

## ARTÍCULO CIENTÍFICO

# Actores y temáticas en el debate sobre las carreteras en las notas informativas de los periódicos Los Tiempos y Opinión de Cochabamba – Bolivia (cohorte 2002-2011)

## Actors and issues in the debate on the roads in the informative notes of the newspapers Los Tiempos and Opinion from Cochabamba - Bolivia (cohort 2002-2011)

***Bianca De Marchi Moyano***

Licenciada en comunicación social y máster en gestión del patrimonio y desarrollo territorial de la Universidad Mayor de San Simón (Bolivia). Doctora en urbanismo y desarrollo territorial de la Universidad Católica de Lovaina (Bélgica). Docente tiempo completo de la Universidad Católica Boliviana “San Pablo” – Regional Cochabamba. La autora declara no tener conflicto de intereses con Punto Cero ni con ningún miembro de su Comité Editorial.

**demarchi@ucbcba.edu.bo**

DE MARCHI MOYANO, Bianca (2014). “Actores y temáticas en el debate sobre las carreteras en las notas informativas de los periódicos Los Tiempos y Opinión de Cochabamba – Bolivia (cohorte 2002-2011)”. Punto Cero, Año 19 – N° 29 – diciembre 2014. Pp. 9-19. Universidad Católica Boliviana “San Pablo”. Cochabamba.

### RESUMEN

El artículo presenta una base de datos de prensa, realizada con las notas informativas publicadas por los periódicos Los Tiempos y Opinión de la ciudad de Cochabamba, tomando el eje el abordaje del desarrollo carretero en una década (2002-2011). Se avanzan elementos interpretativos en torno a los actores y las temáticas registradas, subrayando el tratamiento noticioso de dos casos de estudio, los proyectos carreteros Vinto - Sacambaya y Villa Tunari - San Ignacio de Moxos.

**Palabras clave:** Periodismo impreso, actores sociales, temáticas, carreteras.

### ABSTRACT

The article presents a database of the press releases published by the newspapers of Cochabamba, Los Tiempos and Opinión, taking as axis the approach to the road development in a decade (2002-2011). Interpretive elements around actors and trademarks are proposed, emphasizing the news coverage of two case studies, highway projects Vinto - Sacambaya and Villa Tunari - San Ignacio de Moxos.

**Key words:** Written journalism, social actors, topics, roads.

### RÉSUMÉ

Cet article présente une base de données menée avec des notes journalistiques publiées par les journaux Los Tiempos et Opinión, de la ville de Cochabamba, à partir d'un axe de travail : le développement routier dans la décennie 2002-2011. Des éléments interprétatifs sur les enjeux d'acteurs et les thématiques sont proposés, en soulignant le traitement informatif de deux études de cas : les projets routiers Vinto - Sacambaya y Villa Tunari - San Ignacio de Moxos.

**Mots-clés:** Journalisme écrit, acteurs sociaux, thématiques, routes.

## Introducción

El presente artículo expone una base de datos desarrollada a partir de la revisión y clasificación de notas informativas publicadas en la década 2002-2011 sobre la cuestión carretera en Cochabamba. Es parte del trabajo de campo de un estudio centrado en el desarrollo de la Red Vial Fundamental de Bolivia a partir de los actores sociales en ese departamento<sup>1</sup>. Así, la base teórico-metodológica y los resultados analíticos son menos relevantes que la compilación de datos propuesta<sup>2</sup>, cuya presentación busca abrir más preguntas y posibilidades de investigación que arribar a afirmaciones concluyentes.

Se parte de la revisión de la producción informativa de prensa escrita Cochabambina, entendida como referente y registro “noticioso” de la problemática carretera en la región y, en especial, sobre dos casos: los tramos Villa Tunari - San Ignacio de Moxos (TVT-SIM) y Vinto - Sacabaya (TV-S), en la nomenclatura oficial F-24 y F-25 respectivamente. Ambos corresponden a proyectos viales truncados en su ejecución por diferentes situaciones conflictivas (al menos hasta la conclusión la investigación, el año 2013).

Sus propuestas técnica, geográfica, socio-económica y políticamente son muy diferentes, pero cuentan con elementos comunes sobresalientes: son tramos que proponen articular la zona norte del departamento para comunicar ciudades capitales vecinas (Trinidad y La Paz) y atraviesan zonas de protección natural (Parques Nacionales) vinculadas -directa o indirectamente- a demandas territoriales indígena-originario-campesinas.

Pese a esas similitudes, el “sentido común” suele afirmar (con ligereza) que el caso del “TIPNIS” (Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Séure) es más “mediático”. La base de datos permite un fundamento sistemático para esa afirmación, pero además facilita su puesta en perspectiva. Así, contextualiza el debate público sobre carreteras en la década que precede a las tensiones en torno al TIPNIS (particularmente vinculadas a la represión de “Chaparina”, en septiembre 2011).

Para eso se retoma la producción periodística vinculada a la temática caminera de 10 años (2002-2011), de los matutinos Opinión y Los Tiempos, considerados los medios de prensa escrita con mayor trayectoria y tiraje de Cochabamba. En términos globales, se clasifican todas las notas relacionadas con la cuestión carretera y se las ordena de acuerdo a las temáticas y a los actores sociales identificados en su redacción y lectura<sup>3</sup>.

El texto muestra una breve revisión de algunas nociones teóricas sobre la prensa escrita como actor y como fuente de investigación social; la explicación del levantamiento y de las premisas principales del procesamiento de información, tomando en cuenta que no responden a una estrategia lineal sino a su relectura procesual, también determinada por la naturaleza de los bancos hemerográficos consultados<sup>4</sup>; la revisión de los resultados obtenidos y de su especificación para los estudios de caso mencionados; y finalmente algunas conclusiones parciales, específicas al ejercicio propuesto.

