades necesarias y suficientes para producir un componente, junto con los supuestos a este nivel, confluyen al éxito de la ejecución del mismo). Ratificación de los componentes y los supuestos, (descripción de las condiciones necesarias y suficientes para lograr el propósito).

Se utilizaron los procedimientos establecidos en el programa en relación a la participación ciudadana, tales como estrategias de organización. comunicación e información. Pero se identifica insuficiencia, para prolongar los beneficios de la experiencia.

Logro del propósito. (El propósito, junto con los supuestos a este nivel, describen las condiciones necesarias, aún cuando no sean suficientes, para lograr el fin).

Se considera el propósito logrado en cuanto a ser participes a los vecinos de los proyectos analizados, ya que se logro que la comunidad participara y se comprometiera con los proyectos y su posterior mantención. En cuanto a las condiciones necesarias, se establece que para los efectos de lograr la ejecución se utilizaron los procedimientos adecuados, pero no se toma en cuenta el grado de preparación de los dirigentes, en cuanto a organización y comunicación, ni el nivel motivacional de los pobladores. Siendo elementos necesarios para lograr mayor efectividad de las iniciativas e identificación con los proyectos.

En relación a la percepción de las entidades gubernamentales y la ciudadanía, se tienen dos dimensiones, identificado como autoridad, revelandose una baja valoración, ya que se le adjudica poco espacio para la toma de decisiones, principalmente por la imposibilidad de decidir sobre los presupuesto y la desconfianza en lo referido a cumpla con la labor a la cual se le identifica.

En una segunda dimensión, la valoración del trabajo y contacto directo con los funcionarios del Servicio y las Municipalidades, son reconocidos por los vecinos evaluados, como importante, beneficioso y efectivo.

Conclusiones

El desarrollo de la democracia, propone la participación como eje fundamental del ordenamiento de la sociedad. En los gobiernos de la Concertación este principio, ha dado base a una serie de políticas de Estado, que buscan afianzar en la sociedad chilena una plena democracia.

En este sentido para la administración pública, es importante conocer el resultado directo de las políticas públicas en la comunidad, tanto desde la visión del ejecutante, como de los posibles beneficiados, permitiendo aportar a la eficacia y eficiencia, de las políticas públicas.

El Programa Caminos Básicos 5000, es una de las iniciativas que tiene como objetivo fomentar la participación ciudadana, como fue descrito anteriormente, por lo tanto, conocer el grado de efectividad de las políticas públicas de participación ciudadana desde la perspectiva de las instituciones de Gobierno y la percepción que los ciudadanos tienen de su implementación, pudo ser logrado, a través de reconocer las principales variables de participación, en los proyectos El Guindal, El Romeral y La Morera.

En este contexto, participación ciudadana debe identificarse con participación política, es decir, cómo una forma de reclamar un modelo alternativo de toma de decisiones.

La percepción que tienen los actores directos del "Programa Caminos Básicos 5000" realizados en las Comunas de Codegua y Machalí, de la Sexta región, sobre la participación ciudadana, no se ajustan a las expectativas que tiene el gobierno sobre participación ciudadana, ya que el compromiso e identificación ciudadana, así como las organizaciones sociales no se ven fortalecidas, ni tienen continuidad en el tiempo. Como es objetivo de las autoridades y fundamento de la políticas públicas que fomentan la participación ciudadana.

Se concluye que no existe una estrategia que recoja la realidad de las organizaciones sociales de nuestro país, ya que son abordadas desde el supuesto que estas tiene existencia y una orgánica estable, la aplicación de los programas exige que la dirección de la participación, sea responsabilidad de las organizaciones sociales, pero no existe la preocupación por formarlas, realizarles un seguimiento, ni desarrollarlas de manera integral.

Por otro lado la misión de la Dirección de Vialidad, en cuanto a ofrecer soluciones de conectividad, es lograda de manera eficiente en los proyectos estudiados, pero no se establece lo que sucede con poblaciones con déficit organizacional, esto es, ¿si no tienen representación, el acceso a los programas se hace dificultoso o nulo?.

Un elemento clave de la participación, por lo tanto es la deliberación, la ciudadanía deliberativa va más allá de que la gente se beneficie, más o menos

equitativamente, de las políticas públicas o que se regulen las actividades privadas para evitar privilegios.

La ciudadanía deliberativa supone que la gente ejerza su capacidad reflexiva y exprese sus ideales e intereses, organizándolos, articulándolos y resolviéndolos a nivel social. Si bien existe por parte de Vialidad y sus funcionarios, una visión positiva de la participación ciudadana, la deliberación de los vecinos se confronta con un esquema presupuestario rígido, lo que frena la iniciativa comunitaria, además se debe establecer una mayor relación servicio-ciudadanía, tanto en el traspaso de información, como entregar mayor capacidad técnica a los interesados, sólo de esta forma se puede esperar que la opinión de los vecinos, pueda realmente influir en la toma de decisiones.

Se verifica que se debe propiciar compromisos que signifiquen aportes distintos al realizado en dinero, ya que esto provoca que la participación no sea tal, sino sólo una forma de exigencia clientelista, en donde el ciudadano es un cliente del aparato estatal, provocando una sobre exigencia a los programas y proyectos y una evaluación negativa de la gestión de los servicios. El ciudadano en el marco de la Modernización del Estado, es un responsable más del buen funcionamiento y resguardo de los recursos e instituciones del Estado.

