



REVISTA PRISMA SOCIAL N° 43

PARTICIPACIÓN, INVESTIGACIÓN ACCIÓN Y DESARROLLO COMUNITARIO: RETOS, OPORTUNIDADES Y EXPERIENCIAS

4º TRIMESTRE, OCTUBRE 2023 | SECCIÓN TEMÁTICA | PP. 34-56

RECIBIDO: 30/6/2023 – ACEPTADO: 5/10/2023

LA INVESTIGACIÓN Y ACCIÓN PARTICIPATIVA Y TRANSFORMADORA BASADA EN LOS GRUPOS MOTORES

PARTICIPATORY AND TRANSFORMATIVE RESEARCH AND ACTION BASED ON DRIVING GROUPS

LUIS ARNAZ MONREAL / LARNANZ@UCM.ES

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (ESPAÑA). RED CIMAS (CIUDADANÍA Y MEDIO AMBIENTE SOSTENIBLE), ESPAÑA

NÉSTOR GARCÍA MONTES / NESTORGA@UCM.ES

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (ESPAÑA). RED CIMAS (CIUDADANÍA Y MEDIO AMBIENTE SOSTENIBLE), ESPAÑA

TOMÁS R. VILLASANTE / TRVILLASANTE@GMAIL.COM

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (ESPAÑA). RED CIMAS (CIUDADANÍA Y MEDIO AMBIENTE SOSTENIBLE), ESPAÑA



prisma
social
revista
de ciencias
sociales

RESUMEN

Los procesos, prácticas y metodologías participativas han alcanzado un importante nivel de presencia, en comparación con décadas pasadas, en la esfera social, académica, investigativa y política. Se han abordado y analizado diferentes aspectos en el marco de la participación social y ciudadana, pero los grupos motores no están suficientemente conceptualizados, definidos, evaluados y categorizados. Por ello, el presente artículo pone el foco en tal figura con el fin de dimensionarla dentro de un proceso participativo amplio. El énfasis se suele poner más en la aplicación de dinámicas grupales y técnicas cualitativas o, en menor medida, participativas, donde el rol del/la "experto/a" (técnico/a y/o académico/a) sigue siendo protagónico respecto al rol que asume la ciudadanía, especialmente la no organizada. A partir del análisis de cinco casos de estudio desarrollados en las dos últimas décadas, en los que han participado los autores y que se consideran revelatorios, se realiza una valoración y exploración de la figura del grupo motor, qué es y para qué sirve, cómo se integra en un proceso participativo y qué resultados produce.

PALABRAS CLAVE

Participación ciudadana; participación social; metodologías participativas, grupos motores; investigación acción participativa; sociopraxis.

ABSTRACT

Participatory processes, practices and methodologies have reached an important level of presence, compared to past decades, in the social, academic, research and political spheres. Different aspects of social and citizen participation have been addressed and analysed, but the driving forces are not sufficiently conceptualised, defined, evaluated and categorised. Therefore, this article focuses on such a figure in order to dimension it within a broad participatory process. The emphasis is usually placed more on the application of group dynamics and qualitative or, to a lesser extent, participatory techniques, where the role of the "expert" (technical and/or academic) continues to be more important than the role assumed by the citizenry, especially the unorganised. Based on the analysis of five case studies developed over the last two decades, in which the authors have participated and which are considered revealing, an assessment and exploration is made of the figure of the driving group, what it is and what it is for, how it is integrated into a participatory process and what results it produces.

KEYWORDS

Citizen participation; social participation; participatory methodologies, driving groups; participatory action research; sociopraxis.

1. INTRODUCCIÓN

El presente estudio se ocupa de analizar la figura del grupo motor como elemento integrante de un proceso participativo en su sentido amplio, es decir, como proceso de investigación-acción, de intervención social, de co-gestión pública, de acción ciudadana colectiva... El grupo motor es un grupo operativo, siguiendo a Pichón-Rivière (1970), centrado en la tarea, para el “aquí y el ahora”, o grupo-sujeto en términos de Guattari (1972), relativamente pequeño y con-formado (Basagoiti y Bru, 2000). Actúa como una inteligencia colectiva en el sentido tradicional de Kropotkin (1902) y dentro de una práctica de participación se convierte en un espacio ciudadano de análisis, reflexión, debate, construcción colectiva del conocimiento y acción prospectiva. Está integrado por actores locales habitualmente de base sin un rol de representación que, de forma voluntaria, quieren implicarse más activamente en el proceso participativo. Pueden conformarse por su cuenta, y/o también colaborando con la entidad promotora del proyecto y el personal técnico dinamizador.

