

Plan de conectividad para comunidades indígenas en territorios rurales, región de los ríos Connectivity plan for indigenous communities in rural territories , river region

INFORMACIÓN DEL ARTÍCULO

Historial del
artículo:

Recibido
14-11-2023
Aceptado
03-12-2024
Publicado
30-04-2025

Palabras Clave:
Gestión
Conservación
Caminos
Comunidades
indígenas

Article history:

Received
14-11-2023
Accepted
03-12-2024
Available
30-04-2025

Keywords:
Management
Conservation
Roads
Indigenous
communities

Resumen

La Dirección de Vialidad desde hace unos 15 años viene trabajando en las regiones de Bío Bío (Provincia de Arauco), Araucanía (completa), Los Ríos (completa) y Los Lagos (Provincia de Osorno), en superar las carencias de conectividad que presentan comunidades indígenas que habitan en territorios rurales. Estas iniciativas han permitido mejorar caminos rurales privados de acceso a comunidades indígenas activas con diferentes estrategias de gestión. La Dirección de Vialidad Región de Los Ríos inició en el año 2021 el denominado "Plan de conectividad para comunidades indígenas en territorios rurales" (en adelante Plan CCI). Mediante este plan se establecieron las bases de un proceso participativo, claro y transparente, para la postulación, priorización y selección de tramos de camino que se intervienen a través de contratos de conservación con recursos sectoriales de la Dirección de Vialidad - MOP. Este proceso permite actualmente mantener la trazabilidad de la información y los documentos de respaldo, así como asegurar una participación efectiva de las comunidades indígenas rurales en el marco de la normativa que deja la ley de presupuesto para Vialidad - MOP, el Art.169 de la OIT, la Ley Indígena chilena, el Reglamento de Contratación de Obras Públicas y los conceptos del Sistema de Gestión del Mantenimiento dirigidos por la Subdirección de Mantenimiento de Vialidad - MOP. En este trabajo se analizan los resultados de los últimos 15 años en la Región de Los Ríos y en particular del último proceso que significó un aumento de postulaciones al Plan CCI años 2022-23, las que significaron la generación de contratos agrupados en la Etapa XII por un total de cerca de 11.000 Mill\$ para mejorar unos 188 Km de caminos de acceso a comunidades indígenas. Una de las fortalezas de este proceso fue que estas fueron priorizadas por las propias comunidades. Esta estructura permitió solicitar un marco presupuestario inédito para este programa y consideró a un mayor número de comunidades participantes y bien representadas, se aseguró la trazabilidad de la información, consolidándolo como un sistema de gestión eficaz y transformándolo en una herramienta de interés que puede replicarse en otras zonas del país.

Abstract

The Roads Directorate has been working for about 15 years in the regions of Bío Bío (Arauco Province), Araucanía (complete), Los Ríos (complete) and Los Lagos (Osorno Province), to overcome the connectivity deficiencies of indigenous communities living in rural areas. These initiatives have made it possible to improve private rural access roads to active indigenous communities with different management strategies. In 2021, the Roads Department of the Los Ríos Region initiated the "Connectivity Plan for Indigenous Communities in Rural Territories" (hereinafter referred to as the CCI Plan). This plan established the basis for a participatory, clear and transparent process for the nomination, prioritization and selection of road sections to be intervened through conservation contracts with sectorial resources of the Roads Directorate - MOP. This process currently allows maintaining the traceability of the information and supporting documents, as well as ensuring an effective participation of rural indigenous communities within the framework of the regulations of the Budget Law for Roads - MOP, Art.169 of the ILO, the Chilean Indigenous Law, the Public Works Contracting Regulations and the concepts of the Maintenance Management System directed by the Maintenance Sub-Directorate of Roads - MOP. This work analyzes the results of the last 15 years in the Los Ríos Region and in particular of the last process that meant an increase of applications to the CCI Plan 2022-23, which meant the generation of contracts grouped in Stage XII for a total of about \$11,000 million to improve about 188 km of access roads to indigenous communities. One of the strengths of this process was that these were prioritized by the communities themselves. This structure allowed requesting an unprecedented budgetary framework for this program and considered a greater number of participating and well-represented communities, ensured the traceability of information, consolidating it as an effective management system and transforming it into a tool of interest that can be replicated in other areas of the country.