La conveniencia de medir la generación de expectativas, lo cual es lograda con una comunicación asertiva y realista, de las características del programa y de los criterios de selección de proyectos, es una las tareas diseñadas y cumplidas en

el Programa Caminos Básicos 5000. Pero esta no sólo debe ser medida, sino se deben buscar formulas para mitigarlas, ya que se constituye como el elemento de más difícil tratamiento en los proyectos, esto quedo de manifiesto en las áreas estudiadas en donde la sobrexpectativa influyo en el cambio de diseño de los proyectos.

En este sentido es necesario abrir nuevas metodologías que permitan explicar con claridad de los resultados que se van a obtener con las distintas soluciones que se practiquen en los caminos a ser mejorados. Las consecuencias negativas que se pueden generar al abordar en forma ligera este tema, pueden repercutir mas allá de los entes que se encuentran involucrados en estos proyectos, pudiendo en ocasiones generar resultados absolutamente opuestos a los deseados por la autoridad.

Si bien puede ser considerado positivo, desde el punto de vista participativo y de toma de decisiones por parte de los vecinos, esto puede atentar contra los objetivos concretos del programa, como lo es mejorar la calidad de vida de las personas, a través de implementar soluciones de infraestructura eficientes.

Por otra parte de debe planificar adecuadamente el proceso de participación ciudadana, en sus objetivos y sus plazos, para cumplir lo deseado con eficiencia y en los plazos determinados. Igualmente, evitando que la población beneficiada plantee aspectos que escapan al objetivo de este programa.

En el presente estudio, quedo en evidencia que la planificación y las estrategias de participación, sin ser deficientes, no fueron las optimas. Ya que estas se basaron en utilizar las organizaciones de base, ya establecidas por la comunidad, siendo de conocimiento general que estas no han tenido un real fomento a nivel local ni gubernamental.

Considerando que la participación ciudadana, obliga a las personas a actuar de manera asociada, no existen ni las instancias de capacitación para la formación, ni un presupuesto que favorezca la asociatividad ciudadana.

También se debe incentivar el trabajo con representantes de los Municipios, aliados estratégicos, para gestionar los aportes monetarios, de la comunidad, sector empresarial o propios, ya que estos son los catalizadores de las iniciativas ciudadanas, para esto se deben seguir fortaleciendo los vínculos a través de reuniones, diseños en conjunto de soluciones y de traspaso de información para que estos la hagan llegar a la comunidad.

Finalmente se destaca la necesidad de que la información de Caminos Básicos se debe dar en el contexto de la inversión global de la Dirección de Vialidad, incluyendo mayor detalle de los proyectos y programas específicos. Para esto se postula que la participación ciudadana sea una de los elementos que caracterice la buena gestión de la Dirección de Vialidad, fomentando políticas globales de participación, entregando mayores recursos para su ejecución, así

como seguimientos posteriores a la ejecución de proyectos, además de incorporarla en la génesis de proyectos y programas.

De la misma forma se propone crear una nueva estrategia de inversión, que permitirá cambiar de estándar a corto plazo de las soluciones de caminos, considerando la opinión de los vecinos de manera más efectiva, en especial para evitar las dificultades, que pueda presentar el diseño de los caminos.

Bibliografía

1. Amorós Perich Moisés. Participación Ciudadana y Postburocracia en el Gobierno Local. 25 de Noviembre del 2002 citas: Lane 1993:166, Dimaggio y Powell: 1991: 1-3),[1] Hirst 1992, 1994, Ranson y Stewart 1994. Benedicto, 1995; Cf Micco, 1998.

2. Balance Programático, 2000 – 2006, MOPT, noviembre 2005.

3. División de Control de Gestión, DIPRES, Capítulo I "Evaluación de Programas". Notas Técnicas, 2004; Control de Gestión Pública. Metodología de Marco lógico.

4. Consejo Científico del CLAD, "La Responsabilización ("*accountability*") en la Nueva Gestión Pública Latinoamericana. (S.A).

5. Decreto con Fuerza de Ley Nº 850. Fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Nº 15.840, de 1964 y del DFL. . Nº 206, de 1960. Fecha Promulgación: 12 de septiembre de 1997, Fecha Publicación: 25 de febrero de 1998.

6. Guía de Diseño estructural de pavimentos para caminos de bajo volumen de transito, dirección de vialidad, Moptt., enero 2002

7. Marco conceptual "Participación Ciudadana en el marco de la Gestión Pública", Ministerio Secretaria General de Gobierno, Santiago junio 2001.

8. Sartori, Giovani, Teoría de la Democracia, Alianza Universidad, México. 1989

9. Texto Guía de Caminos Básicos, subdirección de Mantenimiento, dirección de cialidad, Primera persión, diciembre año 2005.

10. Tiempo 2000-1998 (Participación ciudadana en la gestión pública, Secretaría general de Gobierno)

11. www.sururbano.cl, Red de Información para el Desarrollo Local cita de Hernández, 1994.