Los integrantes conforman un cerebro conjunto, unificado, aprenden juntos desde una vivencia comprometida con una praxis concreta. Como señalaban Fals Borda y Rodríguez Brandao (1986), en un proceso participativo la vivencia compartida resalta para quién son el conocimiento y la experiencia adquiridos, no siendo patrimonio exclusivo del investigador, el técnico o el político. El grupo motor aporta un “saber popular orgánico” (ibid.) que complementa, completa y contrasta el saber erudito. A partir de las sabidurías populares y la construcción colectiva del conocimiento desde las bases populares (Freire, 1967), los saberes situados (Haraway, 1991) y las lógicas colaborativas (Rappaport, 2007), los grupos motores aparecen como alternativa a los saberes expertos, académicos o tecnicistas. Aportan conocimiento vivencial, experiencial, contextual y afectado (en el sentido de ser parte interesada en la transformación que pueda generar el proceso).

El grupo motor se conduce como un grupo de trabajo, orientado por una tarea, a diferencia de los grupos de ocio, de apoyo emocional... Se centra en objetivos compartidos con fines transformadores o de incidencia en la realidad sobre la que operan. Pero con la voluntad de construir “frentes más amplios”. Es decir, son grupos embrionarios para dinamizar la participación, analizar la realidad objeto de intervención..., sin embargo, el proceso participativo no acaba en estos grupos, se debe abrir a más espacios, colectivos, redes y actores. El grupo motor es el grupo de impulso, de consulta, de co-decisión estratégica sobre el proceso en colaboración con el equipo técnico profesional que aplica las metodologías participativas (en los casos en que la institución o entidad promotora cuente con tal equipo) o con las personas dinamizadoras principales (en los casos en que las iniciativas sean autogestionadas). También es un conducto para elaborar estrategias que permitan construir “otros poderes-para” (Villasante, 2010) que desborden a los poderes y saberes elitistas, instituidos, técnicos, gubernamentales... Por tanto, comportan una práctica de democracia participativa y directa desde lo concreto, lo cotidiano, lo experimentado.

La presente investigación pretende, por tanto, poner el foco en tal figura con el fin de dimensionarla dentro de un proceso participativo ya que desde hace algún tiempo se habla del uso de grupos motores en el ámbito de la teoría y práctica de la Investigación-Acción Participativa, la sociopraxis, la participación ciudadana, la participación social y el desarrollo comunitario. Es

un factor que se está asentando, pero del que se ha analizado poco, no estando suficientemente conceptualizado, definido, evaluado y categorizado. Además, se considera que es un factor favorable y contribuyente a un mayor avance y alcance de las prácticas participativas ya que se ha podido comprobar que, donde estos grupos han tenido una presencia activa importante y han sido agentes dinamizadores y catalizadores del proceso, la marcha del mismo ha sido más fructífera y transformadora. A partir de 5 casos de estudio heterogéneos de procesos participativos (el barrio de Entrevías y los municipios de Parla, Pinto y Zarzalejo en la región de Madrid, y la localidad de La Punta del Hidalgo en Tenerife) se ha podido constatar que la integración de un grupo motor en el proceso ha coadyuvado a un mayor alcance y logros de la experiencia participativa.

El grupo motor se ha ido convirtiendo, cada vez con más fuerza, en un elemento integrante de los procesos participativos que recurren a metodologías de investigación, intervención y acción social desde enfoques de democracia participativa. En la planificación, cogestión y coproducción participativa de políticas públicas, iniciativas ciudadanas, movimientos sociales y acción colectiva se trabaja con grupos sociales, con mayor o menor grado de organización y formalización. Y los grupos motores, en tanto grupos sociales, requieren una atención especial que no se les ha dado habitualmente. Por ello, se hacen necesarias la conceptualización, el análisis y la evaluación de la figura del grupo motor en las prácticas participativas, para lo cual se han analizado los 5 casos ya mencionados que proporcionan una valiosa información de contraste y reflexión basada en la praxis. Son casos en los que han participado los autores a nivel profesional, como asesores metodológicos.

Las perspectivas desde las que se ha analizado el objeto de estudio del presente trabajo son las metodologías participativas, más en concreto la sociopraxis (CIMAS, 2015) como enfoque en el marco general de las metodologías participativas, y la teoría de grupos sociales.

1.1. MARCO TEÓRICO DE REFERENCIA

El abordaje de los grupos motores se plantea en este trabajo desde dos enfoques metodológicos. Por un lado, las metodologías participativas, fundamentalmente la sociopraxis, aunque también la Investigación-Acción Participativa (IAP). Por otro lado, la psicología social de los grupos pequeños.

Desde las metodologías participativas se pueden encontrar diferentes enfoques, postulados y modelos que apuntan a unos objetivos comunes: la construcción del conocimiento desde la transformación del objeto en sujeto activo partícipe del proceso, y no sólo entendido como instrumento o medio; y la generación de incidencia e impacto social en la realidad abordada, no sólo conocimiento (acción, además de conocimiento).