## 1. Algunos referentes conceptuales de discusión

Cuando se discute sobre el territorio y su desarrollo a través de la “infraestructura”, por ejemplo a través de la construcción de caminos, es importante aclarar que su interpretación se asume desde las relaciones y antagonismo que se producen entre los actores en su interacción, en las que se incorpora a los elementos “materiales” de la geografía como parte de cadenas de significado específicas, es decir: como parte de discursos. Ese ejercicio interpretativo es coherente con la afirmación de que “fuera de todo contexto discursivo los objetos no tienen ser; tienen sólo existencia” (LACLAU y MAUFFE, 1993: 118). Por eso la representación de las “cosas” (como las rutas, los ríos o los bosques) es comprendida desde su articulación en el enfrentamiento social contemporáneo, desde su posición, sus intereses y capacidad de movilización.

Los actores sociales son concebidos como sujetos colectivos, grupos más o menos organizados, distinguibles en un momento y lugar discursivo por sus posibilidades de ejercer “historicidad”, es decir, de actuar y

posicionarse frente a sus aliados, adversarios y oponentes en la medida que la dinámica relacional lo posibilite. En ese marco pueden concebirse como “operadores de redes técnicas”, siguiendo a Dupuy (Cf. 1991: 113), ya que se articulan y posicionan en ejercicios específicos de poder y control para beneficiarse con la discusión del desarrollo vial.

Esa dinámica de actores contemporáneos participantes del debate carretero de Cochabamba puede registrarse a partir del análisis sistemático de las notas de prensa. Se trata de “fuentes de carácter único”, que aisladas tienen “valor comunicativo limitado a la fecha o a días de su aparición” (OIENI, 2005: 41), pero que organizadas en su continuidad permiten establecer las recurrencias y comprender la “visibilidad pública [de] un “modelo de legibilidad”” (KIRCHER, 2005: 116).

La prensa en la elaboración de noticias genera una “valoración informativa” de los acontecimientos “otorgada por los periodistas” (VAN DIJK, 1990: 161), que parte de “categorizaciones de actores y acciones, las cuales a su vez son atendidas cuando estas acciones son coherentes o confirman los esquemas planteados por un grupo o categoría de actores” (162). El periodismo entonces forma parte de ese juego a partir de una posición específica. Sin embargo, su relacionamiento con los demás en el devenir histórico y discursivo tiene la particularidad de generar un archivo constante.

Por eso la producción de la prensa local es comprendida como un registro que puede ser revisado sistemáticamente, clasificando las notas y reportajes que se relacionan con la discusión caminera y estableciendo cierta tendencia en su evolución en un periodo dado (10 años). Se utilizan dos medios impresos como referencia, los de mayor antigüedad y circulación en Cochabamba: Los Tiempos y Opinión. Se prioriza la producción relacionada con el género “informativo”, cuya concepción se asocia con la descripción no interpretativa de los acontecimientos. Su característica supone una aparente “transparencia” frente a los sucesos, sin que eso impida que se hallen articulados a un discurso y a un actor social, que ocupa una posición específica: la prensa

privada local, con sus apuestas e intereses.

Partir de la producción “noticiosa” supone trabajar con un registro selectivo de acontecimientos a partir de “conceptos como el público, el interés público, la diferencia, la novedad, la magnitud, las consecuencias negativas y nociones similares” (VAN DIJK 1990: 165). Para Borrat ese “filtro” de los sucesos “orienta” la acción de otros actores sociales, posicionando a la prensa como un “narrador y muchas veces también comentarista de aquellos conflictos noticiables que ha decidido incluir y jerarquizar en sus temarios” (1989: 69), de ahí su relevancia como producto y productor social, como fuente clave en un proceso investigativo social.

Desde los límites de esa información hemerográfica, los actores sociales son clasificados, creando categorías generales a partir de la identificación de grupos con rasgos comunes y diferenciables respecto a otros colectivos. El ejercicio permite explorar su intervención “informativa” en el periodo de análisis y mostrar su evolución. A su vez se logra establecer la relación con otros eventos sociales y políticos del entorno departamental y nacional, sugiriendo hipótesis sobre sus asociaciones.

## 2. Fuentes y procesamiento de información

La recopilación de datos se desarrolla primeramente en la base hemerográfica del Centro de Información y Documentación Bolivia (CEDIB)<sup>5</sup>. Cuenta con una hemeroteca de periódicos locales y nacionales, clasificada cronológicamente. A través de ella, ofrece el Servicio Información Ciudadana (SIC) y el Servicio Integral de Búsqueda de Información (SIB). Ahora bien, como toda instancia de recopilación de información no es “neutra” y su posicionamiento -de manera más o menos explícita- se refleja en la organización de su base datos. Dos aspectos demuestran tal situación:

Las notas de prensa que no cuentan con un formato digital por su datación (entre 2002 y 2009 para este estudio) -cuya cantidad de ejemplares impresos es limitada<sup>6</sup>- son clasificadas por el CEDIB con el siguiente procedimiento: recorte de los textos en su

versión papel, ordenación y pegado en carpetas específicas por categorías (infraestructura, medio ambiente, movimientos sociales, etc.). Eso implica que algunas notas son priorizadas, las de una cara del periódico, mientras las de la contracara, consideradas menos relevantes, son descartadas.

Cada noticia seleccionada se clasifica en una categoría excluyente de otras, lo que supone que no puede corresponder a dos de ellas (por ejemplo algunos artículos referidos a la construcción de vías, por la valoración de su impacto en el medio ambiente, se consideran sólo en esa categoría y no en infraestructura). El personal técnico a cargo prioriza y decide una temática para las notas, de acuerdo a su criterio y lectura particular.

Ambos procedimientos de descarte, selección y clasificación de notas son relevantes para comprender el desarrollo del procesamiento de datos del estudio, en la medida en que intervienen en los ajustes metodológicos. Ellos corresponden a tres etapas:

Se revisan y clasifican las notas de prensa correspondientes a la categoría "Caminos e Infraestructura Carretera". Se consultan las entradas de todos los periódicos que contempla la base de datos CEDIB, es decir: Los Tiempos, Opinión, La Voz, Gente (los cuatro de Cochabamba), Página Siete, El Diario, Cambio, La Razón, La Prensa (los cuatro de La Paz), La Estrella del Oriente, El Deber (los dos Santa Cruz) y Correo del Sur (Sucre). Así se trabaja con un total de 588 textos de diferentes géneros (notas informativas, interpretativas y opinativas, editoriales, reportajes, pronunciamientos y cartas abiertas). Todas ellas fueron registradas con fotografía digital y se clasificaron de acuerdo a: 1) género periodístico, 2) relevancia para los casos de estudio, 3) temáticas y 4) actores involucrados. Con ellos se elabora una primera lectura en la que se constata que la categoría seleccionada (Caminos e Infraestructura Carretera) era insuficiente, ya que no logra visibilizar notas de prensa relacionadas con la problemática caminera pero consideradas en otras categorías.

