

DISPONE REALIZACIÓN DE PROCESO DE CONSULTA INDÍGENA EN ESTUDIO DE INGENIERIA MEJORAMIENTO RED VIAL RUTA A-31, SECTOR CRUCE RUTA A-35 –ZAPAHUIRA, REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA, DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS.

SANTIAGO, 25 MAY 2017

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES

RECIBIDO

RESOLUCIÓN DGOP EXENTA N° 1944/

TRAMITADA
25 MAY 2017
OFICINA DE PARTES
DIREC. GRAL. DE OBRAS PUBLICAS

CONTRALORIA GENERAL
TOMA DE RAZON

RECEPCION

DEPART. JURIDICO	
DEP. T.R. Y REGISTRO	
DEPART. CONTABIL.	
SUB. DEP. C. CENTRAL	
SUB. DEP. E. CUENTAS	
SUB. DEP. C.P. Y BIENES NAC.	
DEPART. AUDITORIA	
DEPART. V.O.P., U y T.	
SUB DEP. MUNICIP.	

REFRENDACION

REF. POR S	
IMPUTAC.	
ANOT. POR S	
IMPUTAC.	
DEDUC. DTO.	

VISTOS:

- 1.- La Minuta Técnica de Abril de 2017, presentada por Dirección de Vialidad, con las características del Estudio de Ingeniería Mejoramiento Red Vial Ruta A-31, Sector Cruce Ruta A-35 – Zapahuira, Región de Arica y Parinacota, y los antecedentes territoriales y socioculturales, que analiza la aplicación de los criterios de afectación a pueblos indígenas y la pertinencia de realizar una Consulta Indígena.
- 2.- El Acta, de fecha 10 de Mayo de 2017 en que consta el resultado de la reunión de análisis y evaluación de la comisión de análisis de pertinencia de Consulta Indígena, que determina la procedencia de la realización de la Consulta Indígena para el proyecto en análisis, suscrito por sus integrantes: el representante de la Dirección de Vialidad, titular del proyecto, el Inspector Fiscal, el SEREMI de Obras Públicas Región de Los Lagos, y el Secretario Ejecutivo de Medio Ambiente y Territorio.
- 3.- El ORD. DGOP, N° 964, del 6 de Agosto 2014, que define procedimiento interno MOP, para procesos de Consulta Indígena.
- 4.- El Convenio 169, de 1989, sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes, de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- 5.- El Decreto Supremo N°66 del Ministerio de Desarrollo Social, del 15 Noviembre 2013, que regula el procedimiento de Consulta Indígena, tomado de razón con fecha 25 de Febrero de 2014.
- 6.- El Decreto Supremo N° 40, del Ministerio de Medio Ambiente, del 30 de Octubre del 2012, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, tomado de razón con fecha 6 de Agosto del 2013.
- 7.- El Decreto N° 173 del 12 de Junio 2015, que designa al Director General de Obras Públicas.

CONSIDERANDO:

- 1.- Que, existe la necesidad de estudiar y adecuar las políticas, planes, programas y proyectos del Ministerio de Obras Públicas incorporando la Consulta Indígena, cuando correspondiere.
- 2.- Que es necesario resguardar la aplicación de principios éticos que orientan la política pública y la gestión de la inversión ministerial, como la buena fe, en las relaciones con los actores del mundo indígena en el territorio.
- 3.- Que en ese mismo contexto, se requiere apoyar la fiscalización del adecuado cumplimiento en la materia y norma antes señalada.
- 4.- Que se requiere dar apoyo técnico en esta materia a las autoridades del MOP.

10932903

5.- Que en este contexto, se ha definido una institucionalidad especial a objeto que oriente, coordine y valide la labor de las Direcciones del Ministerio, de la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas y asesore mediante las Unidades de Gestión Ambiental y Territorial (UGAT) o los encargados de Participación Ciudadana y Asuntos Indígenas a las Secretarías Regionales Ministeriales de Obras Públicas, al o la Subsecretario (a) y al o la Ministro (a) de Obras Públicas en esta materia y su contexto ambiental y territorial, entendiendo el territorio como un sistema de relaciones en un área geográfica, en el que se identifican diversos actores, entre los cuales están los pueblos indígenas.

6.- Que el DFL N°850 otorga facultades al Director General de Obras Públicas, específicamente en el Art. 14 letra a) estatuye que le corresponderá, dirigir, coordinar y fiscalizar la labor de la Dirección General de Obras Públicas, de sus Servicios dependientes y de aquellos que le encomienda la ley.