El origen fundacional y epistemológico de este marco de investigación e intervención sobre la realidad social se sitúa en la *Action-research* (Lewin, 1946). La investigación es un elemento clave para la acción, en la que se integran las personas investigadas convirtiéndose en co-investigadores/as. Esta implicación activa es capaz de generar mayores dosis de transformación social sobre las realidades en las que operan, y los grupos motores son espacios propicios para integrar esta visión epistemológica (reflexión y acción desde la intervención y participación). Las metodologías participativas beben en numerosas fuentes que comparten planteamientos

epistemológicos similares: la IAP (Fals Borda, 1970; Fals Borda y Rodrigues Brandao, 1986, Greenwood y Levin, 1998), la sociopraxis (Villasante 2003, 2006), la Planificación Estratégica Situacional (Matus, 1987), el Socio-Análisis Institucional (Guattari *et al.*, 1981), el DRP (Chambers, 1983), el ECRO (Pichón-Rivière, 1985), el Método Trascend (Galtung, 2004) o la Pedagogía Liberadora (Freire, 1967), por citar algunas de las más importantes.

En términos más actuales y concretos, cabe señalar que en la sociopraxis se distingue entre comisiones de seguimiento y grupos motores, en los que las tareas y los tiempos son distintos (CIMAS, 2015). Las comisiones de seguimiento integran a la parte más administrativa, políticos/as, dirigentes sociales, etc. Se reúnen cada cierto tiempo (por ejemplo, una vez cada 2-3 meses) para supervisar y tener conocimiento de lo que está presente en la comunidad y dar sus opiniones sobre la programación y las acciones. También para respaldar y gestionar iniciativas que vayan llegando de los sectores de base. Son personas que suelen estar ocupadas en tareas técnicas o de representatividad, por lo que estar en el día a día y lo cotidiano de la ciudadanía les sería complicado, además de que pueden sesgar las entrevistas y conversaciones con su sola presencia. Cosa distinta, desde la sociopraxis, es el grupo motor, donde participan personas activas para un tema concreto y con disponibilidad para esa tarea. Los grupos motores no son gestores o representantes, sino motores de "retaguardia" que animan y empujan un tema de su interés. En estos grupos hay mucha variabilidad de puntos de partida, pero no se plantean ser los representantes, sino los impulsores de los procesos desde la base. Si el proceso participativo se hace más amplio, los grupos motores precisarán alguna forma de coordinación. En esas ocasiones suele aparecer algún tipo de comité de enlace, gestora o incluso se recurre a una comisión de seguimiento.

En cuanto al tratamiento de los grupos pequeños desde la psicología social, hay que reseñar que Lewin fue uno de los principales teóricos de los grupos sociales y entendía que, en éstos, a través de la comunicación, los/as miembros construyen significados compartidos, relaciones afectivas, objetivos comunes y una estructura social compartida (Lewin, 1951). Características que, según se ha podido comprobar en base a los casos de estudio, se dan en los grupos motores de los procesos participativos. Además, las personas integrantes de los grupos motores, en tanto grupos sociales, reproducen y asumen las pautas habituales de éstos que señalaba Hare (1976): hay una interacción continua entre ellos/as; definen un objetivo compartido que orienta la acción grupal; acuerdan (o subyacen) unas normas de funcionamiento; se crea una red de roles a lo largo del tiempo; y conforman un conglomerado estructurado de sentimientos, ideas y actividades.

El grupo motor es un grupo pequeño, entendido como un espacio de relación directa donde un cierto número de personas se comunican entre ellas durante un periodo de tiempo. Pero lo suficientemente poco numeroso como para que cada individuo pueda comunicarse con todos los demás, no a través de una persona interpuesta, sino cara a cara (Homans, 1950). Como grupo pequeño, es un sistema dinámico en continuo movimiento y evolución que vivenciará diferentes procesos y recorrerá diversas fases (Canto, 2000), desde su estructuración hasta, en muchos casos, su disolución, pasando por su desarrollo. También contempla rasgos de grupo primario, en cuanto a la cercanía e interacción de sus miembros; de grupo artificial, debido a su creación para un cometido predeterminado; y de grupo de referencia, ya que el individuo que pertenece a ellos lo hace por elección voluntaria.

El modelo *Input-Process-Output*, I-P-O, (McGrath, 1964; Hackman y Morris, 1975) para el análisis de la eficiencia de los equipos de trabajo, aunque es limitado, nos facilita elementos definitorios aplicables a los grupos motores. Se basa en el análisis de tres elementos: Inputs (variables de entrada)-Proceso-Outputs (variables de salida). Establece la orientación al logro de un objetivo por parte del grupo, la variabilidad en cantidad y calidad de los resultados obtenidos (que permite medir la productividad grupal) y la influencia de factores externos e internos en los resultados grupales, cuestiones todas que están presentes en los grupos motores. Las variables de entrada que afectan a la labor del grupo, según este modelo, son las características personales de los/as miembros (conocimientos, destrezas, motivación, actitudes, estilos cognitivos...), la estructura de trabajo (reparto de roles, asignación de tareas, normas de funcionamiento, sistemas de comunicación, recursos...) y las características de la tarea. Tales variables inciden en los/as integrantes del equipo y en los procesos que se dan dentro del grupo: coordinación, relaciones, conflictos y resolución de éstos, toma de decisiones, clima grupal... En cuanto a las variables de salida, entendidas como resultados, se pueden resumir en eficacia (nivel de cumplimiento de los objetivos), eficiencia (costos-beneficios) y efectividad (otras consecuencias, a veces no previstas, como el cambio individual en sus miembros, satisfacción...).