Se desarrolla el mismo procedimiento pero en otras dos categorías de la base de datos del CEDIB: "Medio Ambiente" y "Conflictos y Movimientos Sociales". Así se comprueba que para el caso del TVT-SIM ellas permiten una multiplicación importante de las notas registradas. Los límites metodológicos de recopilación se ajustan a los dos periódicos principales de la prensa cochabambina (Los Tiempos y Opinión), logrando clasificar un total de 812 textos.

Se revisan bases de datos hemerográficas de la Biblioteca Municipal de Cochabamba y de otras fuentes virtuales (en internet), para saldar el vacío que implica el descarte de notas no consideradas en la clasificación del CEDIB, cuya relevancia en el caso del TV-S en los dos últimos años es significativa. Se obtiene una organización de información correspondiente a 858 artículos de 5 géneros periodísticos: Notas informativas, Editorial, Reportaje, Cartas Abiertas y Pronunciamientos, por temáticas y actores. De ellas, el análisis se cierra al género "noticioso", al considerar que permite conformar un corpus homogéneo de estilo y enfoque, contemplando un universo de 717 documentos.

La sistematización elaborada se presenta en los siguientes resultados. Cabe mencionar que el proceso descrito permite ya apuntar elementos sobre los dos proyectos en estudio y la forma en la que son tomados por instancias como el CEDIB. Por una parte, sobre el TSIM-VT, el hecho de que la temática carretera esté subsumida en las categorías "medio ambiente" y "conflictos y movimientos sociales" permite comprender que el proyecto progresivamente se funde bajo el discurso indígena/ecológico<sup>7</sup> y los debates que él genera en Bolivia en el último decenio. Por otra parte, sobre el TV-S, el descarte de las notas referidas al mismo demuestra la poca relevancia que él supone para el CEDIB, así como la jerarquía que su discusión alcanza en el seno de la sociedad boliviana en general y Cochabambina en especial.

### 3. Resultados generales

La revisión permite comprender qué temáticas y actores son convocados en dos periódicos (Los Tiempos y Opinión) al momento de

abordar el tema carretero. Para eso se elaboran procesualmente una serie de 13 categorías temáticas y 12 tipologías de actores (tablas 1 y 2). Ahora bien, cada uno de los 717 artículos es clasificado no por una sola categoría ni tipo excluyente, sino que se trata de registrar todos las que participan en su composición. Cabe mencionar que las temáticas se hallan r e l a t i v a m e n t e relacionadas unas a otras<sup>8</sup>, pero igualmente se las particulariza por su recurrencia y/o significación. La más importante es la de construcción (76%), seguida por los conflictos que ella misma implica (52%). Esa relevancia contrasta con el porcentaje que alcanzan otras, como “mantenimiento”, “derrumbes...” y “las denuncias de corrupción...”, que llegan al 12,7%, 9,8 % y 7,7% respectivamente.

**Tabla 1. Temáticas en las notas de prensa de Los Tiempos y Opinión sobre caminos por año (2002 a 2011)**

CANTIDAD PORCENTAJE	Construcción	Derrumbe/ destrucción	Deforestación	Avasallamiento	Mantenimiento	Peajes	Denuncias de corrup. malversación, sobrepagos	Conflicto/ deforestación	Conflicto/ mantenimiento	Conflicto/ derrumbe/ destrucción	Conflicto/ construcción	Conflicto/ peajes
Cantidad 2002	10	3	0	0	18	19	2	0	9	2	2	18
%	26	8	0	0	47	50	5	0	24	5	5	47
Cantidad 2003	5	2	2	1	11	4	1	2	1	0	1	3
%	22	9	9	4	48	17	4	9	4	0	4	13
Cantidad 2004	25	12	0	0	10	1	0	0	0	6	0	1
%	58	28	0	0	23	2	0	0	0	14	0	2
Cantidad 2005	24	9	0	0	1	2	2	0	0	5	0	1
%	75	28	0	0	3	6	6	0	0	16	0	3
Cantidad 2006	22	4	0	0	15	1	5	0	7	3	4	0
%	47	9	0	0	32	2	11	0	15	6	9	0
Cantidad 2007	19	15	3	0	11	0	0	2	4	6	5	0
%	48	38	8	0	28	0	0	11	10	15	13	0
Cantidad 2008	33	3	4	0	3	0	12	4	0	1	21	0
%	80	7	10	0	7	0	29	12	0	2	51	0
Cantidad 2009	68	13	4	3	11	0	23	0	1	2	31	0
%	74	14	4	3	12	0	25	0	1	2	34	0
Cantidad 2010	38	6	5	2	8	0	3	4	1	4	26	0
%	73	12	10	4	15	0	6	11	2	8	50	0
Cantidad 2011	302	3	3	4	3	0	7	1	0	3	283	0
%	98	1	1	1	1	0	2	0	0	1	92	0
TOTAL	546	70	21	10	91	27	55	13	23	32	373	26