7.- Que la Dirección de Vialidad cumplió con el procedimiento enviando Minuta Técnica, con las características del proyecto y sus antecedentes territoriales y socio culturales. Asimismo, se desarrolló una reunión de análisis de pertinencia por la comisión el día 10 de Mayo de 2017, asistiendo por la SEREMI de Obras Públicas de la Región de Arica y Parinacota: el Sr. Jorge Cáceres, SEREMI, la Sra. María de Los Ángeles Espinoza, Jefa Unidad Gestión Ambiental y Territorial (UGAT) y el Sr. Álvaro Aguilera, encargado de Participación Ciudadana y Asuntos Indígenas; por la Dirección Regional de Vialidad el Sr. Christian Vásquez, Director Regional y Christian Troncoso, Jefe de Depto. de Proyectos; por parte de la Secretaria Ejecutiva de Medio Ambiente y Territorio, la Sra. Luisa Díaz, Secretaria Ejecutiva (s), el Sr. Gonzalo Lagos y la Sra. Alejandra Araneda, profesionales de la misma Unidad.

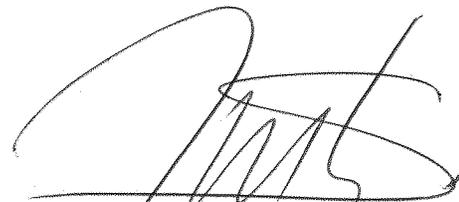
8.- Que, atendido lo expuesto se determina que se debe realizar un proceso de Consulta Indígena respecto del Estudio de Ingeniería Mejoramiento Red Vial Ruta A-31, Sector Cruce Ruta A-35 – Zapahuira, Región de Arica y Parinacota.

RESUELVO:

1.- **DISPÓNESE**, que se lleve a efecto un proceso de Consulta Indígena respecto del Estudio de Ingeniería Mejoramiento Red Vial Ruta A-31, Sector Cruce Ruta A-35 – Zapahuira, Región de Arica y Parinacota.

2.- **COMUNÍQUESE** la presente Resolución a: Director Nacional de Vialidad, SEREMI MOP de la Región de Arica y Parinacota, al Director Regional de Vialidad de Arica y Parinacota, y al Secretario Ejecutivo de Medio Ambiente y Territorio.

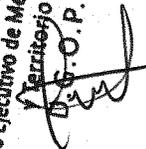
ANÓTESE Y COMUNÍQUESE.



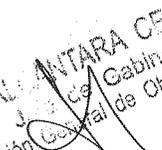
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

JUAN MANUEL SÁNCHEZ MEDIOLI
Director General de Obras Públicas
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS


LUISA DÍAZ TORRES
Jefa Unidad Participación Ciudadana y Asuntos Indígenas
Secretaría Ejecutiva de Medio Ambiente y Territorio
S.E.M.A.T.


MAURICIO LAVÍN VALENZUELA
Ingeniero Civil Industrial
Secretario Ejecutivo de Medio Ambiente y Territorio
D.G.O.P.


ETNA VARAS CASTILLA
ABOGADO
SECRETARÍA EJECUTIVA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS


ALEJANDRA ARANEDA
Secretaría Ejecutiva de Obras Públicas

GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS
DIRECCIÓN DE VIALIDAD

ESTUDIO DE INGENIERÍA
MEJORAMIENTO RED VIAL RUTA A-31, SECTOR CRUCE
RUTA A-35 – ZAPAHUIRA
REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA

FASE 1 DIAGNÓSTICO Y PROPOSICIÓN DEL ALTERNATIVAS

MINUTA TECNICA DE ANÁLISIS DE PROCEDENCIA DE
CONSULTA INDIGENA

ABRIL DE 2017

1. INTRODUCCION

La Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, como parte de sus políticas de conservación y mejoramiento de la red vial del país, ha considerado necesario desarrollar un Estudio de Ingeniería de detalle que concluya en un Proyecto Vial que permita construir las obras del proyecto de Mejoramiento Red Vial Ruta A-31.

El presente estudio tiene por finalidad elaborar un proyecto de mejoramiento del camino existente, complementado con proyectos específicos de drenaje, saneamiento, modificación de servicios intervenidos, puentes, señalización, seguridad vial, implicancias ambientales, territoriales y de expropiaciones.