La sencillez del modelo I-P-O, que ha sido uno de los motivos de crítica, nos sirve aquí para entender tres factores importantes que inciden en la acción grupal: lo constituyente (inputs), lo dinámico/diacrónico (proceso) y lo cristalizado en forma de resultados, productos y cambios (outputs). Todo ello en un marco contextual/ambiental que también condiciona al devenir del grupo. Otras críticas que ha recibido el I-P-O tienen que ver con la falta de atención a elementos temporales y retroalimentativos que impide considerar aspectos adaptativos y de aprendizaje (Kozlowski *et al.*, 1999), los cuales influyen en el desempeño grupal. El grupo motor en el marco de la participación debe contemplar esos aspectos adaptativos y de aprendizaje incremental, además de los inputs, el proceso y los outputs. Por eso conviene incorporar las aportaciones de otros modelos complementarios que contemplan el funcionamiento de los grupos de trabajo como sistemas adaptativos complejos (Rico *et al.*, 2010). Como el modelo I-M-O-I (Ilgen *et al.*, 2005) basado en Inputs, Mediadores, Outputs y, nuevamente, Inputs, reconociendo el carácter cíclico de los procesos de retroalimentación, donde los outputs del grupo pueden convertirse en nuevos inputs para desempeños grupales posteriores. Los mediadores, en esta formulación, se generan a partir del trabajo en equipo y son entendidos como procesos (conductas, actividades, estrategias, monitoreo...) y estados emergentes surgidos a raíz de las interacciones entre los/as miembros del grupo, como la cohesión, el conflicto y la eficacia colectiva. Dentro de los estados emergentes también encontramos los modelos mentales compartidos (Denzau y North, 1994), una representación o esquema respecto a la forma de actuar del grupo que es compartida por sus integrantes, favoreciendo la sinergia y la sintonía intragrupal. Y la memoria transactiva (Austin, 2003), un mapa de los conocimientos y habilidades que poseen los/as integrantes del grupo individualmente y que ponen al servicio del mismo.

1.2. OBJETIVOS

Tras las consideraciones anteriores, se puede establecer que el objetivo de esta investigación es analizar qué son y para qué sirven los grupos motores en el marco de la investigación y la práctica participativa, atendiendo a su conformación, composición, funcionamiento, tareas e impacto, y estableciendo formas de aplicación e integración en los procesos de participación.

En la literatura más reciente que aborda las metodologías participativas se pueden encontrar referencias a los grupos motores, pero se suele hacer de forma superficial, tangencial, descriptiva y, a veces, aislada. Tanto en España (Fernández-Martínez *et al.*, 2020; Ganuza y Mendiharat, 2020; Ahedo Gurrutxaga, 2021; Paño Yáñez, 2022), como en América Latina (Noboa, 2019; Jaime Ruiz, 2020; Suárez, 2021; Rodríguez y Jara-Iñiguez, 2020; Zambrano-Costanzo *et al.*, 2021; García-Jaramillo y Palacio-Jaramillo, 2022) o en lengua inglesa (Chevalier y Buckles, 2019; Wood, 2020; Azuali, 2021; Lenette, 2022). Por ello, este trabajo demuestra ser novedoso ya que busca llenar un vacío de información y conceptualiza, categoriza y valoriza un elemento poco atendido y tratado, a diferencia de otros aspectos constitutivos de las metodologías participativas como la fundamentación ética, la epistemología, las técnicas, los actores sociales... Desde la experiencia de los autores, y a partir de los casos de estudio aludidos aquí, se ha comprobado que los grupos motores contribuyen a un resultado óptimo de un proceso participativo.

2. DISEÑO Y MÉTODO

La perspectiva de análisis desde la que se aborda el presente trabajo es la perspectiva dialéctica de investigación social (Ibáñez, 1985; 1990). En terminología de Ibáñez (1986), el investigador se transforma de algoritmo (desaparece detrás de sus métodos y procedimientos de conocimiento) en sujeto (se integra en el proceso de investigación formando parte de éste). Y el investigado pasa de ser objeto pasivo al que el investigador analiza ex cátedra desde un plano de alejamiento y elevación (como un biólogo estudia una planta o un químico un compuesto), a ser un sujeto proactivo y consciente que produce conocimiento para el investigador (y para sí mismo) en un plano de simetría.