**Tabla 2. Actores en las notas de prensa de Los Tiempos y Opinión sobre caminos por año (2002 a 2011)**

CANTIDAD PORCENTAJE	Autoridades gubernamentales	Administradores de caminos	Financiadore	Cobradores de peajes	Empresas constructoras	Transportistas	Autoridades elegidas	Organizaciones y movimientos sociales	Sociedades y agrupaciones profesionales	Usuarios y población independiente	Ambientalistas	Otros
Cantidad 2002	16	25	6	17	10	12	4	0	6	1	0	0
%	42	66	16	45	26	32	11	0	16	3	0	0
Cantidad 2003	9	15	1	0	0	4	2	4	4	0	0	0
%	39	65	4	0	0	17	9	17	17	0	0	0
Cantidad 2004	15	23	4	0	19	9	5	0	5	0	1	1
%	35	53	9	0	44	21	12	0	12	0	2	2
Cantidad 2005	14	23	2	1	8	9	1	0	6	1	0	0
%	44	72	6	3	25	28	3	0	19	3	0	0
Cantidad 2006	11	26	2	0	8	4	19	0	13	0	0	1
%	23	55	4	0	17	9	40	0	28	0	0	2
Cantidad 2007	7	23	3	0	3	5	11	2	1	3	0	1
%	18	58	8	0	8	13	28	5	3	8	0	3
Cantidad 2008	3	27	1	0	16	2	12	2	11	1	3	0
%	7	66	2	0	39	5	29	5	27	2	7	0
Cantidad 2009	39	37	0	0	17	4	32	9	16	3	7	2
%	42	40	0	0	18	4	35	10	17	3	8	2
Cantidad 2010	22	21	0	1	12	4	18	16	4	2	9	4
%	42	40	0	2	23	8	35	31	8	4	17	8
Cantidad 2011	133	21	6	0	20	1	51	195	20	4	3	26
%	43	7	2	0	6	0	17	63	6	1	1	8
TOTAL	269	241	25	19	113	54	155	228	86	15	23	35

Ahora bien, esa distribución marcada se debe en parte a la discusión sobre el caso TSIM-VT de los años 2010 y -sobre todo- 2011. Un 43% de las notas revisadas corresponden a esa gestión, lo que contrasta con años como el 2003 y el 2005 que representan sólo el 3% y 4% respectivamente, permitiendo asumir que en ellos otras discusiones ocupan las agendas informativas. Otro año que tiene cierta relevancia es el 2009, donde se observa a un

13% de las notas revisadas, lo que coincide con el momento de mayor conflictividad en el TV-S. Otro elemento llamativo es que desde fines del 2006 el gobierno de Morales (elegido el 2005) crea la Administradora Boliviana de Carreteras<sup>9</sup> (ABC) y asume como prioridad nacional la articulación del país fortaleciendo su Red Fundamental. Eso explica que a partir de

ese año el impulso a los proyectos carreteros aumente y -en consecuencia- su presencia como temática noticiosa en la prensa no disminuya del 6% en los años siguientes. La distribución de las temáticas y los actores en cada año permite ver cómo el 2011 las categorías más representativas tienden a concentrarse en pocas fuentes. Eso contrasta con años como el 2002, donde 5 temas ocupan la discusión carretera en proporciones similares y una cantidad similar de actores son citados como parte del debate informativo.

Sobre los actores, en los años 2002, 2004, 2005, 2006, 2008 y 2009 existen por lo menos tres o más que cuentan con una participación superior a 20% en las diversas notas por gestión. Esa dispersión de actores no se repite en los periodos 2003, 2007 y 2011, ya que los dos primeros tienen como fuentes a los “administradores de caminos” (primero el SNC y después la ABC), debido a la atención en temas de derrumbes y en la intransitabilidad de la red fundamental, donde ellos aparecen como principales responsables. A esos actores el 2003 se suman las “autoridades gubernamentales”, mientras el 2007 la atención se vuelca al prefecto de Cochabamba de entonces como “autoridad elegida” (cuyo enfrentamiento con el gobierno central le lleva a plantear permanentemente alternativas de proyectos carreteros<sup>10</sup>). Así, el cambio institucional y político de la prefectura entre 2003 y 2007 es un marco indispensable de comprensión de las noticias revisadas. Para el 2011, las fuentes principales de debate son los “movimientos y las organizaciones sociales” (léase: sindicatos campesinos, gremialistas y grupos indígenas originarios) y las “autoridades gubernamentales”; pese a que antes del 2009 los primeros son casi irrelevantes. El TSIM-VT es determinante para ese fenómeno.

Cada conjunto de temáticas evoluciona -de forma más o menos articulada- a través del tiempo. Para eso, se asume la hipótesis de que la categoría “Denuncias de Corrupción-Malversación-Sobrepuestos” es transversal a los demás juegos de temas, por lo que se la incorpora en los diferentes ejercicios de lectura. De hecho su presencia sólo desaparece el 2007, pero después se mantiene llegando a ocupar un porcentaje importante los años 2008 y 2009. Además, su

relevancia para los casos es significativa dado ambos suponen denuncias de corrupción vinculadas a su diseño y construcción<sup>11</sup>.

Una primera serie temática, anclada en la categoría construcción, relaciona los elementos: “construcción, conflictos-construcción, deforestación, conflictos-deforestación, avasallamientos, denuncias de corrupción-malversación-sobrepuestos”. La enunciación del argumento en general se organiza de la siguiente manera: *la construcción de carreteras se relaciona ya sea con la destrucción y la desarticulación de un territorio (avasallamiento/deforestación); o con los hechos de corrupción que implica su diseño, licitación y ejecución. En consecuencia, se generan conflictos sociales que denuncian ambas situaciones.*

Esa relación se manifiesta principalmente los años: 2007, 2008 y 2010. Para los últimos es relevante tomar en cuenta que se distinguen dos vertientes noticiosas: 1) la que sostiene que los caminos son vectores de deforestación sobre todo en las zonas amazónicas (Parques Madidi el 2007 y Machía el 2008 o el TIPNIS el 2010<sup>12</sup>); y por también -menos relevante- la que relaciona los fracasos y los conflictos en la construcción carretera con la deforestación y la erosión de los suelos<sup>13</sup>, argumento que principalmente se registra el 2007. Cabe anotar que en el caso del Parque Madidi la intervención inicial del Gobierno fue opuesta a la que se toma después frente al TIPNIS, es decir: en defensa del área protegida y no de la apertura del camino.

Las categorías vinculadas a la temática “peaje” muestran su incidencia más importante el año 2002 y -en menor medida- el 2003. Articulan los temas: “peajes, conflicto-peajes, mantenimiento, conflicto-mantenimiento, denuncias de corrupción-malversación-sobrepuestos”. Para ese periodo, los conflictos se vinculan a una situación específica: la presencia de una empresa privada a cargo de la gestión de las trancas y los peajes (Cono Sur) cuya contratación responde a un servicio más que el Estado, reducido en la fase “neoliberal”, otorga a manos privadas. Así, las acusaciones de sobrepuestos y malversaciones se vinculan a la falta de mantenimiento, es decir: *las carreteras están en malas condiciones pese a que se paga por*

su uso<sup>14</sup>. La pérdida de importancia de la temática parece relacionarse con la desaparición de la administración privada y la recuperación del gobierno de la gestión carretera.