2. OBJETIVOS

El objetivo principal para esta fase del estudio es levantar la información de las comunidades indígenas involucradas en el proyecto, describiendo sus sistemas de vida, así como presentar una evaluación preliminar de posibles afectaciones que permita advertir los probables impactos que el proyecto y sus alternativas generaran sobre las organizaciones indígenas, de manera de concluir si procede o no la realización del proceso de Consulta.

2.1. Descripción de las características técnicas del proyecto

El proyecto consiste en el mejoramiento de la Ruta A-31, desde la intersección con Ruta A-35, en el Kilómetro 64,66 aproximadamente, hasta el cruce con la Ruta 11-CH, en sector de Zapahuira. El diseño geométrico considera necesario homogenizar toda la ruta en cuanto a geometría de planta y alzado, y en especial al diseño de estructura de pavimento en la totalidad del trazado. Las soluciones consideraran que la Ruta es de bajo tránsito y por tanto contempla una pavimentación económica, en base a algún tratamiento superficial, mejorando la seguridad vial y eliminando la polución hacia viviendas aledañas. Además se considera la construcción de badenes y obras de arte en ciertos sectores, el diseño de saneamiento en la totalidad del camino, estacionamientos cada 50 km y paraderos en zonas aledañas a poblados.

El área de estudio se puede representar en tres sectores, los cuales se describen a continuación:

- **Sector N°1:** Tramo Cruce Ruta A-35 (Km. 64,66) – Km. 77. La plataforma de camino se presenta con una imprimación reforzada sobre un reciclado asfáltico, con características geométricas de un trazado montañoso y un ancho que varía de 4,5 a 6,0 metros. No presenta bermas ni saneamiento, ni medidas de seguridad mínima.
- **Sector N°2:** Tramo Km. 77,00 al Km. 131,00 (Sector Belén). Sector de características heterogéneas, con trazados del tipo montañoso, ondulado, en meseta y plano. El ancho varía entre 4 y 10 metros, y la plataforma de es de tipo carpeta granular con distintos niveles de deterioro. Cabe

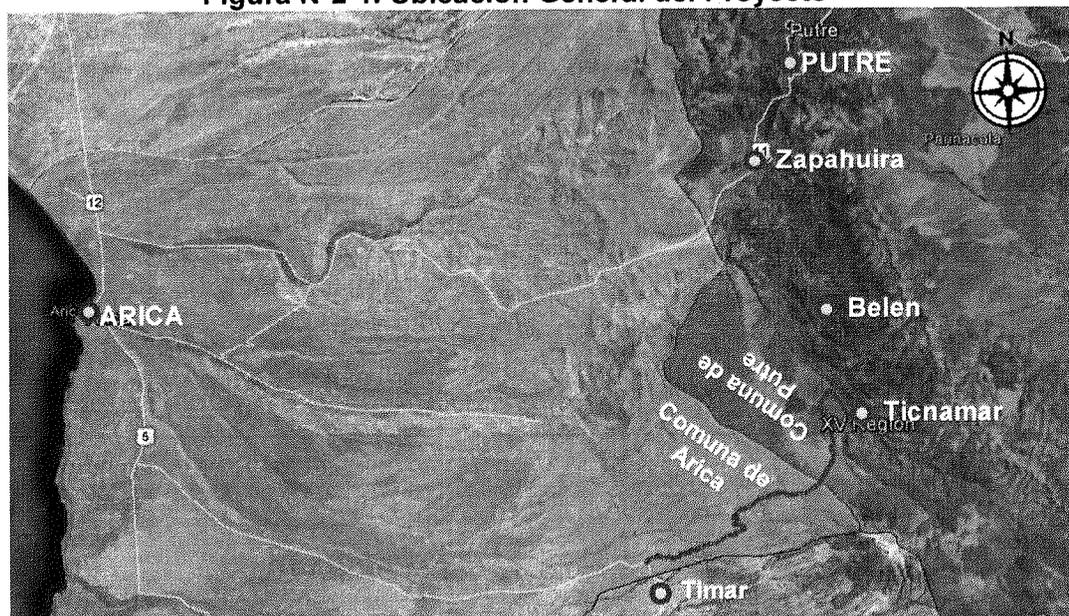
destacar la presencia de mini quebradas y el río Ticnamar. Los elementos de seguridad son los mínimos requeridos.