* Corresponding author at: Emerson Marguirott, Dirección de Vialidad MOP, Valdivia, Región de Los Ríos, Chile
E-Mail address: emerson.marguirott@mop.gov.cl

RIOCI

journal homepage: <https://rioc.ufro.cl/index.php/rioc/index>

Vol. 13, no. 01, pp. 1–9, Abril 2025

1. Introducción.

Pese a la importancia de los caminos rurales para el desarrollo social y territorial de los países sumado al importante rol que tienen en la productividad y competitividad del comercio exterior, los países de la región destinan muy poca inversión a la construcción y mantenimiento de las infraestructuras interiores como caminos secundarios, puentes, entre otras obras de ingeniería (CEPAL, Boletín 377/2020). Si bien los flujos de transporte, ya sean personas o cargas, son por definición menores en estas rutas, la falta de inversión ha contribuido a una degradación progresiva de la cobertura y la calidad de la infraestructura de caminos rurales, aumentando con ello los costos del uso de las mismas, los tiempos y el costo de desplazamiento de los usuarios y de los bienes que de allí provienen, además de afectar la calidad de vida de la población por no ser transitables en épocas lluviosas o por el exceso de polvo que producen estas vías en épocas con mucho sol.

En este sentido, se requiere una red de caminos que permita no sólo la comunicación por carreteras o caminos nacionales y su vinculación con los caminos públicos secundarios, sino también el desarrollo de redes de caminos rurales que vinculen eficientemente tanto a las personas con los servicios sociales y el mercado del trabajo, así como con los sectores productivos mediante un sistema logístico eficiente, competitivo y asequible económicamente.

El concepto de acceso universal forma parte de las metas de cobertura de la Agenda 2030, bajo el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación y específicamente bajo el indicador 9.1.1: Proporción de la población rural que vive a menos de 2 kilómetros (km) de una carretera transitable todo el año (Naciones Unidas, 2017). Entendiendo que esta distancia es un umbral razonable para satisfacer los fines económicos y sociales mínimos de las personas.

La Ley de presupuesto para la Dirección de Vialidad, incluye anualmente una glosa relativa a la intervención en caminos indígenas que sustentó la creación el año 2020 del “Plan de conectividad para comunidades indígenas en territorios rurales. Región de Los Ríos” (Plan CCI). Esta glosa presupuestaria habilita a esta Dirección a “financiar proyectos de inversión en construcción, habilitación, mejoramiento y conservación de caminos comunitarios ubicados en territorios regidos por la Ley. 19.253” (Ley Indígena).

Es del caso que conforme a la norma citada, la Dirección de Vialidad puede incorporar al mencionado plan y con ello invertir recursos de dicha Glosa Presupuestaria, a la letra “especialmente los comprendidos en el Título I, párrafo cuarto;

Título II, párrafo primero; Párrafo primero del Título denominados “Del Desarrollo Indígena” y los que sirvan de acceso a comunidades indígenas”. El análisis de esta definición es materia del trabajo descrito en el presente reporte.

El objetivo del trabajo es describir las bases del Plan CCI creado como un proceso claro y transparente, para la postulación, priorización y selección de tramos de camino que se intervendrán con los recursos de este programa a través de contratos de conservación con recursos sectoriales de la Dirección de Vialidad. Este proceso busca trazabilidad de la información y respaldo con documentos objetivos, a la vez de establecer criterios y ponderadores de acuerdo a la realidad de la Región de los Ríos.

Actualmente se estima que los caminos rurales de acceso a comunidades indígenas en la región de Los Ríos, suman una red de 1.146,17 Km. Lo anterior, se distribuye en el territorio de la siguiente manera:

Tabla 1. Distribución de Caminos CCI Región de Los Ríos.