Esta investigación es de orden exploratorio, descriptivo y explicativo, a partir del estudio de casos en España en los que han intervenido directamente los autores de manera profesional en los últimos 21 años (2002-2023). Se trata de un estudio instrumental y colectivo de casos (Stake, 1999). Instrumental porque la atención al caso particular es un instrumento para comprender otra cosa, para establecer asertos sobre la cuestión de fondo. Pero se hace necesario entender la particularidad del caso, es decir; desarrollar un estudio intrínseco (*ibid.*). Además, si se opta por escoger varios casos y no quedarse únicamente en uno para poder ampliar las indagaciones, se trata de un estudio colectivo de casos, donde éstos están preseleccionados y algunos servirán mejor que otros para los fines de la investigación. Por eso aquí se han seleccionado 5 casos que reúnen un criterio común: la presencia de un grupo motor que se constituye en elemento impulsor y dinamizador de la participación, favoreciendo un mayor alcance del proceso. Sin embargo, como señala Stake (1999), la muestra de un sólo caso o de unos pocos no supone una representatividad convincente, al menos en términos cuantitativos, para poder extraer generalizaciones. Pero como el propio autor sostiene, el principal objetivo del estudio de casos no es la comprensión de otros sino la comprensión del particular para ver cómo funciona, cómo actúa. Y de ahí comprender y aprender sobre el caso, sobre sus características, más que generalizar estadísticamente. “El cometido real del estudio de casos es la particularización, no la generalización. Se toma un caso particular y se llega a conocerlo bien, y no principalmente para ver en qué se diferencia de los otros, sino para ver qué es, qué hace. Se destaca la unicidad, y esto implica el conocimiento de los otros casos de los que el caso en cuestión se diferencia, pero la finalidad primera es la comprensión de este último” (Stake, 1999:20).

Se utiliza un método empírico e inductivo de investigación para adquirir una mayor comprensión a partir de la observación de hechos y fenómenos particulares. Para ello se ha aplicado una muestra estructural/referencial de procesos participativos. El muestreo estructural propio de las técnicas cualitativas (García Borrego, 2006) se ha combinado con el muestreo intencional o discrecional (Azorín y Sánchez Crespo, 1986) para analizar posiciones discursivas y estructurantes en torno al elemento de estudio. Es decir, la selección muestral se aplica a partir de los ejes estructurantes que se estiman relevantes en relación con el objeto de investigación (Montañés, 2009).

Los criterios de selección de los 5 casos de estudio de procesos participativos se han basado en los siguientes ejes: temático, territorial, tipo de iniciativa participativa y temporal. Se trata de casos de territorios diversos (urbanos, rurales, residenciales, industriales...), con diferentes temáticas abordadas participativamente (medio ambiente y sostenibilidad, economía, social...), iniciativas participativas tanto de promoción institucional (participación ciudadana) como instituyente (participación social) y de diferente duración/temporalidad (de corto, medio y largo plazo). La elección de estos 5 casos de análisis responde a que se trata de ejemplos prototípicos de grupos motores que han funcionado y han acompañado procesos participativos con resultados óptimos. Son procesos desarrollados a nivel profesional por los autores en la Red CIMAS¹, disponiendo de un amplio material procedente de fuentes primarias que facilitan un contexto propicio para la reflexión sobre esta figura en el marco de las metodologías participativas. Los procesos aquí analizados presentan características comunes, pero, al mismo tiempo, diferencias que hacen que la reflexión sea más enriquecedora y multidimensional. Se aplica una mirada diacrónica y longitudinal, desde 2002 (el caso de estudio más antiguo y longevo de los seleccionados) hasta la actualidad. Esta diacronía permite una evaluación crítica y con perspectiva de los grupos motores.

En la siguiente tabla se señalan los casos de estudio que nutren el análisis, la reflexión y la discusión que aquí se presentan, ordenados según los ejes estructurantes mencionados previamente.

Tabla 1. Casos de estudio

Casos de estudio	Temática	Iniciativa	Temporalidad	Habitantes*
Barrio de Entrevías (Madrid)	Desarrollo comunitario	Instituyente (ciudadanista) / Institucional	2015-Actualidad	34.690
La Punta del Hidalgo (Tenerife)	Convivencia y conservación del hábitat	Instituyente (ciudadanista)	2016-Actualidad	2.565
Parla (Comunidad de Madrid)	Bienes intangibles	Institucional	2019-Actualidad	130.577
Pinto (Comunidad de Madrid)	Políticas de Sostenibilidad ambiental	Institucional	2002-2020	54.088
Zarzalejo (Comunidad de Madrid)	Presupuestos participativos y Espacio Social autogestionado	Instituyente (ciudadanista) / Institucional	2015-Actualidad	1.773

Fuente: Padrones municipales a fecha 1 de enero de 2022

¹ La Red CIMAS es una entidad formada por profesionales especializados/as en metodologías participativas que se dedica a la investigación, la asesoría, la formación y la divulgación (www.redcimas.org).

3. TRABAJO DE CAMPO Y ANÁLISIS DE DATOS

Para la recogida de datos de cara al análisis de los grupos motores se han utilizado experiencias participativas en el territorio español con suficiente recorrido temporal (más de 4 años en todos los casos, incluso en el caso de Pinto el proceso ha durado 18 años) para poder extraer aprendizajes sustanciales. El enfoque analítico utilizado parte del Análisis Fenomenológico Interpretativo (AFI) de datos primarios cualitativos, combinado con el análisis exploratorio y de contenido, análisis de discurso y método comparativo. El AFI se centra en el valor experiencial y su significado (Smith *et al.*, 2009), donde los participantes en la investigación aportan una descripción detallada y profunda sobre su vivencia ante el fenómeno en cuestión (Smith y Shynebourne, 2012).