Otra relación se vincula al “mantenimiento”. Incluye las temáticas: “derrumbe-destrucción, conflictos-derrumbe-destrucción, mantenimiento, conflictos-mantenimiento, denuncias de corrupción-malversación-sobreprecios”. Es interesante notar que son categorías presentes casi en todos los periodos, siendo la excepción los conflictos por el mantenimiento, que desaparece el 2004. Eso retrata una realidad donde prima la poca capacidad de los administradores de caminos de dar soluciones permanentes a la degradación de la infraestructura, lo que llevaría a situaciones conflictivas prácticamente todos los años. El mantenimiento como tal no es la temática que produce el conflicto, sino la ausencia del mismo. Los argumentos giran en torno a que: *los derrumbes y la destrucción recurrentes son producto de la falta de mantenimiento y a la ineficiencia (corrupción) de las instancias técnicas responsables*. Ejemplo de esa situación son las notas de prensa de los años 2002 y 2003, que atienden al tema del presupuesto que el gobierno para mantenimiento de vías<sup>15</sup>. El año 2007 es emblemático por la intensidad fenómenos naturales que impactan en la red caminera nacional y sobre todo departamental<sup>16</sup>, exponiendo la incapacidad de las instancias para prever y enfrentar tales crisis.

La lectura de las categorías temáticas y de sus relaciones, puede ser enriquecida si se articula con los actores que -de acuerdo a la prensa local- protagonizan las noticias y son tomados como fuentes informativas. Lo “dicho” gana un nuevo sentido en función al actor que aparentemente emite el enunciado. Ese abordaje toma como punto de referencia a temáticas seleccionadas por su recurrencia y por su significación para los casos estudiados. Ellas son: “construcción”, “deforestación”, “mantenimiento” y “denuncias de corrupción-malversación-sobreprecios”.

En ese marco, los actores que participan más en las discusiones sobre la construcción caminera son los “movimientos sociales...” y

las “autoridades gubernamentales” (40% y 41% respectivamente). Eso se asocia al peso que gana el año 2011 en el total de la muestra y al debate sobre el TSIM-VT. También es relevante subrayar que casi todos los actores identificados participan en ella (menos los “cobradores de peajes”), pese a que los “usuarios y población independiente” lo hagan sólo con un 1% y los transportistas con un 3%. Probablemente eso se vincula al posicionamiento que ganan ciertos espacios gremiales y corporativos (sindicatos y comunidades indígena-originario-campesinas) como instancias de intervención social y política particularmente desde la presidencia de Morales.

Asimismo, se establece la relación de los actores identificados con la categoría temática “deforestación” que -como se ha visto- es poco relevante numéricamente, pero su significación tiene que ver con el entorno de protección natural del país, relacionada con los tramos en estudio. En ese marco, el 62% de las notas tienen como fuente a los “movimientos sociales...” mientras los “usuarios y población independiente” son inexistentes. Ambos elementos subrayan la jerarquización los actores sindicales y comunitarios para participar en la discusión pública antes comentada. Otro elemento interesante es que “ambientalistas” (33%) alcanzan una participación menor a la de movimientos sociales (62%), autoridades gubernamentales (57%) y elegidas (48%), pese a que usualmente la deforestación se considera un ítem del ambientalismo. En consecuencia, la discusión sobre la afección de los proyectos en la masa boscosa es explícitamente política, dado que los actores mencionados responden principalmente a ese campo.

También vale la pena subrayar la presencia del actor “otros” (5,9% en el caso de la “construcción” y 19% en “deforestación”), que corresponde a una serie de instituciones, organizaciones e individuos que no muestran una recurrencia importante. Como se profundiza más adelante, su aparición está ligada al TSIM-VT cuyo alcance supuso que no sólo se recurriera a las fuentes noticiosas “clásicas”, sino además que se convocará a organizaciones multilaterales, intelectuales, partidos políticos, vecinos, etc.<sup>17</sup>.

En la temática “mantenimiento” es posible observar que algunos actores (“ambientalistas” y “usuarios...” con 0%, “movimientos sociales...” y “otros” con 1,1%) son irrelevantes como fuentes, mientras el protagonismo de los “administradores de caminos”, ya sea del SNC o luego de la ABC, es evidente (78%). Es en esa categoría donde además aparecen con mayor participación los “transportistas” (23%). Son ellos, y -en menor medida- las “empresas constructoras” y las “sociedades y agrupaciones profesionales”, quienes protagonizan el conflicto en el escenario periodístico<sup>18</sup> sobre la calidad de las carreteras y la prevención/solución de los desgastes e impactos que enfrentan por los fenómenos naturales, principalmente en temporada de lluvias, entre diciembre y febrero de casi todos los años.

En las “denuncias por corrupción-malversación-sobrepuestos”, las notas de prensa toman como principales referentes a las “autoridades gubernamentales” (45%), así como a los “administradores de caminos” (34%) y a las “autoridades elegidas” (25,5%). Eso subraya el escenario politizado y de debate electoral. Así, los funcionarios públicos estatales (tanto de la SNC, la ABC, los ministerios y prefectura) y los líderes elegidos en ejercicio de gobierno son quienes se enfrentan en las denuncias. Con ellos, otros actores aparecen menos, pero sin desarticularse de esa lógica electoralista: las “empresas constructoras” y las “sociedades y agrupaciones profesionales” (ambas con el 14,5%)<sup>19</sup>.