Comuna	N° Caminos	Km totales	%
Panguipulli	398	357,523	31,2%
Mariquina	445	182,496	15,9%
Lanco	179	128,690	11,2%
Rio Bueno	206	98,342	8,6%
La Unión	124	82,482	7,2%
Lago Ranco	100	73,550	6,4%
Futrono	76	66,061	5,8%
Valdivia	65	49,389	4,3%
Paillaco	49	35,906	3,1%
Mafil	33	32,148	2,8%
Los Lagos	34	28,973	2,5%
Corral	25	10,610	0,9%
Total general	1734	1.146,170	

Fuente: Elaboración Propia.

2. Metodología

2.1 OBJETIVOS DEL PLAN CCI

- Atender necesidades de conectividad de comunidades indígenas en sectores rurales, considerando sus prioridades particulares.
- Distribuir territorialmente los recursos asignados considerando una distribución priorizada en las comunidades indígenas postulantes.
- Gestionar la generación de proyectos y contratos de obras de conservación vial de manera oportuna y en apego al alcance de la normativa asociada a Vialidad.
- Cumplir con la legislación vigente.

2.2 DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL

Para efectos de distribuir territorialmente el beneficio de las obras de conservación de caminos bajo el Plan CCI, se ha considerado un máximo de caminos o puentes por Municipio, distribuidos según el número de comunidades vigentes informadas por CONADI. De esta manera, se asignan porcentajes de participación del marco presupuestario disponible para el año presupuestario correspondiente.

2.3 DEFINICIÓN DE CAMINOS A INTERVENIR

Para una apropiada inversión de los recursos asignados en la citada glosa, se fijaron los criterios para la definición de los caminos factibles de ser incluidos en este Plan CCI en los cuales se puede efectuar la inversión correspondiente con cargo a la glosa presupuestaria en referencia. Se consideran los que cumplan con los siguientes dos aspectos:

2.3.1 CAMINOS COMUNITARIOS

De acuerdo a los principios de promoción del desarrollo de los pueblos indígenas que funda la Ley Indígena y que se contienen también en el Convenio Internacional 169 de la OIT¹, se entiende que comunitario corresponden a caminos que sean considerados útiles y de interés por parte de alguna comunidad indígena. Es por eso que el proceso se funda en propuestas autodeterminadas de atención a caminos seleccionados según el interés de cada comunidad indígena.

Al respecto debe considerarse el Artículo 9° de la Ley Indígena que a saber indica: *“Para los efectos de esta ley se entenderá por 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) Provenzan de un mismo tronco familiar; b) Reconozcan una jefatura tradicional; c) Posean o hayan poseído tierras indígenas en común, y d) Provenzan de un mismo poblado antiguo”*. Por su parte, en el mismo párrafo se trata acerca del proceso de constitución dejándose establecido que la Comunidad gozará de personalidad jurídica (PJ) vigente desde el depósito del acta constitutiva y por ese solo hecho.

Se definió el concepto de “caminos comunitarios”, aquellos caminos rurales privados de interés declarado por las comunidades indígenas activas, con longitudes mayores a los

200 m y tránsitos menores a los 150 vehículos/día, considerando que su existencia y su nivel de funcionamiento poseen una importancia fundamental para la conectividad con el territorio, así como para proveer servicios de movilidad tanto a la población que allí reside como a las cadenas logísticas agroindustriales y otros bienes que allí se producen.

2.3.2 CAMINOS EN TERRITORIOS REGIDOS POR LA LEY INDÍGENA

Como se describe en el último párrafo del numeral **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**, se consideran caminos en territorios regidos por la ley indígena que cumplan uno de los siguientes criterios:

A) Caminos dentro de tierras indígenas.

Para este caso, al hacer referencia al texto de la glosa al Título II párrafo primero, deben considerarse los caminos comunitarios situados dentro de tierras indígenas, siendo aquellas las que se precisan en el artículo 12 de la citada Ley, que realiza una definición asociada al origen de la propiedad, señalando en su penúltimo párrafo que la propiedad de las tierras indígenas a que se refiere el artículo, tendrá como titulares a las personas naturales indígenas o a la comunidad indígena.