Se ha abordado el análisis a través de los siguientes pasos:

- Selección de la información a tratar: actas de reuniones y talleres participativos; materiales de trabajo; resultados de técnicas participativas de investigación aplicadas en los casos analizados (sociogramas, flujogramas, matrices reflexivas, mapas cognitivos, líneas del tiempo...); y observación directa.
- Establecimiento de categorías y variables de análisis, relacionadas con los objetivos de la investigación: conformación, composición, funcionamiento, tareas e impacto de los grupos motores, por un lado; y formas de aplicación e integración en los procesos de participación, por otro.
- Sistematización y organización de los datos.
- Aplicación de un método comparativo: similitudes y disimilitudes en las variables analizadas en los diferentes casos.
- Inducción, iteración y contrastación de la información obtenida para extraer patrones analíticos y conclusiones.

4. RESULTADOS

El análisis de los casos estudiados ha permitido la identificación de diversos hallazgos sobre el uso de los grupos motores en la investigación y las prácticas participativas. Dichos hallazgos se han clasificado en base a los siguientes temas:

- Conformación y composición.
- Funcionamiento y acciones.

4.1. CONFORMACIÓN Y COMPOSICIÓN DE LOS GRUPOS MOTORES

Aunque se ha observado que en las investigaciones y prácticas participativas existe la posibilidad de que los grupos motores se conformen y actúen en cualquier momento a lo largo de un proyecto, las opciones pueden concretarse en tres momentos precisos:

A) Conformar un grupo motor en el momento de diseñar el proyecto:

Según el análisis realizado, el hecho de que la ciudadanía tenga un rol protagónico en este momento inicial garantizará que el desarrollo de la investigación o intervención se ajuste en mayor medida a un paradigma eminentemente participativo y, por tanto, desbordante respecto a los paradigmas convencionales.

En los casos estudiados se ha constatado que disponer de un grupo motor en este momento tan incipiente tiene una dificultad añadida. El motivo es que los grupos motores se van conformando y nutriendo de integrantes de forma paralela a la difusión del proyecto y la realización de sus actividades. Además, como los grupos motores han de conformarse principalmente por personas del común con perfiles heterogéneos, esto requiere una inmersión previa en la comunidad de mayor intensidad que si la intención fuera constituir otro tipo de grupo como, por ejemplo, una comisión de seguimiento para el proyecto. Este otro órgano participativo es diferente al grupo motor, aunque complementario con él, y el perfil buscado es el de representantes de instituciones o entidades sociales, que son personas más accesibles debido a su mayor presencia en la esfera pública.

En el caso del Plan Integral de Entrevías, el proyecto surge como una idea propuesta en un encuentro de entidades sociales del barrio organizado por una asociación de vecinos a raíz de la desazón por la situación del barrio. Al germen de grupo motor que se conforma en ese momento con el objetivo de llevar a la práctica esta propuesta se unen un grupo de jóvenes profesionales que llevaban dos años formándose en metodologías socio-práxicas. Otro elemento coyuntural favorable fue que el nuevo Gobierno local tenía buenas relaciones con el tejido asociativo, y esto facilitó su respaldo al proyecto.

La conformación de un grupo motor en el momento “cero” o inicial del diseño de un proyecto requiere como mínimo 3 personas; y será más fácil si coincide con un analizador construido. Es decir, un acontecimiento que evidencie una demanda social existente en la comunidad y que pueda motivar a la acción, tal como sucedió en el caso de Entrevías. Otros factores complementarios que pueden actuar como facilitadores para la conformación del grupo motor en este momento preciso son:

1. Una coyuntura favorable para disponer del apoyo de actores sociales diversos y relevantes por su afinidad al proyecto participativo que se está gestando.
2. La disponibilidad de profesionales con conocimiento y experiencia en el uso de las metodologías participativas.

Este descubrimiento puede resultar demasiado evidente, pero no por ello cabe dejar de destacarlo. El análisis de otros casos muestra que, en ocasiones, el diseño inicial de un proceso participativo no solamente carece de implicación ciudadana, sino que aspectos relevantes del mismo (objetivos, temáticas, plazos, actividades...) responden exclusivamente a intereses académicos o políticos; los cuales pueden llegar a distar mucho de los intereses de aquellos colectivos sociales a los que posteriormente se pretenderá implicar. Cuando se da esta circunstancia, la creación de los grupos motores continuará siendo complicada a lo largo de todo el proceso.