12. http://www.moptt.cl/mop_historia.htm

13. http://www.vialidad.cl/quienesomos.htm

Anexos

Entrevista a Funcionaria Vialidad

Nombre: Patricia Contreras, Supervisora y técnica de Caminos Básicos 5000 de la Sexta Región.

1.- ¿Qué opinión le generó su experiencia, en cuanto a la participación ciudadana en los Proyectos Caminos Básicos 5000?

Destaco principalmente la seriedad, entusiasmo y la tremenda capacidad de organización de las personas del mundo rural, no tan solo en lo que se refiere a las directivas, también a los socios de los Comités de Pavimentos Básicos y por sobre todo al grupo familiar completo comprometido en la causa y el propósito de lograr el pavimento de su camino.

2.- ¿Qué elementos del proceso considera ventajosos y qué desventajas identificó?

Ventajas: Organización, comunicación de los habitantes tanto entre ellos mismos como también con las autoridades y el crear una gran red de colaboración mutua entre todos los componentes.

Participación de la gente en el diseño del proyecto aportando todos los datos necesarios para éste.

Desventajas: El tema del aporte económico crea demasiada autoridad de parte de algunos habitantes sobre nuestra gestión.

3.- ¿Qué herramientas utilizadas en este proceso, le parecieron las más recomendables para realizar otras experiencias de participación con la ciudadanía?

- Las Reuniones directas con la comunidad
- Comunicación permanente con la comunidad tanto en terreno como en la oficina
- Redes de apoyo como ayuda para redactar documentos, orientación para dirigirse a las instituciones indicadas con el fin de completar el proceso de postulación.
- Presentación con Data Show en donde se daba a conocer el antes el durante y el después del Programa caminos básicos

4.- ¿Cuáles fueron las principales dificultades que identificó, para llevar acabo la participación de los vecinos en los proyectos?

- Los horarios para hacer las reuniones en las zonas rurales trabajan en horarios extensos por tanto para contar con la presencia de la mayoría de la gente del sector se debían hacer las reuniones muy tarde sin importar que tan lejos fuera.
- Apatía de algunos vecinos de los sectores que se postulaban

- Falta de voluntad y de compromiso de los mismos para realizar el trabajo social de la organización

5.- ¿Qué rol le asigna a la firma de compromisos por parte de la ciudadanía en el logro de los objetivos del proyecto CB5000?

Un rol importante por que aportaban con compromisos técnicos (encuestas-censos vehiculares, etc.), económicos, que si bien no eran relevantes para la obra si para el trabajo social que desarrollaban los Comités, sin duda el compromiso social para mi gusto era el mas destacable ya que sirve para el desarrollo de la comunidad en varios aspectos tanto cultural, educativo, de organización y sociabilidad.

6.- ¿Qué compromisos se le ofreció a las personas a cambio de las soluciones básica y por qué?

Sólo el compromiso de asfaltarle su camino y conservarlo que es la tarea de la Dirección de Vialidad.

7.- ¿Considera que la planificación del proyecto interpretó la realidad al llevarlo cabo, en relación a la participación ciudadana?

Si por que siempre se hablo con claridad y se explico de que se trataba el Programa y cuales iban a ser la soluciones asfálticas que se ejecutarían.

8.- ¿Cree usted que los pobladores se crean sobre expectativas con este tipo de proyectos?

En absoluto por que desde la primera reunión que se realiza se explica cual es el objetivo del pavimento básico, que es mejorar la calidad de vida evitando el polvo en verano y el barro en invierno.

9.- ¿Cuales fueron los elementos que se consideraron en la planificación de las reuniones con la ciudadanía en la etapa de inversión, en la construcción de la obra y al término de la misma?

Que fuera un camino público y rural, poblado, que hubiera escuela, posta rural, Explicar sobre las bondades y limitaciones del Programa, respecto del camino postulado, referente a su condición técnica, jurídica y social.

Considerar la satisfacción de la gente programando con ellos la inauguración del camino con las autoridades en donde la comunidad tiene una gran participación.

10.- ¿Qué métodos se utilizaron para la realización de estas reuniones?

Planificación, citación, visitas previas al sector con un ingeniero que tomara conocimiento del camino para ir a la reunión preparado en los aspectos técnicos viales.

Disertantes, fotografías y apoyo logístico (camioneta – chofer- equipo de data, etc.)

11.- ¿Cuales fueron los criterios de selección de los participantes en estas reuniones?

Abierto a toda la comunidad que quisiera participar, las autoridades que el comité quisiera invitar, (parlamentarios, alcaldes, concejales, organizaciones comunales, etc.)

12.- ¿Qué canales de comunicación se utilizaron para convocar a los vecinos al proyecto ejecutado?

Vía telefónica, puerta a puerta, radios comunitarias, afiches, avisos en pizarras de los clubes deportivos, de la junta de vecinos, del club de adulto mayor de los grupos juveniles, etc.

13.- ¿Como evalúa la motivación ciudadana en la participación del proyecto?

Alta y muy participativa de todos tanto los adultos, los jóvenes, los niños y los adultos mayores y de todas las fuerzas vivas del sector comprometiéndose los profesores, directores de los colegios aledaños, los carabineros de la comuna las empresas de taxis de buses, los dueños de predios agrícolas las dueñas de casa los funcionarios de las municipalidad, los clubes de rayuela, clubes de huasos, etc.