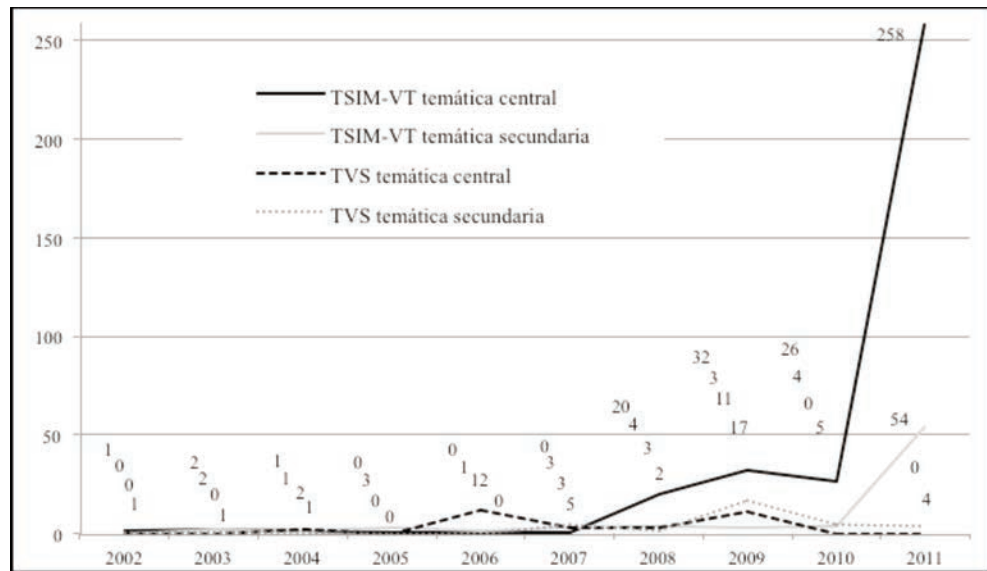
**Resultados para los dos estudios de caso**

Para las propuestas camineras en estudio, las notas primero se clasifican diferenciando los textos cuyo argumento central o secundario son los proyectos carreteros (tabla 3). Esa distribución

indica cuándo los medios citados concentran su atención en el tema de la construcción y de la geografía específica, en sus alternativas y dificultades, o cuándo elementos relativamente laterales ligados a ellos ganan el protagonismo central de la discusión.

Sobresale que la cantidad total de notas que toman al TVS como central y secundario son casi similares. Como se verá más adelante, eso se vincula a la electoralización y judicialización que ocupa la escena vinculada al proyecto. En contraste, casi la mitad de todas las notas consultadas hablan del TSIM-VT de manera central (340) frente a un 10% que lo hace de manera lateral. Las cifras dan cuenta de la importancia mediática que tiene el tema de definir si la carretera atravesaría o no por el TIPNIS, en el marco de la prensa Cochabambina. Así la “geografía” y su articulación ganan un protagonismo inédito. También existen notas en las que ambos tramos -de manera secundaria- son nominados, principalmente aquéllas donde se retoma la situación caminera global del departamento de Cochabamba y/o la necesidad de nuevas rutas y proyectos de articulación de la capital a las provincias y a otros departamentos<sup>20</sup>.

**Gráfico 1. Notas referidas a los tramos de forma central o secundaria en Los Tiempos y Opinión por año (2002-2011)**



Si revisamos la distribución de las notas por año (gráfico 1), su distribución permite asumir



que ambos tramos son tomados en casi todos los periodos. Solamente durante el 2005 no existe mención alguna para el TVS, pero en los demás años existen alusiones -aunque sean pocas- sobre él, ya sea para mencionar el mal estado del camino actual o mencionar el avance en obras complementarias, tal es el caso del puente Sacabaya. Para ese proyecto queda en claro que los momentos más significativos de su consideración como hecho noticioso se dan durante los años 2006 y 2009. En el primer periodo su atención se debe al inicio de las obras a partir de la propuesta del primer prefecto “elegido” de Cochabamba (Manfred Reyes Villa) quien asume el proyecto como una de sus obras principales de gestión. El año 2009 el mismo personaje es revocado a partir de un “referéndum revocatorio” y su cargo es asignado a personeros relacionados con el Gobierno Central (primero Rafael Puente, después Jorge Ledezma) y luego es elegido por voto (Edmundo Novillo), de ahí que la carretera y su ejecución sean argumentos laterales y otro el central: el juicio de responsabilidades contra el exprefecto Reyes Villa.

La mención al caso de TSIM-VT está presente todos los años, aún como un tema secundario. Inicia como una temática central en 2008, ascendiendo en importancia el 2009, cuando el financiamiento y el proyecto en sí mismo se inicia formalmente. Pese a que el 2010 se registra un leve descenso, posteriormente muestra una gran escalada el 2011. Del total de las notas aludidas, un 75% corresponden a esa gestión. Una importante cantidad toma a la carretera y a la discusión de su trazado como eje principal (258), pero también aquéllas que posicionan al proyecto carretero como un elemento secundario son relevantes (54). Así, la propuesta de carretera -como proyecto impulsado por el gobierno nacional- implica y

convoca a un debate sin precedentes en los años tomados para el estudio. Pero el fenómeno noticioso se profundiza a partir de la denominada “VIII marcha indígena”, llevada adelante por parte de las organizaciones indígenas del TIPNIS en contra del proyecto. En cierta medida esa movilización -y la represión que sufre- ocupa a las notas que toman el TSIM-VT como tema secundario; entonces la discusión deja de girar sobre su trazado y se concentra en la violencia, las responsabilidades y las denuncias sobre las acciones gubernamentales.

La temática que ha condensado la atención de las notas que corresponden a ambos proyectos es la “construcción” (tabla 1). Más allá de eso, es interesante notar que para el TSIM-VT otra temática relevante es el “conflicto” generado por la construcción, lo que ratifica lo ya explicado para el 2011. En cambio, para el TV-S la participación de las “denuncias de corrupción, malversación, sobrepagos” es similar a la de “conflictos por construcción”, lo que también corrobora el análisis que nos muestra la forma político-electoral en que se abordó el proyecto de esa carretera.