B) Conformar un grupo motor una vez comenzado el proyecto o la parte de diagnóstico de un proceso participativo:

En los casos en los que no es posible conformar un grupo motor para diseñar el proyecto, se ha visto que conviene no demorarse y hacerlo en los primeros momentos. Esto permitirá que la elaboración de un diagnóstico sea en mayor medida una labor compartida entre “expertos/as técnicos/as” y “expertos/as vivenciales” (ciudadanía). Además, aunque el grupo motor no haya participado en el diseño inicial del proyecto, queda abierta la posibilidad de que sus integrantes intervengan de forma activa y permanente en su devenir. Se ha observado que la investigación-acción participada requiere un diseño del proyecto más flexible y adaptativo que la investigación social convencional porque ha de permitir la modificación, sustitución o eliminación actividades, incluso la incorporación de algunas nuevas. Esta práctica habitual identificada en casos exitosos demuestra que el diseño de un proyecto de tipo participativo supone más complejidad, creatividad y resiliencia; sin que esto deba conllevar menos rigor científico y coherencia.

En el caso del proceso participativo sobre sostenibilidad ambiental de Pinto, que consistió en el diseño e implementación de la Agenda 21 Local, una de las primeras actividades de investigación que se decidió realizar para recoger información y al mismo tiempo propiciar la conformación del grupo motor fue la elaboración y difusión de un breve cuestionario. Junto a las preguntas, la herramienta incluía la posibilidad de aportar los datos de contacto para aquellas personas interesadas en recibir avisos de los encuentros participativos o una invitación para formar parte del grupo motor. Una vez más, se aprovechó un factor coyuntural como fueron las fiestas patronales locales y se adjuntó con resultado exitoso el cuestionario al programa de fiestas buzoneado en todas las viviendas de la localidad.

Antes de pasar a destacar aspectos relacionados con la composición del grupo motor de Pinto, conviene señalar que se reunía con una periodicidad aproximada quincenal durante las fases de diagnóstico y planificación del proceso (9 meses). Realizó diversas acciones hasta que se disolvió porque sus integrantes pasaron a formar parte de distintas Comisiones de Trabajo del Foro de Medio Ambiente, el órgano participativo que se constituyó para garantizar la continuidad de la implicación ciudadana en el proceso durante la siguiente etapa de ejecución y seguimiento.

El grupo motor llegó a contar con 13 personas integrantes, las cuales se fueron sumando de forma paulatina, especialmente durante la fase de diagnóstico. Su composición fue de 6 hombres y 7 mujeres, la mayoría de mediana edad y de nivel formativo medio-alto.

El perfil de estas personas fue variado, teniendo como elemento común su interés por promover la sostenibilidad y la ecología a través de un proceso participativo para la mejora del medio ambiente y la calidad de vida del municipio. En concreto, el grupo motor lo componían: empresarios, ecologistas, docentes, consultores y jóvenes a título individual. El grupo interactuaba de manera permanente con el Coordinador de la Concejalía de Medio Ambiente y el personal de la asistencia técnica externa contratada para el diseño y dinamización del proceso.

C) Conformar un grupo motor al comienzo de la fase de ejecución de propuestas obtenidas tras realizar un proceso participativo.

La ejecución es, en ocasiones, la última etapa de un proceso participativo y se combina con labores de seguimiento y evaluación. El análisis de los casos seleccionados evidencia que a la fase de ejecución se le atribuye una especial relevancia por dos motivos:

1. En esta etapa el protagonismo es de la "acción", rasgo distintivo de los grupos motores y de este tipo de investigación y procesos, junto con la "participación".
2. La principal expectativa de la ciudadanía implicada en el proyecto es que lo hecho sirva para algo. Esta afirmación común manifiesta el deseo de las personas implicadas de constatar que su participación ha sido tenida en cuenta y que, por tanto, ha supuesto un cambio o mejoría en su realidad. También denota cierto escepticismo respecto a las prácticas participativas comunes, independientemente de que estas sean de iniciativa institucional, social o académica; aunque el grado de escepticismo varía en cada caso en función de diversas variables asociadas a la estructura, la agencia o las relaciones sociales.

Por otro lado, se ha podido constatar que el comienzo de esta fase de ejecución es un momento propicio y más fácil para la conformación de grupos motores por dos razones:

1. Porque la tendencia esperada de un proceso participativo es la de ir aumentando la cantidad y diversidad de personas implicadas.
2. Porque tras una planificación participativa pueden extraerse propuestas que quieran ser ejecutadas por grupos diversos de personas voluntarias, como son los grupos motores, en función de la importancia, motivación y facilidad que se atribuya a las mismas.

No obstante, observando procesos participativos que han conseguido prolongarse más en el tiempo se evidencia que los grupos motores se van conformando no sólo al comienzo de esta fase, sino también a lo largo de ella. Continuando con el caso de Pinto, durante los 17 años que duró la fase de ejecución (2003-2020) se crearon diferentes grupos motores para el diseño y ejecución, de manera colaborativa con el Ayuntamiento, de acciones específicas y puntuales que suscitaban el suficiente interés para conformar dichos grupos. Por ejemplo, la elaboración un Plan de Movilidad Ciclista; la difusión del proceso en centros educativos, la Feria local del Medio Ambiente o en el Congreso Nacional de Medio Ambiente (CONAMA); la realización de excursiones guiadas; la creación de huertos urbanos ecológicos; la organización de concursos fotográficos; la señalización de caminos y la repoblación de áreas verdes; la delimitación de tramos de carriles bici; el diseño de campañas de sensibilización ambiental; el mapeo de barreras arquitectónicas; o la elaboración de Ordenanzas sobre temas diversos (tenencia de animales domésticos, instalación de antenas de telefonía móvil, alumbrado público, sistemas de riego, energía renovable, mantenimiento de jardines y arbolado, etc.).