14.- ¿Qué elementos considera Usted deben mejorarse para incentivar la participación?

Cambiar los días de reunión, tendría que ser los sábados de preferencia

15.- ¿Cómo se ha realizado el seguimiento del proyecto y los compromisos de los pobladores?

Reuniones con la directiva o con la comunidad si fuera necesario, comunicación permanente con el inspector fiscal a cargo de la obra.
Se solicitan Certificados o fotografías del cumplimiento del compromiso social

Si bien es cierto existe preocupación se evidencia una percepción positiva-

Entrevista Presidente Junta de Vecino de El Guindal

Manuel Lara: Actual Presidente Junta Vecinos, , población El Guindal, Nº 4, pero no estaba en la directiva en el período de ejecución del proyecto.

1. Participó Usted del proyecto de pavimentación?

Si participé de las reuniones y del comité, posteriormente fui presidente de la junta de vecinos.

2. ¿Recuerda Usted, quienes participaron del proyecto de pavimentación?

Serviu y la municipalidad

3. ¿participaron funcionarios de Vialidad?

Si, también.

4. ¿Cuantas reuniones se hicieron para llevar a Cabo el proyecto?

Fueron 3 o 4 reuniones antes que se empezara a pavimentar

5. Cómo evalúa Usted la participación que tuvieron sus vecinos en las reuniones que se realizaron.

La recepción de la gente no fue muy positiva, la gente no creía que se iban a ejecutar realmente los trabajos, por lo que no existió mucha motivación, pero una vez que se dieron cuenta que era posible, todos exigía más de lo que realmente se podía.

6. ¿Cree Usted que el proyecto realizado trajo beneficios a su comunidad?

Este proyecto Resultó muy positivo, ya que mejoró la calidad de Vida de las Personas, terminó con el barro que se producía en invierno y con el polvo en el verano.

Las ventajas fueron principalmente la solución que se entregó a los vecinos y el seguimiento que se ha realizado de los trabajos. Además se mejoró el acceso de la locomoción a la zona, que permitió que tanto los trabajadores y escolares y comunidad en general, pudieran tener un mejor acceso a sus trabajos, colegios, hospitales y otros servicios. Antes la locomoción no ingresaba a la comunidad El Guindal.y llegaba hasta la entrada y no se animaban a entrar en el invierno por el barro.

7. ¿Se le pedió algún tipo de compromiso u otro tipo de aporte?

Si, se nos pidió un pequeño aporte en dinero,

8. ¿Que elementos recuerda usted se utilizaron por parte de los expositores en la reuniones del proyecto?

En una pizarra nos pusieron todo y una persona iba explicando la forma como se iba a hacer y esto se hizo momentáneamente, porque la gente estaba pidiendo que se pavimentara porque ya estábamos aburridos de vivir en el

barro. Se nos indicó que la plata no alcanzaba para hacer un pavimentación completa, además el Alcalde explicó que ojalá no todo fuera terminado completamente, porque no hay alcantarillado….se nos explicó que la plata que había alcanzaba únicamente para hacer una franja que rodea la población, nosotros aceptamos porque era algo que estábamos consiguiendo…Esto fue rápido, la pavimentación se terminó en dos meses….Las reuniones se realizaron en la sede de la junta vecinos y también fuimos a reuniones en la Municipalidad de Machalí y en Rancagua, donde se explico todas estas cosas.

Entrevista a beneficiarios Villa el Guindal

Entrevistados

Nombre	Detalle
Katy	Vecina, Dueña de Casa y Funcionaria de Sala Cuna del Sector Pasaje Arturo Prat.
María Teresa	Dueña de Casa Pasaje Arturo Prat.
Ernesto Castro	Vecino, Calle Campo Lindo

1. **¿Participó Usted del proyecto de pavimentación?**

Katy: Tuve una participación indirecta, ya que mi padre fue el que lo participó más de las reuniones.

María Teresa: Si, se nos citó una reunión a la Sede, se nos informó que se iba a solucionar el tema del camino, porque por tanto años la tierra, en el invierno el barrial y en el verano el tierra, imagínese.

Ernesto Castro: He participado de reuniones, pero siempre nos han dicho lo mismo, que no se va a terminar, porque no va a salir el alcantarillado, porque dicen que es muy caro.

2. **¿Como recibió la invitación a participar del este proyecto?**

María Teresa: Con citaciones que nos entregó la junta de vecinos.

3. **¿Sintió que sus opiniones fueron consideradas en las reuniones a la que Usted asistió?**

Katy: Fui a algunas reuniones, cuando mi papá no podía, pero no me sentí participe, ni que se tomara en cuenta las opiniones de todas las personas, al parecer ya estaba todo cortado.

María Teresa: Se pidió algo distinto, que fuera mas ancho y con soleras, pero como que después no paso nada, porque el camino está así, como no que no tomaron en cuenta.

Ernesto Castro: No yo creo que no, yo reclamé hartas veces por esa pasada de agua y nunca tuve solución. Cuando llueve el agua se mete en mi sitio por causa del camino y que no tenga solera.