Por su parte, para los efectos de acreditación de la calidad de tierra indígena, deberá considerarse que según el artículo 15 de la norma en comento “La Corporación abrirá y mantendrá un Registro Público de Tierras Indígenas. En este Registro se inscribirán todas las tierras a que alude el artículo 12 de esta ley. Su inscripción acreditará la calidad de tierra indígena”. En consecuencia, los postulantes al programa que postulen caminos bajo este concepto, esto es, por situarse en tierras indígenas, deberán contar con la debida inscripción en el registro respectivo.

B) Caminos en áreas de desarrollo indígena.

De acuerdo a la nueva redacción de la glosa, se incorporan caminos comunitarios en áreas de desarrollo indígena. Esto ya que la glosa hace alusión al párrafo segundo del título denominado Del Desarrollo Indígena. Aquí habrá de considerarse lo señalado en el artículo 26 de la Ley, que a saber precisa “El Ministerio de Planificación y Cooperación, a propuesta de la Corporación, podrá establecer áreas de desarrollo indígena que serán espacios territoriales en que los organismos de la administración del Estado focalizarán su acción en beneficio del desarrollo armónico de los indígenas y sus comunidades. Para su establecimiento deberán concurrir los siguientes criterios: a) Espacios territoriales en que han vivido ancestralmente las etnias indígenas; b) Alta densidad de población indígena; c) Existencia de tierras de comunidades o individuos indígenas; d) Homogeneidad ecológica, y e) Dependencia de recursos naturales para el equilibrio de esos territorios, tales como manejo de cuencas, ríos, riberas, flora y

¹ Con fecha 27 de junio de 1989 la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, adoptó el Convenio N° 169 sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes. El Congreso Nacional, lo aprobó y desde el 15 de septiembre de 2009 forma parte de la legislación chilena. (Fuente: BCN)

fauna”.

Como medio de verificación de esta condición, deberá aportarse por los solicitantes el acto de establecimiento del área respectiva, o un certificado del Ministerio de Desarrollo Social o de la CONADI, que dé cuenta de tal condición. Actualmente, se entiende que NO existen áreas de este tipo en la Región de Los Ríos.

C) Caminos que sirven de acceso a comunidades indígenas.

Como última tipología, la propuesta de texto de glosa para el 2020 señala a caminos que sirvan de acceso a comunidades indígenas, entendiéndose su sentido natural y obvio. En este caso, la postulación podrá incluir caminos que la comunidad reconozca como de acceso a su comunidad, no estando en territorio indígena, pero que cumpla lo siguiente:

- Corresponder a un camino vecinal abierto al uso público, tal como lo dispone la misma glosa de presupuesto en comento.
- Mostrar las autorizaciones correspondientes del o los dueños de las tierras por las que cruza el camino vecinal de acceso. Documento que debe ser certificado por el municipio respectivo.

2.4 BENEFICIARIOS DEL PROCESO

En vista de la definición de caminos a intervenir definidos en el numeral 0 de este documento, los caminos o tramos de camino considerados como candidatos a participar del Plan CCI son Comunidades Indígenas con personalidad jurídica vigente.

2.5 ALCANCE DE LAS POSTULACIONES

Los siguientes puntos, describen el alcance del beneficio al que se postula en este proceso.

Obras para caminos

- Postulaciones por un máximo de 2,0 Km por Comunidad en cada llamado a postulación.
- Estándar técnico: las obras buscarán lograr un camino con las siguientes características.
 - a) Carpeta de ripio de al menos 15 cm de espesor.
 - b) Calzada de tránsito de al menos 4 m de ancho en general.
 - c) Instalación de alcantarillas y construcción de fosos, según necesidad real calificada por profesionales de Vialidad.

Obras de reparación de puentes

- Postulaciones limitadas a mejoramiento de un puente existente de hasta 10 m de longitud por comunidad. No se considerarán construcción de puentes nuevos.
- Alcance técnico: las obras buscarán lograr una estructura con las siguientes características.
 - a) Reposición de los elementos de madera
 - b) Reemplazo por alcantarillas de gran diámetro u otras soluciones constructivas, según la factibilidad calificada por profesionales de Vialidad.