- **Sector N°3:** Tramo Km. 131,00 (Sector Belén) al Km. 164,38 (Sector Zapahuira). La plataforma de camino cuenta con materialidad de sello tipo Tratamiento Superficial, de ejecución reciente. El trazado es de tipo montañoso y el ancho varía entre 5 a 6 metros. La seguridad vial se presenta en un nivel moderado, diferenciándose en dos tramos (Belén-Chapiquiña) y (Chapiquiña-Zapahuira), debido a que provienen de obras distintas.

2.2. Ubicación del proyecto

El proyecto se emplaza en la Región de Arica y Parinacota, Provincia de Arica, Comunas de Arica, y Provincia de Parinacota, comuna de Putre. Cabe destacar que el proyecto se emplaza en una longitud de 27,6 Km en la comuna de Arica, y 72,5 Km en la comuna de Putre. Se muestra a continuación figura de ubicación del proyecto.

Figura N°2-1. Ubicación General del Proyecto



Fuente: elaboración propia en base a Google Earth

2.3. Población Objetivo del Estudio

En el área de estudio se identificaron Comunidades y Asociaciones indígenas creadas bajo el alero de la Ley 19.253/1993 del Ministerio de Planificación y Cooperación (MIDEPLAN), que establece normas sobre protección, fomento y desarrollo de los indígenas y crea la Corporación Nacional de Desarrollo Indígena (en adelante la Ley Indígena). Las Comunidades Indígenas son entendidas de acuerdo al párrafo 4° artículo 9: *“Para los efectos de esta ley se entenderá como Comunidad Indígena, toda agrupación de personas pertenecientes a una misma etnia indígena y que se encuentren en una o más de las siguientes situaciones: a) Provengan de un mismo tronco familiar; b) reconozcan una jefatura tradicional; posean o hayan poseído tierras indígenas en común y d) provengan de un mismo poblado antiguo.”*

En tanto que las Asociaciones indígenas se entenderán de acuerdo al párrafo 2°, artículo 36 que refiere: *“... a la agrupación voluntaria y funcional, integrada por, a lo menos, veinticinco indígenas que se constituyen en función de algún interés y objetivo común, de acuerdo a las disposiciones de éste párrafo”.*

No fueron identificadas comunidades o agrupaciones indígenas que no estuviesen bajo el amparo de la legislación en cuestión.

Se identificaron 18 organizaciones en el área de influencia del proyecto, de las cuales 15 corresponden a Comunidades Indígenas y 1 a Asociaciones Indígenas. Cabe destacar que de las comunidades identificadas, seis de ellas se encuentran emplazadas en las inmediaciones de la Ruta A-31, tres se encuentran identificadas cercanas a la ruta en estudio, 3 dependen de la ruta

para comunicación y acceso a centros poblados mayores, y 3 se encuentran asociadas al área de influencia dentro del rango de 10 km de distancia. Se presenta a continuación un listado de las organizaciones indígenas presentes en el área de influencia del proyecto:

Tabla N°2-1. Organizaciones Indígenas dentro del área de influencia

N°	Comuna	Tipo de Agrupación	Número de Registro	Nombre de Comunidad	Dirección / Sector	Número de Familias
1	Camarones	Comunidad	29	COMUNIDAD INDIGENA AYMARA DE UMIRPA	Codpa - Pje.Cateadores S/N°	18
2	Camarones	Comunidad	36	COMUNIDAD INDIGENA AYMARA DE TIMAR	Maipú N°933, Arica	45
3	Camarones	Comunidad	39	COMUNIDAD INDIGENA DE VILLA VISTA, SECTOR ALTO COBIJA	Codpa - Pje.Cateadores S/N°	23
4	Putre	Comunidad	3	COMUNIDAD INDIGENA DE SAXAMAR	Cardenal N° 2395, Pob. Cabo Caroca, Arica	41
5	Putre	Comunidad	5	COMUNIDAD INDÍGENA DE CHAPIQUIÑA, SECTOR LACO-COSAPILLA	Pasaje Vitor N° 1766, Pob. San José, Arica	14
6	Putre	Comunidad	21	COMUNIDAD INDIGENA DE COPAQUILLA	Arturo Prat N° 351	40
7	Putre	Comunidad	24	COMUNIDAD INDIGENA AYMARA DE TICNAMAR	Belén ,Calle San Martín N°70	121
8	Putre	Comunidad	30	COMUNIDAD INDIGENA AYMARA DE LA ESTRELLA	Versalles N° 550, Villa John Wall, Arica	27
9	Putre	Comunidad	43	COMUNIDAD INDIGENA PUKARA DE COPAQUILLA	Ópalo N°2344 Pobl. Tarapacá Oriente, Arica	28
10	Putre	Comunidad	47	COMUNIDAD INDIGENA DE LUPICA	Tucapel #2022, Población Chile, Arica	32
11	Putre	Comunidad	48	COMUNIDAD INDIGENA DE BELEN	Las Chépicas # 2315, Población Chile, Arica.	157
12	Putre	Comunidad	52	COMUNIDAD INDIGENA AYMARA TABLATABLENE DE BELEN	Caupolicán # 1311, Población Maipú, Arica.	17
13	Putre	Comunidad	54	COMUNIDAD INDIGENA AYMARA DE MURMUNTANI	Pasaje N°7 Pob. Flor del Inca, Arica	28
14	Putre	Comunidad	67	COMUNIDAD INDIGENA DE CHAPIQUIÑA	Tucapel # 2270, Arica	59
15	Putre	Comunidad	23	COMUNIDAD INDIGENA DE QUIPAQUIPANI	Miguel Estrella # 746, Pob. Guañacagua, Arica.	17