4. ¿Cómo evalúa las reuniones que se realizaron?

Katy: Si me pareció que informaban de cómo era el proyecto de pavimentación, pero que no había muchas cosas para decidir. Eso generó problemas con la gente y se tuvieron muchas discusiones,

5. ¿Considera usted que la opinión de lo vecinos contribuyo a mejorar el proyecto?

Katy: Si, porque finalmente algunos pidieron que se aumentará la pavimentación de los pasajes y no solamente de las calles principales.

Ernesto Castro: No creo, el camino no estaba diseñado así, la calle que me da perpendicular y que es la responsable , no se iba a pavimentar, pero los vecinos empezaron a alegar y cambiaron el diseño, esto era una vuelta no mas, pero se ocuparon los recursos para hacer la pavimentación completa. Esto hizo

que el camino fuera más angosto y que no se realizará como es debido…no se hizo un seguimiento de la obra realizada.

6. **¿Con la experiencias que Usted tubo de estas reuniones, que elementos considera debería reforzarse para una mejor participación de lo vecinos?**

Katy: Que haya una mejor organización de la directiva y que escuchen a las personas y no traten de imponer su propio interés.

María Teresa: La verdad es que no se, algunas veces iba mi marido o yo.

7. **¿Cómo evalúa a los funcionarios que dirigieron las reuniones en las que Usted fue participe?**

Katy: Me pareció que ellos venía a cumplir una función clara y que era informar a le gente sobre el proyecto.

María Teresa: Si, nos informaron bien, nos dijeron que esto iba a ser estrecho, y nos explicaron como iba a ser el proyecto.

Ernesto Castro: Buena aquí vinieron de al Municipalidad y la gente de la junta de vecinos. Cuando se hizo este camino vino gente de Rancagua pero no han venido más.

Después de eso nadie ha venido a ver los problemas que ha presentado el camino, por ejemplo yo tenía un tubo que hacia como desagüe del agua que viene de la calle de enfrente que viene en bajada. Cuando se hizo el camino taparon los tubos, eso significó que se me inundara la casa cuando llovía, tuve que hacer un muro de contención alrededor de la casa.

Yo reclame en la Municipalidad y a la directiva que estaba a cargo del pavimento pero no hicieron nada.

8. Cómo evalúa Usted la participación que tuvieron sus vecinos en las reuniones que se realizaron.

Katy: "No, aquí falta mucho, la gente es muy complicada. Todos se conocen, pero no se juntan mucho, y cada cual tira para su propio lado".

Aquí siempre han existido problemas con las juntas de vecinos, siempre se elige e las mismas personas, y no se le da la oportunidad a gente nueva, que pueda entregar nuevas ideas, porque ellos siempre hacen y tomas decisiones según los que les conviene a ellos.

Yo creo que debería tomarse mas en cuenta la opinión, de la gente de la misma comunidad, pero eso no se hace, porque la directiva y los funcionarios hacen todo como a ellos les parece.

La directiva de la junta de vecinos no comunican cuando hay proyectos, cuando hay actividades, esto es lo que siempre ha fallado acá, la comunicación.

María Teresa: La gente y a las directivas nunca han trabajado como debería ser, porque siempre he dicho yo, de que aquí deberían darle lugar a la gente joven que tengan fuerza e ideas para sacar la población adelante.

9. ¿Se sintió Motivada a participar y cuales fueron sus motivaciones más relevantes?

Katy: Bueno, yo creo que cualquier adelanto que signifique para la comunidad, es bueno y uno tiene que hacer el esfuerzo para que las cosas se mejoren. Al principio yo no creía mucho que esto se iba a hacer, pero cuando llego la gente encargada del proyecto, me sentí motivada.

10. ¿Menciones tres aspectos positivos de las reuniones?

Katy: Explicaban bien de que se trataba el proyecto, no se, no se que mas decir.

11. ¿Menciones tres aspectos negativos de las reuniones?

Katy: Hay gente que va a puro discutir y no entiende nuca que hay cosas que no se pueden hacer. Yo creo lo que falto en las reuniones fue la motivación de la participación de los jóvenes.

María Teresa: A mi me hubiese gustado que hubieran hecho las cosas como corresponde, que nos hubieran dicho que el camino iba a tener solerillas e iba a tener vedas.

12. ¿Cree Usted que el proyecto realizado trajo beneficios a su comunidad?

Katy: Si, porque imagínese Usted antes, estar viviendo toda una vida en el barro uno salía a la calle y quedaba con los pies llenos de barro, esta alternativa es buena pero no excelente ya que el trabajo fue hecho al lote, no hacen las cosas como tienen que ser, tendría que haber hecho veredas, solerillas... algo mas decente, no porque uno vive en el campo, tiene que vivir así.

…Si, el jardín igual estaba hace años pero tenía pocos niños, pero que ahora que ya está mejor el camino, que la locomoción es mejor y se construyo la sala cuna, tiene ahora más niños, mas bebes, viene gente de afuera, de Santa Teresa, Horizonte, de Rancagua, traen bebés para acá, entonces está bien.