**Tabla 3. Temáticas en las notas de prensa sobre los tramos en estudio en Los Tiempos y Opinión por año (2002-2011)**

ESTUDIOS DE CASO		Construcción	Derrumbe/destrucción	Deforestación	Avasallamiento	Mantenimiento	Peajes	Denuncias de corr. malversación, sobrepagos	Conflicto/deforestación	Conflicto/mantenimiento	Conflicto/derrumbe/destrucción	Conflicto/construcción	Conflicto/peajes
TSIM-VT	Nº	409	0	8	7	4	1	18	6	1	0	344	5
	%	98,6	0,0	1,9	1,7	1,0	0,2	4,3	1,4	0,2	0,0	82,9	1,2
TV-S	Nº	65	1	0	0	2	0	27	0	0	0	25	0
	%	97,0	1,5	0,0	0,0	3,0	0,0	40,3	0,0	0,0	0,0	37,3	0,0

Sobre los actores (tabla 4) para el TV-S, de los 12 que se identificaron solo 7 participan en su debate. La fuerte presencia de las “autoridades elegidas” y “autoridades gubernamentales” señalan que se concentra en la lucha de poderes entre gobierno central y departamental, entre oficialismo y oposición, restando importancia a los elementos técnicos que podrían sugerir las “empresas

constructoras”, los “administradores de caminos” y las “sociedades y agrupaciones”, además de disminuir la importancia de la participación de “organizaciones y movimientos sociales”.

**Tabla 4. Actores en las notas de prensa sobre los tramos en estudio en Los Tiempos y Opinión por año (2002-2011)**

ESTUDIOS DE CASO		Autoridades gubernamentales	Administradores de caminos	Financiadore	Cobradores de peajes	Empresas constructoras	Transportistas	Autoridades elegidas	Organizaciones y movimientos sociales	Sociedades y agrupaciones profesionales	Usuarios y población independiente	Ambientalistas	Otros
		TSIM-VT	Nº	170	73	7	2	61	2	80	220	52	4
	%	41,0	17,6	1,7	0,5	14,7	0,5	19,3	53,0	12,5	1,0	2,7	7,7
TV-S	Nº	27	4	0	0	5	2	43	3	3	0	0	0
	%	40,3	16,0	0,0	0,0	7,5	3,0	64,2	60,0	4,5	0,0	0,0	0,0

En el caso del TSIM-VT todos los actores convocados participan en la discusión, marcando como principales fuentes precisamente a “organizaciones y movimientos sociales” y a las “autoridades gubernamentales”. Sobre los demás actores, vale la pena subrayar la categoría “otros” ya que para el caso comprende a 32 participaciones, del total de 35 identificados en todas las notas, lo que permite afirmar que se trata de la veta noticiosa que convoca una diversidad de fuentes y opiniones, superando la escala nacional e incluso convocando a entidades multilaterales.

**Conclusiones**

La revisión de prensa permite cotejar información y sistematizar relaciones entre temáticas y actores. Pero su sentido cobra relevancia cuando se vincula con las características sociopolíticas e históricas de las notas de prensa desde sus contextos y contenidos específicos.

Los elementos constantes, tal es el caso de la referencia a las autoridades de gobierno, de la administradora de caminos y a la temática construcción en los 10 años, ponen en evidencia un escenario donde el Estado es concebido como el responsable -prácticamente exclusivo- de la Red Vial Fundamental. Eso supone subrayar que la

“responsabilidad” se asocia a la “culpabilidad” cuando se proponen proyectos carreteros. Asimismo llaman la atención las variaciones, tal es el caso de la participación de las autoridades elegidas (vinculadas al TV-S) y las organizaciones sociales (vinculadas al TSIM-VT), que expresan los cambios del mismo Estado y su complejización, a través de los procesos de autonomía de las prefecturas y de

las entidades indígena-originario-campesinas, pero que no guardan un correlato con la corresponsabilidad sobre el diseño carretero.

La sistematización de las notas referidas a cada

tramo admiten establecer comparaciones y mostrar cómo propuestas de intervención territorial similares toman dimensiones distintas y producen tensiones y demandas dispares, involucrando actores de “escalas” diferentes. Eso permite afirmar que el TSIM-VT es el proyecto carretero más noticioso de Cochabamba en los últimos 10 años. Aunque se registra una permanente preocupación por la temática carretera, el 2011 se alcanza una expresión extraordinaria en su debate.

Cabe mencionar que la lectura cuantitativa propuesta es miope. Logra establecer emplazamientos de enunciación desde la tarima -no siempre abierta ni democrática- de algunos medios de información masiva “tradicionales” de Cochabamba. Se expresa un esqueleto global cuyo contenido requiere de un contrapunto de lecturas detalladas sobre la diversidad y la complejidad que encierra cada una de las categorías sugeridas. Esos análisis son parte de las tareas que implica el estudio de la estructuración territorial desde los actores sociales.

**Citas**

1 Se trata de la tesis doctoral: “Génesis de un territorio a partir del camino: Contexto, pretexto, textura y texto de la Red Vial Fundamental de Bolivia en el departamento de Cochabamba”, desarrollada en la Universidad Católica de Lovaina (LOCI / CREAT / URBA) y aceptada en junio de 2014 (su publicación