16	Putre	Comunidad	31	COMUNIDAD INDIGENA DE ZAPAHUIRA	Pedro Aguirre Cerda N°1214, Arica	
17	Putre	Comunidad	27	COMUNIDAD INDIGENA DE CHOQUELIMPIE	Manuel Bulnes N° 2065, Arica	26
18	Putre	Comunidad	26	COMUNIDAD INDÍGENA DE CHUZMIZA	Chapiquiña #2161, Población San José, Arica	
19	Putre	Asociación	232	ASOCIACION INDIGENA CIRCULO SOCIAL CULTURAL DEPORTIVO RELIGIOSO SIEMPRE AMIGOS DE LACO COSAPILLA	Belén ,Calle San Martín N°70	23
ÁREA DE DESARROLLO INDÍGENA ALTO ANDINO (ADI)						

Fuente: Elaboración propia en base a información entregada por CONADI

2.4. Antecedentes relativos al tema ambiental

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 10 de la Ley 19.300/1994 de Bases Generales del Medio Ambiente, que define los tipos de proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, se describe en su letra e) que deberán ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) los proyectos de "*Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas*". Junto a lo anterior, se establece en su letra p), que deberán ingresar al SEIA., "*la ejecución de obras, programas o actividades en parques nacionales, reservas nacionales, monumentos naturales, reservas de zonas vírgenes, santuarios de la naturaleza, parques marinos, reservas marinas o en cualesquiera otras áreas colocadas bajo protección oficial, en los casos en que la legislación respectiva lo permita*".

Al analizar la letra e) de la Ley, complementando con el Ord. N°130844/2013 del Servicio de Evaluación Ambiental, que busca uniformar criterios y exigencias técnicas sobre áreas colocadas bajo protección oficial y áreas protegidas, expresa en su minuta técnica punto 3) que no obstante la definición contenida en la normativa ambiental sobre área protegida, estas constituyen un subconjunto dentro del universo de áreas colocadas bajo protección oficial, y aluden a áreas naturales o silvestres, a partir de lo cual el SEIA expresa que tendrán carácter de área protegida las siguientes categorías: Parque Nacional o Parque Nacional de Turismo; Reserva Nacional; Monumento Natural; Reserva de Región Virgen; Santuario de la Naturaleza; Parque Marino; Reserva Marina; Reserva de Bosque o Reserva Forestal; Acuífero que alimenta vegas y bofedales en las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá y Antofagasta; Bien Nacional Protegido o Inmueble Fiscal Destinados para Fines de Conservación Ambiental; y Áreas Marinas Costera Protegida o Área Marina Costera Protegida de Múltiples Usos, cuando la declaración respectiva obedezca a un objetivo de protección.

Dado lo anterior, se expresa que el proyecto no se enmarca en la tipología de proyecto definida en el Artículo 10, letra e), debido a que no afecta ninguna de las categorías de áreas protegidas descritas en el Ord. N°130844/2013.