María Teresa: si es positivo, pero no quedó muy buena como debería haber quedado, debió haber sido un poco más ancha….Lo mejora de esto , yo que vivo 34 años aquí, es haber sacado la tierra y que la locomoción ahora pasa para adentro de la villa.

Ernesto Castro: Si, por supuesto, ya no hay tierra, hay buenos accesos a los vehículos, tenemos locomoción a la puerta, pero lo que faltó fueron las soleras.

13. ¿Se le pedió algún tipo de compromiso u otro tipo de aporte?

María Teresa: La verdad no me acuerdo

Ernesto Castro: Se me pidió cancelar treinta o treinta y cinco mil pesos. El aporte era en dinero y nos se nos pidió ningún otro tipo de aporte.

14. ¿Participaría de un próximo proyecto?

Katy: sí, por supuesto

María Teresa: Si, pero me gustaría que no nos tuvieran tan abandonados aquí en el Guindal.

Ernesto Castro: Si, por supuesto. Han llegado comentarios que habrá plata para seguir el proyecto.

Entrevista a beneficiarios directos

Nombre	Detalle
Francisca:	Vecina, Dueña de Casa El Romeral
Luís:	Vecino, Presidente de Junta de Vecinos Nº 6, El Romeral.
Lugar:	El Romeral

1.- Participó Usted del proyecto de pavimentación?

Francisca: si, aquí participamos todos.

Luís: si yo participe del proyecto en conjunto con los vecinos de aquí de mi sector.

2.-¿Como recibió la invitación a participar de este proyecto?

Francisca: Este proyecto salió más por una niña que es dirigente aquí en la Morera, ella fue la que sacó este proyecto, la directiva de aquí sirvió más para organizar las reuniones y reunir los fondos.

Luís: Bueno la directivas de la junta de vecinos invitaba y organizaba las reuniones, la mayoría de las veces lo hacía personalmente.

3.- ¿Cómo evalúa las reuniones que se realizaron?

Francisca: La verdad no me acuerdo mucho, pero vino gente de vialidad e informaron lo que se iba a hacer y de las condiciones, pero parece que esto no se ha terminado.

Luís: Si eran bien informativas y uno podía preguntar lo que no entendía, como estaba bien claro uno no pedía mucho.

3. ¿Considera usted que la opinión de lo vecinos contribuyo a mejorar el proyecto?

Francisca: Si por supuesto fue muy importante, ya que el proyecto lo exigía, aunque fue difícil hacer que todos participaran. Principalmente por falta de motivación me parece a mí, la gente no entiende que es importante que participe.

Luís: Claro que es importante, los que se benefician con esto somos nosotros, así que siempre es importante que nos tomen en cuenta.

4. ¿Con las experiencias que Usted tuvo de estas reuniones, que elementos considera debería reforzarse para una mejor participación de lo vecinos?

Francisca: Creo que estuvo bien, pero la gente se pone a alegar y no siempre entiende lo que le están diciendo.

Luís: Yo creo que sería bueno que uno pudiera aportar más. Pero como siempre los recursos están delimitados, no es mucho lo que se puede hacer.

5. ¿Cómo evalúa a los funcionarios que dirigieron las reuniones en las que Usted fue participe?

Francisca: Me parecieron buenas, ellos explicaron de que se trataba y lo que teníamos que hacer.

Luís: Si como le dije me parecieron buenas porque explicaban bien de que se trataba.

6. Cómo evalúa Usted la participación que tuvieron sus vecinos en las reuniones que se realizaron.

Francisca: Buena, porque aquí habían hartos hoyos, y hace poquito los arreglaron. Cuando hay problemas se habla con la Junta de Vecinos y ellos con la Municipalidad u de Vialidad

Luís: Todos participan y bien entusiasmados, yo creo que estas son buenas soluciones.

7. ¿Se sintió motivada/o a participar y cuales fueron sus las más relevantes?

Francisca: En un principio no mucho, pero después como se vio que las cosas se iban a realizar yo me entusiasme, además era algo necesario para nosotros.

8. ¿Cree Usted que el proyecto realizado trajo beneficios a su comunidad?

Francisca: Si se terminó el barro

Luís: Los más contentos, son los trabajadores, especialmente los de Codegua y la Morera, la mayoría de ellos transitan en bicicleta y el camino ahora es mejor el trayecto, llegan más rápido y con menos tierra, los hoyos se terminaron. Se pavimentaron más de tres kilómetro, esto fue una cosa muy buena… Antes todos teníamos montes o árboles para evitar el polvo, ahora todas las casas tienen rejas, mejorando la estética de las casas. Eso también a significado que se valoren más los sitios. Ahora ha venido a vivir gente hasta de Santiago.

9. ¿Se le pedió algún tipo de compromiso u otro tipo de aporte?

Francisca: Aquí todo el aporte fue en dinero, tuvimos que poner plata.

Luís: Se pidió plata, un porcentaje menor lo colocaban los vecinos y los demás era de Vialidad y la Municipalidad.

10. ¿Participaría de un próximo proyecto?

Francisca: Si, los proyectos salen buenos y resultan, pero yo no entiendo mucho.