2.6 PROCESO DE SELECCIÓN

La Dirección de Vialidad de la Región de Los Ríos, analiza y depura todas las solicitudes recibidas hasta la fecha límite que se haya estipulado en las invitaciones a postular difundida a través de Municipios. Se siguen las siguientes etapas:

- Etapa Validación. Se revisan los antecedentes presentados en la postulación, elaborando un acta con aquellas que queden fuera por incumplimiento de los requisitos establecidos en las bases.
- Etapa Priorización. Se priorizan todos los caminos postulados mediante asignación de un puntaje a cada camino según los factores indicados en el Punto 0 del presente documento. Luego se elaborará un “Listado Ordenado” por puntaje de mayor a menor.
- Etapa Selección. Mediante valorizar económicamente cada camino postulado de manera teórica y uniforme según su longitud, se definen las postulaciones válidas factibles de financiar según los recursos disponibles. El resto de las postulaciones que queden sin financiamiento, quedan en una “Lista de Espera”.

La Lista de Espera sin financiamiento al final de este proceso anual, podrá ser eliminada o ser postulados a un nuevo proceso pudiendo recibir un puntaje adicional.

- Etapa Revisión en Terreno y Validación. En esta etapa se revisan las postulaciones del “Listado Ordenado”, dejando fuera aquellas que incumplan en los siguientes casos:
- Aquellas cuya valorización económica de las obras técnicamente necesarias para dar conectividad, excede el monto máximo por kilómetro definido por Vialidad. En general se maneja un presupuesto de 40 MM\$/Km.
- Las que no puedan ejecutarse técnicamente, según el

estándar técnico definido en el numeral 0

En esta etapa se confeccionan actas de visita a terreno del personal de Vialidad o profesionales externos que se hayan definido para revisar los antecedentes y levantar las monografías de necesidades de terreno (Consultoras).

- Entrega de Resultados y Elaboración de Proyectos. Luego de cerrado el proceso de validación, se informa ampliamente el "Listado de Caminos Seleccionados". Éstos corresponden a los caminos que se incluirán en los contratos de obra correspondientes para el proceso asociado al presente año.

En esta etapa, profesionales de Vialidad o Consultoras de Ingeniería designadas para este efecto, inician la confección de las bases de licitación con los cuadros de obras correspondientes a estos caminos, de modo de iniciar los llamados a concurso para finalmente ejecutar las obras.

2.7 ASIGNACIÓN DE PUNTAJE POR CAMINO

Se está trabajando en un nuevo sistema de puntajes para cada uno de los caminos postulados declarados admisibles y factibles de ser ejecutados con la igual ponderación de los factores descritos en este numeral. Quedan calificadas como Caminos de Baja Necesidad a todas las postulaciones presentadas que obtengan un puntaje que las deje en lista de espera, porque no alcancen financiamiento.

FACTOR: NECESIDAD DE CONECTIVIDAD (40%)

Factor que considera si el camino es Estructurante, Productivo, mayor que 1.000 m o si tiene Necesidades Humanitarias Permanentes. Se propone aumentar el puntaje a esta última condición. Además, se propone incorporar un puntaje adicional para aquellos que logren una Primera Adjudicación.

Tabla 2.

CONDICIÓN	PUNTOS
Camino productivo	10
Camino estructurante	30
Necesidades humanitarias	60
Longitud mayor a 1.000 m	30
1era adjudicación	50

FACTOR: ESTÁ EN TIERRA INDÍGENA (Factor 20%)

Relevar aquellas postulaciones de caminos que se ubican dentro de territorios indígenas, según se define en la Ley N°19.253.

Tabla 3.

CONDICIÓN	PUNTOS
Tierra con calidad explícita de indígena	50
Tierra sin calidad explícita de indígena	25

FACTOR: ESTADO DEL CAMINO (20%)

Básicamente se propone priorizar aquellos caminos en tierra por los problemas que involucra.

Tabla 4.