Por otro lado, al analizar el proyecto con respecto al Artículo 10, letra p) de la Ley 19.300, complementado por lo expresado en el Ord. N°130844/2013 del Servicio de Evaluación Ambiental, el cual expresa en su punto 2), numeral 2.1), que el concepto de “área colocada bajo protección oficial” permite identificar tres elementos bases y que se refieren a lo siguiente:

- **Área**, debe tratarse de un espacio geográfico delimitado. Idealmente, dicha delimitación deberá encontrarse georreferenciada y constar en el acto formal declaratorio del área. Ello otorga claridad respecto de la localización y los límites del área y, en consecuencia, permite conocer su perímetro y dimensión espacial. Sin perjuicio de lo anterior, en caso de dudas respecto al emplazamiento de un proyecto o actividad en un área colocada bajo protección oficial que no esté georreferenciada (sea porque solo cuentan con una carta o plano con datum local o sin datum, o porque derechamente no hay carta o plano alguno), el Servicio de Evaluación Ambiental determinará la pertinencia de ingreso al SEIA, previo informe de la entidad que administre el área.
- **Declaración Oficial**, debe existir un acto formal, emanado de autoridad competente al efecto, en virtud del cual se somete determinada área a un régimen de protección.
- **Objeto de protección**, la declaración respectiva debe responder, directa o indirectamente, a un objetivo de protección ambiental. Al respecto, Cabe tener presente que el concepto legal de medio ambiente es de carácter amplio, inclusivo de elementos naturales y artificiales, de naturaleza física, química, biológica y socioculturales.

Sobre la base de los criterios descritos previamente, las áreas colocadas bajo protección oficial para efectos del SEIA corresponden a: Parque Nacional o Parque Nacional de Turismo; Reserva Nacional; Monumento Natural; Reserva de Región Virgen; Santuario de la Naturaleza; Parque Marino; Reserva Marina; Reserva de Bosque o Reserva Forestal; Humedal de Importancia Internacional incluido en la Lista RAMSAR de Humedales de Importancia Internacional (Sitios Ramsar); Acuífero que alimenta vegas y bofedales en las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá y Antofagasta; Bien Nacional Protegido o Inmueble Fiscal Destinados para Fines de Conservación Ambiental; Área Marina Costera Protegida o Área Marina Costera Protegida de Múltiples Usos cuando la declaración respectiva obedezca a un objetivo de protección ambiental; Monumento Histórico; Zona Típica o Pintoresca; Zona de Interés Turístico.

Dado el análisis anterior y complementando los criterios establecidos, el punto 2), numeral 2.2), párrafo 4, del Ord. N°130844/2013 del SEA, expresa que:

“cuando se contemple ejecutar una “obra”, “programa” o “actividad” en un área bajo protección oficial, debe necesariamente aplicarse un criterio para determinar si se justifica que dicha “obra”, “programa” o “actividad” deba

obtener una calificación ambiental. En particular, debe considerarse la envergadura y los potenciales impactos del proyecto o actividad, en relación al objeto de protección de la respectiva área, de manera que el sometimiento al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental tenga sentido y reporte beneficios concretos en términos de prevención de impactos ambientales adversos”.

2.5. Evaluación preliminar de posibles afectaciones a Comunidades Indígenas

La evaluación de procedencia de consulta indígena se realiza de acuerdo al análisis de los criterios presentados a continuación:

2.5.1. Emplazamiento en tierras indígenas y/o áreas de desarrollo indígena.

De acuerdo a las observaciones de terreno, el emplazamiento del proyecto se desarrolla al interior de tierras indígenas, en específico las correspondientes a la comunidad indígena de Ticnamar (Dm 103.000 – 108.000), Comunidad indígena de Saxamar (113.000 – 115.000), y Comunidad Indígena Aymara de Lupica (118.000 – 121.000), Comunidad Indígena de Belen (128.000 – 134.000) y Comunidad Indígena de Chapiquiña (144.000 – 147.000).

Sumado a lo anterior, el proyecto se emplaza al interior del Área de Desarrollo Indígena (ADI) Alto Andino, creado a partir del Decreto 224/2005 del Ministerio de Desarrollo y Planificación, la cual abarca las comunas de General Lagos, Putre y parte de la comuna de Camarones.

Dado la dimensión de las obras de construcción del proyecto, se espera la afectación por expropiaciones de terrenos agrícolas ubicados en torno a la ruta desde las localidades de Ticnamar hasta Paradero Zaphuira, así como también edificaciones que se encuentran aledaños a la Ruta en estudio.