Luis: Si, por supuesto esto parece que sigue, porque más adelante donde termina el camino, se ha visto que han venido a poner estacas y han sacado fotos, pero no se sabe de que se trata, no ser ha comunicado nada. Han llegado comentarios que sobró plata del proyecto, por eso parece que van a hacer más trabajos. Igual es importante, porque aquí viven más de 600 personas y transitan muchas más.

11. ¿se hizo algún seguimiento del proyecto posterior a su ejecución?

Si hemos visto que las cosas van a seguir y siempre vienen los de vialidad a ver las condiciones del camino, han tapado varios hoyos que se hicieron con la lluvia, es más pusieron una nueva capa, en este sector.

Entrevista a Tesorera Comité pavimentación La Morera y el Romeral.

Nombre	Detalle
Rosa:	Vecina, Dueña de Casa, Tesorera comité de pavimentación La Morera y el Romeral
Lugar:	La Morera, Codegua

1.- Participó Usted del proyecto de pavimentación?

Si, participé como dirigente.

2.- ¿Como recibió la invitación a participar de este proyecto?

El presidente de la junta de vecinos, se contactó con nostras, el también presidía el comité de pavimentación, este contactó a la gente y luego se hicieron las reuniones, vinieron los funcionarios de vialidad.

Las primera reuniones las hicimos nosotros y dimos a conocer a la comunidad como era la cosa, que vialidad ponía algo de los recurso y nosotras el resto. Cada casa tenía que pagar.

3.- ¿Como se accedió al proyecto?

Bueno a través de un concejal Codegua, nos contactamos directamente con Vialidad de Rancagua, no se hizo a través de la municipalidad de Codegua. Nosotras sabemos que los proyectos se hacen de la Municipalidad y esta contacta a Vialidad. Pero el concejal nos dio la información de cómo había que organizarse y participar y fuimos directamente a vialidad.

4.- ¿Cómo evalúa las reuniones que se realizaron?

La verdad no me acuerdo mucho, pero vino gente de vialidad e informaron lo que se iba a hacer y de las condiciones, pero parece que esto no se ha terminado.

5.- ¿Considera usted que la opinión de lo vecinos contribuyo a mejorar el proyecto?

Si, de todas maneras, a mi parece que estas son buenas iniciativas para encontrar soluciones, pero el problema es que no toda la gente quieren participar y es difícil que nosotros podamos convencerlas.

6.- ¿Con las experiencias que Usted tuvo de estas reuniones, que elementos considera debería reforzarse para una mejor participación de lo vecinos?

Que se pudiera motivar a las personas y nosotros pudiéramos tener mas recursos para hacer las reuniones, tanto materiales, como apoyo técnico.

7.- ¿Cómo evalúa a los funcionarios que dirigieron las reuniones en las que Usted fue participe?

Yo lo evalúo muy bien, vinieron varios técnicos que explicaron el proyecto, con videos y diapositivas, nos ayudaron harto a comprender y a dar conocer el proyecto. A mi me pareció muy interesante.

Además ellos, siempre están al tanto del camino, porque no hacen los arreglos cuando hay problemas, al contrario, siempre los están mejorando, vienen a revisar si hay hoyos y los arreglan.

8.- Cómo evalúa Usted la participación que tuvieron sus vecinos en las reuniones que se realizaron.

La gente tuvo harta motivación para participar, especialmente después de las primeras reuniones cuando se hizo mas masivo, ahí vinieron, los Diputados, el Alcalde.

Los empresarios que son vecinos nuestros dieron aportes al proyecto, tanto para El Romeral, como para La Morera, porque al principio era un solo comité, pero luego se formó otro en El Romeral.

Nosotros nos organizábamos y veíamos que toda la gente viniera, los que estuvieran interesados y pudieran venir, pero aquí hay gente que no quiso participar y no dio ni siquiera el aporte por casa que le correspondía.

9.- ¿Se sintió Motivada a participar y cuales fueron sus motivaciones más relevantes?

Si, porque creo que es la mejor forma para tener mejoras en nuestro sector, eso si que es agotador porque hay que andar siguiendo a las personas.

10.- ¿Menciones tres aspectos positivos de las reuniones?

Creo que el proyecto fue bien explicado por los encargados, además se utilizaron elementos de apoyos, como folletos, videos que hicieron que la gente entendiera de mejor manera.

11.- ¿Menciones tres aspectos negativos de las reuniones?

Falta que la gente se motive a participar de la reunión y tenga más interés, y pueda dar sus ideas.

12.- ¿Se le pedió algún tipo de compromiso u otro tipo de aporte?

Vialidad nos pidió a parte del aporte en dinero otro tipo de compromiso, nos daban varias posibilidades, pero nosotros elegimos el de forestación que se hizo en el camino El Romeral, porque fue el que vimos más conveniente.

13.- ¿Cree Usted que el proyecto realizado trajo beneficios a su comunidad?

Si por supuesto, porque con eso se termina el barrio y la tierra, además la reforestación que nosotros ofrecimos hacer en el romeral sirvió para los vecinos y para mejorar la calidad de vida de los que transitamos por ahí y eso también

produce motivación por mantenerlos bien, esto hace que la gente se sienta más unidad y han expresado algunos mayores interés en participar de estos proyectos.

14.- ¿Participaría de un próximo proyecto?