- está prevista en noviembre del mismo año). El trabajo se desarrolla en el marco del convenio entre la Universidad Mayor de San Simón y el convenio del Conseil Interuniversitaire de la Communauté Française, como parte de su eje "Interculturalidad" y del proyecto "Territorialidades".
- 2 El trabajo se realiza en colaboración con el auxiliar de investigación Gari Galindo, comunicador social quien colabora en el levantamiento sistemático de datos y en la clasificación de los mismos.
  - 3 En la investigación doctoral, la información presentada sirve como material de análisis cuantitativo pero además como sistema de organización de los enunciados discursivos del conflicto para los tramos estudiados. En el presente artículo se presentan solamente sus generalidades principales. El análisis de discurso de la tesis se apoya además en otras fuentes, cuya amplitud supera la intención del texto.
  - 4 Ver el segundo subtítulo.
  - 5 El CEDIB "...acopia, sistematiza, analiza y difunde información sobre el país, al mismo tiempo que brinda servicios a centros de enseñanzas, investigadores, medios de comunicación, organizaciones sociales, instituciones (gubernamentales o no) y a la ciudadanía en general". Favorece el "...estar al tanto de la realidad nacional para la construcción de la memoria nacional, el análisis crítico de la coyuntura y el fomento de espacios de cabildeo e Informa-acción en temas que afectan estructuralmente a Bolivia" (recuperado el 2012 de: <http://www.cedib.org/>).
  - 6 El CEDIB no cuenta con el número suficiente de periódicos impresos por cada medio de comunicación. Por eso, en la actualidad recurre a la recopilación complementaria de artículos digitales.
  - 7 La institución organiza diversos encuentros de investigadores con organizaciones sociales provenientes en parte de comunidades indígenas. Así también, tiene relaciones estrechas con organizaciones defensoras del medio ambiente como el Foro Boliviano sobre Medio Ambiente y Desarrollo (FOBOMADE) y la Liga de Defensa del Medio Ambiente (LIDEMA), entre otros. Durante los años 2011 y 2012, la problemática del "TIPNIS" muestra un importante protagonismo en debates, publicaciones, pronunciamientos, etc. abordados por el centro.
  - 8 Por ejemplo, "construcción / conflicto-construcción / deforestación / avasallamiento" tienen un funcionamiento más o menos articulado, lo mismo que "peajes / mantenimiento / conflicto-peajes / conflicto-mantenimiento". Esas relaciones se retoman más adelante.
  - 9 Para mayor referencia revisar "Ley 3506: Liquidación del Servicio Nacional de Caminos" y "Ley 3507: Creación de la Administradora Boliviana de Carreteras... encargada de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental".
  - 10 Ver las notas "Prefectura insiste en construir la ruta alternativa a "El Sillar"" (Opinión, 26/08/2007) y "Manfred presenta plan que enfatiza en vías" (Los Tiempos, 06/06/2007).
  - 11 Del 2008 ver "Denuncian sobreprecio de \$us 153 millones en camino Villa Tunari- San Ignacio de Moxos" (Opinión, 26/09) y "115 denuncias de corrupción en Prefectura" (Los Tiempos, 23/12). El 2009: "Independencia reclama por obra mal ejecutada" (Los Tiempos, 18/03) e "Irregularidades paralizan otra vez la carretera a Beni" (Los Tiempos, 29/03).
  - 12 Del 2008 ver "Denuncian sobreprecio de \$us 153 millones en camino Villa Tunari- San Ignacio de Moxos" (Opinión, 26/09) y "115 denuncias de corrupción en Prefectura" (Los Tiempos, 23/12). Del 2009: "Independencia reclama por obra mal ejecutada" (Los Tiempos, 18/03) e "Irregularidades paralizan otra vez la carretera a Beni" (Los Tiempos, 29/03).
  - 13 Ver: "ABC presenta tres alternativas para superar el tramo de El Sillar" (Opinión, 14/08/2007).
  - 14 Como referencia de lo mencionado revisar: "Los choferes dejan de pagar peaje en todo el departamento" (Opinión, 26/03/2002).
  - 15 Ver: "Los caminos ya tienen un fondo de mantenimiento" (Los Tiempos, 24/01/2002), "Mantenimiento vial sigue suspendido y el gobierno ofrece pagar con un crédito" (Opinión, 21/11/2002) y "EL gobierno se esfuerza por invertir en las carreteras" (Opinión, 18/07/2003).
  - 16 Ver: "Mal tiempo dificulta el paso de los vehículos en la carretera Cochabamba - Santa Cruz" (Opinión, 04/03/2007) y "El Sillar: ABC denuncia a transportistas" (Los Tiempos, 14/03/2007).
  - 17 Ver: "Trabajadores de OAS amenazan con bloqueos" (Opinión, 15/12/2011), "Falange dice que en el Tipnis hay gran reserva petrolera" (Opinión, 09/10/2011), "Piden considerar el proyecto de 1990 del Gral. Román" (Opinión, 30/08/2011) y "Tipnis: fracasa diálogo y la ONU pide consenso" (Los Tiempos, 10/08/2011).
  - 18 Ver: "Ruta a Santa Cruz se queda sin mantenimiento" (Los Tiempos, 21/05/2006) y "La red interprovincial de caminos está expedita" (Opinión, 28/02/2002).
  - 19 Ver: "Ingenieros aclaran que sólo quieren un presupuesto razonable para camino al Beni" (Opinión, 01/11/2008) y "115 denuncias de corrupción en Prefectura" (Los Tiempos, 23/12/2008).
  - 20 Ver: "Manfred presenta plan que enfatiza en vías" (Los Tiempos, 06/06/2007) y "La inversión en mantenimiento vial será de \$us 11.7 millones" (Opinión, 01/10/2003).

## Referencias bibliográficas

- BORRAT, Héctor (1989). *El periódico, actor político*. Gustavo Gili: Barcelona
- DUPUY, Gabriel (1991). *L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*. Armand Colin Éditeurs: París.
- KIRCHER, Mirta (2005). "La prensa escrita: actor social y político, espacio de producción cultural y fuente de información histórica" En: *Revista de Historia*, N° 10. Facultad de

Humanidades - Universidad Nacional del Comahue: Neuquén.

LACLAU, Ernesto y MOUFFE, Chantal (1993). "Nuevas reflexiones sobre la revolución de nuestro tiempo" En: *Colección Cultura y Sociedad*. Nueva Visión: Buenos Aires.

OIENI, Vicente (2005). *Notas para una historia conceptual de los discursos políticos. Los aportes de la historia conceptual, la genealogía de Foucault y el análisis*

DE MARCHI MOYANO, Bianca (2014). "Actores y temáticas en el debate sobre las carreteras en las notas informativas de los periódicos Los Tiempos y Opinión de Cochabamba – Bolivia (cohorte 2002-2011)". *Punto Cero*, Año 19 – N° 29 – diciembre 2014. Pp. 9-20. Universidad Católica Boliviana "San Pablo". Cochabamba.

*crítico del discurso a una nueva historia política.* Göteborgs Universitets Publikationer-Elektroniskt Arkiv. Recuperado en: <https://gupea.ub.gu.se>

VAN DIJK, Teun (1990). *La noticia como discurso. Comprensión, estructura y producción de la información.* Ediciones Paidós Ibérica: Barcelona.

Recepción: 22 de marzo de 2014  
Aprobación: 21 de abril de 2014