2.5.2. Según DS N°66 del Ministerio de Desarrollo Social

a) El ejercicio de sus tradiciones y costumbres, prácticas religiosas, culturales o espirituales.

En el área de influencia del proyecto se encuentran elementos del patrimonio cultural/ceremonial/arqueológico las comunidades aymara presentes en el trazado del proyecto, los cuales se resumen en, áreas protegidas (Ley 17.288), áreas ceremoniales, cruces festivas, sitios arqueológicos, hallazgos aislados, entre otros, por lo cual dado la cercanía del proyecto a estos elementos, se estima que puede potencialmente existir una afectación durante la fase de construcción del proyecto.

b) A la relación con sus tierras indígenas.

De acuerdo a las observaciones de terreno, el emplazamiento del proyecto se desarrolla al interior de tierras indígenas.

Sumado a lo anterior, el proyecto se emplaza al interior del Área de Desarrollo Indígena (ADI) Alto Andino, creado a partir del Decreto 224/2005 del Ministerio de Desarrollo y Planificación, la cual abarca las comunas de General Lagos, Putre y parte de la comuna de Camarones.

2.5.3. Según DS N°40 del Ministerio del Medio Ambiente

a) Impliquen reasentamiento de comunidades humanas o alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos.

No se identifica reasentamiento o alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de las Comunidades Indígenas.

Cabe destacar que se podría producir expropiaciones y ya sea que se ensanche hacia el lado izquierdo o derecho la ruta, lo que afectaría su sistema productivo y la única vía de desplazamiento con la que cuentan para su vida cotidiana y peregrinaciones en tiempos de festividades.

Se deberán tomar las medidas necesarias para no afectar los derechos de este pueblo originario en cuanto a la propiedad y uso del territorio.

b) Localización y valor ambiental del territorio

El estudio reconoce las características y particularidades del territorio, con su alto valor paisajístico, otorgando significancia al territorio y a su componente asociado como lo es el turismo, con el fin de dar mejor y mayor accesibilidad a los habitantes de los sectores además de potenciar el turismo, produciendo así una relación más directa con el medio ambiente, ya que se entregaría un medio para la contemplación del paisaje y el disfrute de este.

c) Alteración del patrimonio cultural

La ejecución del proyecto de mejoramiento de la Ruta A-31, tiene por finalidad mejorar las condiciones de transitabilidad, conectividad y seguridad de la ruta, y no intervenir sitios o monumentos históricos y arqueológicos.

2.5.4. Obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento.

La dependencia de las comunidades indígenas del área de influencia del proyecto con la Ruta A-31 es relevante, dado que a partir de ella se conectan con la capital regional y provincial (Arica, Putre) para la venta de sus productos agrícolas, así como su uso para acceder a equipamiento en las áreas de

educación, salud, cultura y servicios, principalmente ubicados en el pueblo de mayor desarrollo, entre los que se encuentra Tignamar y Belén.

Dado lo anterior, la afectación se estima en la fase de construcción del proyecto, limitando la circulación y desplazamiento de las comunidades, por tanto deberán tomarse las medidas necesarias para evitar sus efectos. Mientras tanto en la fase de operación del proyecto, se estima que el efecto será positivo, mejorando los tiempos de desplazamiento de las personas que forman parte de las comunidades, así como mejorando los estándares de seguridad.

2.5.5. Alteración al acceso de bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica.

La Alteración al acceso o a la calidad de bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica puede verse afectada en menor grado debido a que, la conectividad para todas las comunidades con los centros de servicios que se encuentran en Arica o Putre, durante la fase de construcción se generarán mayores tiempos de desplazamiento y disminución en las condiciones de seguridad de la ruta, mientras tanto en la etapa de operación del proyecto estas variables serán positivas.

La afectación se prevé menor durante la etapa de construcción, pues el tránsito en la Ruta nunca se detiene por completo y pueden subsanarse las molestias con adecuados planes de comunicación entre la empresa constructora y las organizaciones indígenas.

2.5.6. Afectación de actividades productivas propias de las comunidades indígenas.

De acuerdo al análisis realizado de las actividades productivas, se prevé una afectación a las comunidades indígenas, pues las obras de construcción del proyecto, afectarán infraestructura de riego (canales de cemento y tuberías) que se encuentran aledañas a la ruta, además de la expropiación de terrenos agrícolas, debido a que la ruta se emplaza por los valles altiplánicos.