SUPERFICIE DE RODADO	PUNTOS
Tierra	40
Ripio	20

FACTOR: TAMAÑO DE LA COMUNIDAD INDÍGENA (10%)

Se busca amplificar la prioridad de la necesidad de mejoramiento del camino según el N° de integrantes de la CI.

Tabla 5.

NÚMERO DE SOCIOS	PUNTOS
> 20 socios	50
11 a 20 socios	30
≤ 10 socios	10

FACTOR: PONDERACIÓN MUNICIPAL (Factor 10%)

Incorporar percepción de la importancia de cada camino (alto, medio o bajo), asignado por cada equipo municipal de asuntos indígenas².

Tabla 6.

NIVEL DE IMPORTANCIA	PUNTOS
Alta	50
Media	25
Baja	5

² Las oficinas de asuntos indígenas o depto. de asuntos mapuche, agrupan a funcionarios municipales que actúan como representantes de las comunidades. Vialidad de Los Ríos ha comprobado que cuentan con la validación territorial necesaria para participar del proceso.

3. Análisis de resultados

3.1 EFECTIVIDAD DE LAS POSTULACION

Puede mencionarse que considerando el último proceso de postulación, se observa un importante porcentaje de postulaciones No Válidas (40%). En el siguiente cuadro se muestran las estadísticas de postulaciones al Plan CCI versión 2022-2023; Postulaciones No Admisibles (incompletas), No factibles (por motivos técnicos o administrativos) y Válidas, indicando el porcentaje de efectividad por comuna:

Comuna	Recibidas	No admisibles (NA)	No Factibles (NF)	No Válidas (NA+NF)	Válidas	% efectividad
Panguipulli	182	8	66	74	108	59%
Mariquina	146	-	53	53	93	64%
Lanco	86	-	18	18	68	79%
Río Bueno	83	2	22	24	59	71%
Valdivia	57	8	29	37	20	35%
Paillaco	31	2	16	18	13	42%
Lago Ranco	23	-	14	14	9	39%
La Unión	22	1	8	9	13	59%
Futrono	10	8	-	8	2	20%
Los Lagos	6	-	-	-	6	100%
Corral	3	-	3	3	-	0%
Máfil	2	-	1	1	1	50%
Región	651	29	230	259	392	60%

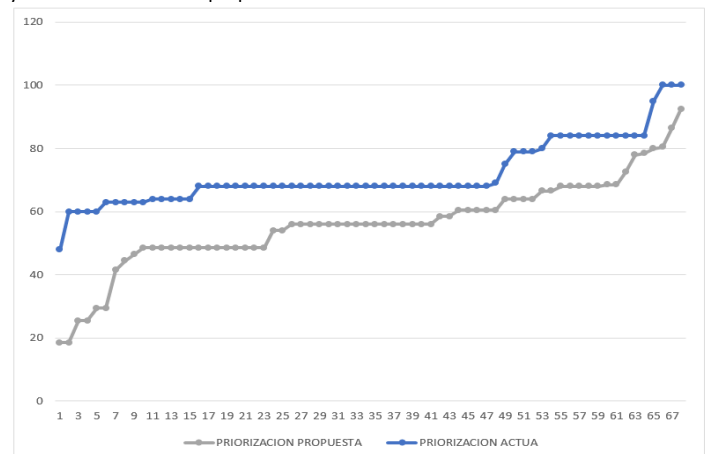
3.2 POSTULACIONES PLAN CCI 2022-23

Las postulaciones a los últimos dos procesos se presentan en los siguientes cuadros:

COMUNA	PROCESO 2020-21 (ETAPA X - XI) LONGITUD (KM)	PROCESO 2022-23 (ETAPA XII) LONGITUD (KM)
PANGUIPULLI	41,24	63,13
MARIQUINA	39,93	36,70
LANCO	33,28	33,12
RIO BUENO	11,41	20,46
VALDIVIA	2,13	9,27
PAILLACO	11,00	7,43
LAGO RANCO	19,08	6,55
LA UNION	7,26	6,47
LOS LAGOS	8,91	2,00
MAFIL	3,43	0,87
FUTRONO	6,63	0,83
CORRAL	2,00	0,00

Se aplicó el modelo de puntajes descrito precedentemente a los datos de los 68 caminos válidos postulados al último proceso del Plan CCI 2022-23 de la comuna de Lanco (etapa XII). Los resultados se describen a continuación.