Claro que sí, y volvería a ser dirigente.

Entrevista funcionario de Municipalidad de Machalí

Jefe de departamento de Aseo y Jardines de la Municipalidad de Machalí, coordinador de mantención de los proyectos Caminos Básicos 5000.

1.-. ¿Qué opinión tiene usted de los proyectos caminos básicos?

La gente no creía mucho en eso que se iban a ejecutar, porque hacía mucho tiempo que les decían que se iban a asfaltar y llegó el día en que llegaron las maquinas y ahí la gente recién se convenció. A mi me toco ir con los profesionales a hacer los levantamientos topográficos, hasta esa etapa, la gente todavía no creía, estaban desconfiados de que se llevaran a cabo los proyectos.

2.-. ¿Cuál es la evaluación que usted hace de estas iniciativas?

Bueno muy positivas, porque benefician a las personas con el asfalto cambia totalmente la calidad de vida de las personas, se termina el barro en el invierno y el polvo en verano y eso incluso sube el valor de las propiedades.

3.-¿Cómo se contacto y comunicó a los vecinos el proyecto de pavimentación?

Se realizaron varias reuniones, primero con los dirigentes vecinales y luego con la comunidad, estas eran bastante participativas, además se les pedía un aporte y eso fue lo que más costo, porque la gente desconfiaba y no quería aportar dinero.

4.- ¿Cómo vio usted la participación de los vecinos en los proyectos de Caminos Básicos?

No muy buena porque, como le dije las personas estaban incrédulas que se fueran a ejecutar los trabajos, pero luego que se vieron los primeros trabajos las personas se organizaron y participaron en mayor número, por ejemplo en el caso de La Villa el Guindal, este se inició luego que los vecinos tuvieran conocimiento de estos proyectos en otras comunidades. Inmediatamente los vecinos se animaron a organizarse y participar.

5.- ¿y de parte de los encargados del proyecto que percepción tiene del trabajo realizado?

Bueno nosotros estábamos muy entusiasmados con la idea de hacer el trabajo y que participaran los vecinos en el proyecto, esto porque es más fácil trabajar con la comunidad se valora mucho más el trabajo realizado.

6.- ¿De que manera se llevaban acabo las reuniones con la comunidad?

Se llevaban planos y se indicaban las calles que se iban a pavimentar, con que tipo de asfalto se iba a hacer, se explicaba el alcance del proyecto, por ejemplo en algunos de los proyectos la gente reclamaba porque no se iba poner solerrillas, hay se les explicaba que era un solución básica, netamente económica y por eso no consideraba la instalación de solerrillas y otros elementos que quedan para una segunda etapa.

Lo más complicado de las reuniones fue que los vecinos comprendieran que los recursos no eran muchos y que esto era una etapa y que era un proyecto que se tenía que ir desarrollando por partes.

Los vecinos quería que fueran calzadas más anchas, de 6 metros pero por el costo eso era imposible, esto significó que muchas personas se molestaran, pero en muchas ocasiones respondían a problemas internos entre directivas salientes y las que eran elegidas.

7.- ¿Cómo piensa usted fueron los resultados en cuanto a la organización de la comunidad?

No muy buena porque una vez que ya se han realizado los trabajos, en este caso el asfaltado la gente se desordena y ya no sigue con los comités, Pareciera que sólo esperan la solución, pero no se ven nuevas iniciativas o que continúen organizándose, existen muchos conflictos entre las personas, no todas se ponen de acuerdo y rápidamente se molestan y se excluyen de participar, esto es más notorio cuando se les pedía dinero para aportar al proyecto. La mayoría, excluyendo a los dirigentes, piensa que este tipo de proyecto es sólo responsabilidad del municipio o de vialidad, es difícil lograr un compromiso real de las personas, no sólo en estos programas de pavimentación, sino en todo lo que concierne a agrupaciones vecinales.

8.-¿Cómo se realiza el seguimiento de los proyectos realizados?

Nosotros siempre hemos seguido, el desarrollo del los proyectos y vamos viendo las dificultades que se presentan, por ejemplo, el agua que escurre por estas calles y ha dañado el asfalto, nosotros hemos estado con vialidad reparando en algunos sectores estos problemas, además cada tres meses se hace mantención a estos caminos. Ahora si la comunidad identifica un problema urgente, ellos avisan a la municipalidad y nosotros nos contactamos con vialidad de Rancagua.

9.- ¿Como es la coordinación de la Municipalidad con Vialidad?

Tenemos buenas relaciones con ella, en el sentido que siempre nosotros hemos solicitado algo, ellos lo hacen, todo lo que significa mejorara la infraestructura.

10.- ¿Cómo percibe usted la relación entre vialidad y la ciudadanía?

Yo la considero muy buena, la gente tiene una muy buena recepción cuando ellos están en terreno. La gente igual se preocupa e incluso los atiende, le llevan bebidas a los trabajadores y reciben muy bien a los técnicos. Estos últimos siempre vienen, cuando es necesario reparar algún camino. Hay varios proyectos en los cuales estamos trabajando en mantención. Recorren la zona y ven en terreno las condiciones de los proyectos, nosotros siempre estamos en contacto.