2.5.7. Dificultad o impedimento para el ejercicio o la manifestación de tradiciones, cultura o intereses comunitarios.

No existiría dificultad o impedimento para el ejercicio o la manifestación de tradiciones, cultura o intereses comunitarios de las Comunidades en estudio, pues a pesar que las actividades se realizan cercanas a la ruta, es necesario mencionar que la implementación de un adecuado plan de comunicación, permitiría coordinar y planificar el desarrollo de las faenas, evitando la afectación de las manifestaciones existentes.

3. CONCLUSIONES

En conclusión, se puede expresar que el desarrollo del proyecto tanto en sus fases de estudio, construcción y operación, se relacionaran directamente con las comunidades indígenas presentes en el área de influencia del proyecto, principalmente en los ámbitos asociados al uso de sus recursos naturales dado por las expropiaciones tendientes a habilitar las obras que forman parte integral del proyecto, equipamiento e infraestructura agrícola (canales y tuberías), y potencialmente puede afectar el patrimonio cultural-arqueológico de las comunidades.

En lo que se refiere a los ámbitos de Intervención de sitios y/o elementos que revistan significación arqueológica, histórica, sagrada, o en general, cultural para las comunidades y pueblos indígenas, se espera que el proyecto pueda tener impacto, en el caso que ejecuten obras sin una planificación y coordinación con dirigentes indígenas de la zona.

Para efectos de la obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, el proyecto puede tener un impacto negativo en las comunidades aledañas a la ruta, en el caso de no implementar un adecuado plan de comunicación, diseñado de común acuerdo con las comunidades indígenas que se encuentran en el área de influencia del proyecto.

En lo que respecta a la alteración al acceso de bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica, se espera que el proyecto no va a generar afectación a las comunidades que se encuentran en el área de influencia del proyecto.

En lo que se refiere a la dificultad o impedimento para el ejercicio o la manifestación de tradiciones, cultura o intereses comunitarios, se espera que el proyecto no genere afectación a las comunidades que se encuentran en el área de influencia del proyecto, sin embargo, para alcanzar este objetivo, se hace necesario e indispensable la planificación y coordinación con los dirigentes de las comunidades indígenas involucradas.

En conclusión, se puede expresar que en base a los antecedentes recopilados a partir de la revisión bibliográfica y entrevistas a dirigentes de las comunidades indígenas, el proyecto Mejoramiento Red Vial Ruta A-31, Sector Cruce Ruta A-35 - Zapahuira, Región De Arica y Parinacota, se transforma en un aporte al desarrollo del sector y de las comunidades en general, sin embargo, su ejecución generará alteración a los sistemas de vida de las comunidades indígenas presentes en el área de influencia del proyecto, por lo cual se hace recomendable desarrollar un proceso de Consulta Indígena.



DIRECCION GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

SECRETARIA EJECUTIVA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO (SEMAT)

REUNIÓN DE ANALISIS DE PERTINENCIA DE CONSULTA INDIGENA

PROYECTO	ESTUDIO DE INGENIERÍA MEJORAMIENTO RED VIAL RUA A-31, SECTOR CRUCE RUTA A-35 – ZAPAHUIRA, REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA
DIRECCIÓN	VIALIDAD
FECHA	10 DE MAYO DE 2017
LUGAR	SALA DE VIDEOCONFERENCIA DIRPLAN/SALA ARICA Y PARINACOTA
HORA	15:30 – 16:30 HRS.

TEMAS TRATADOS

- El proyecto consiste en el mejoramiento de la Ruta A-31, desde la intersección con Ruta A-35, en el Kilómetro 64,66 aproximadamente, hasta el cruce con la Ruta 11-CH, en el sector de Zapahuira.
- El proyecto pasa por 3 kilómetros del Parque Nacional Lauca. La Inspección Fiscal decidió no intervenir estos kilómetros con el fin de no ingresar a evaluación ambiental.
- Se identificaron 18 organizaciones en el área de influencia del proyecto, de las cuales 15 corresponden a Comunidades Indígenas y 1 Asociación Indígena.
- Son comunidades bien activas y ellas mismas exigieron el desarrollo de Consulta Indígena en reuniones de participación ciudadana que se han realizado

ACUERDOS

- Se acuerda realizar un proceso de Consulta Indígena a esta iniciativa.
- El SEREMI indica que este ejercicio contribuye a generar confianzas con las comunidades y que se tiene una buena experiencia en el sector con otra consulta indígena a un proyecto vial.