Gráfico 1. Resultados de la priorización vigente y la nueva Priorización propuesta.



La distribución de los puntajes en torno a un valor central (Media), dispersión de los datos y su tendencia, según criterios de priorización actual y nueva priorización propuesta:

3.3 CALIBRACIÓN NUEVO SISTEMA PUNTAJES

Gráfico 2.

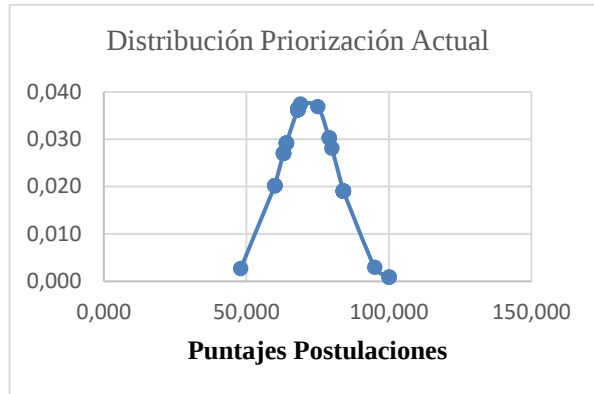
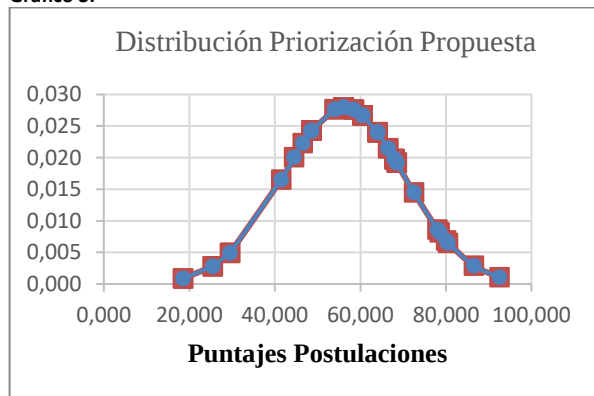


Gráfico 3.



4. Conclusiones

- Hay una creciente cantidad de postulaciones que han quedado como “no válidas” que podría significar que en futuros procesos de postulación podría haber un aumento considerable de caminos pendientes a priorizar. En particular, puede mencionarse el gran esfuerzo de difusión que está realizando el Departamento de Asuntos Mapuche de Panguipulli.

- Se debe perfeccionar el actual proceso de priorización, para lograr una mayor eficiencia en la distribución de los recursos, a la par de una validación originada desde las propias comunidades (pertinencia). Así mismo, debe tender a optimizarse la distribución territorial, es decir, que el mejoramiento de caminos se oriente hacia aquellas comunidades indígenas que no han podido postular en años anteriores.
- Vialidad debe evaluar si la metodología propuesta se aplicará luego de la “distribución territorial” (Ver numeral 0). Ese paso previo a priorizar considera que para efectos de distribuir territorialmente el beneficio de las obras se asignan porcentajes del marco presupuestario disponible por cada territorio comunal, proporcional al número de comunidades indígenas vigentes correspondientes informadas por CONADI. Este criterio no se ha utilizado antes.
- La propuesta de nuevos puntajes para priorización logra una mejor distribución territorial en la cobertura del Plan, reconociendo la realidad diagnosticada por los equipos municipales sobre su territorio, además de las necesidades de las diferentes comunidades, mediante redes de trabajo, labor validada por el trabajo en terreno del consultor.
- Se debe planificar la atención posterior de los caminos intervenidos, con un sistema de contratos de conservación por redes viales (globales), siguiendo la lógica del Sistema de Gestión del Mantenimiento. Lo anterior, incluso considerando que se trata de caminos privados. Es un tema en desarrollo en la Región de Los Ríos.