Por último, cabe destacar como hallazgo que la creación de grupos motores va resultando más fácil al mismo tiempo que se va consolidando su práctica y afianzándose de esta manera una cultura participativa en la comunidad. La sucesión en el tiempo de diversas acciones realizadas por grupos motores, los cuales van variando en su composición en base a sus preferencias por temas y actividades, supone la consecución de logros y la incorporación de nuevas personas

que funcionan como estímulos positivos vitales para garantizar la continuidad en el tiempo de un proceso participativo.

4.2. FUNCIONAMIENTO Y ACCIONES DE LOS GRUPOS MOTORES.

A continuación, se citan los descubrimientos más importantes obtenidos respecto al funcionamiento y las acciones de los grupos motores en el marco de las investigaciones y prácticas participativas. Estos hallazgos se han agrupados en tres temas: tarea común, metodología participativa y clima grupal.

A) Tarea común:

La función principal de un grupo motor es contribuir activamente a la realización de una tarea común en coordinación con la comunidad. Por consiguiente, el punto de partida y el sentido principal del grupo motor es la tarea común, no una ideología compartida ni unos principios o requisitos preestablecidos. Estas tareas comunes pueden ser de distinto tipo, responder a diferentes problemáticas o demandas sociales, y abordarse a través de diversas técnicas y actividades.

La Punta del Hidalgo es un caso de iniciativa promovida por la ciudadanía y no desde una institución. Para atender la problemática social existente, que era la falta de confianza entre antiguos residentes y nuevos vecinos/as, el grupo motor se implicó activamente en la tarea o reto de elaborar un libro que sirviera para recuperar la historia y dignidad de la comunidad. Una de las principales técnicas implementadas fue la Línea del Tiempo, que permitió dar voz a personas que querían recuperar su historia y, al mismo tiempo, facilitar la deliberación y el trabajo colaborativo necesario para poder construir un relato compartido. Además, el grupo motor participó activamente en actividades determinantes como la difusión de la iniciativa y la recogida de fotografías, discutiendo posteriormente cuáles incluir en el libro, y qué opiniones y temas destacar. Durante el proceso participativo de elaboración del libro se celebraron permanentemente reuniones abiertas donde se convocaba a toda la comunidad. Finalmente, la tarea concluyó tras un año de trabajo y el libro se editó con posterioridad.

Lo más destacable fue el proceso de “confianza” que se generó entre la vecindad, tanto al interior del grupo como hacia las redes de vida cotidiana del lugar. Se ha observado que la tarea no puede considerarse como “propiedad” o responsabilidad del grupo motor. Éste simplemente actúa para que la tarea avance, pero hay más gente que apoya de forma puntual, incluyendo también personas de ámbito académico, técnico y político. Esto lo hace de forma coordinada con la comunidad, porque es ella quien, de manera participativa, decide, realiza y supervisa la tarea. El grupo, mediante un mapa de actores, busca aliados en quienes apoyarse (entidades sociales y educativas, empresas, administraciones, etc.) y genera consensos y confianza por la tarea.

Con posterioridad a la tarea anteriormente descrita, surgió otra de carácter urbanístico y medioambiental. Un Club turístico privado quiso aprovechar la renovación de su concesión como oportunidad para aumentar sus espacios urbanizados, impidiendo el acceso a los lugareños. Este hecho comenzó a generar movilización social en la comunidad en defensa de la costa y surgió la iniciativa de recoger firmas. En esta ocasión, el grupo motor recogió 1.000 firmas,

se sumaron otras personas, e intervino activamente en la organización de actividades artísticas en la calle y en el Centro Ciudadano con el objetivo de difundir la iniciativa y conseguir apoyos. Otras actividades que se realizaron, en las cuales el grupo motor también se implicó de manera activa, fueron la elaboración mediante metodologías participativas de dos videos con el apoyo de Eco-Áreas (Gobierno de Canarias), y se aprovechó la prensa local y una página web que ya venía funcionando. Todas estas acciones fueron decididas, realizadas y supervisadas por un espacio asambleario más amplio, la "Plataforma por la defensa de la costa".

Los grupos motores se enfrentan al riesgo de asumir posturas cerradas en la realización de la tarea y actuar en la práctica como si esta fuera exclusivamente propia. Incluso dentro del grupo motor existe también el riesgo de que se produzcan conflictos de intereses y puntos de vista, algo común en cualquier tipo de grupo. Junto con la posibilidad de aplicar determinados protocolos y dinámicas grupales convencionales que puedan resultar de utilidad, se ha observado que los grupos motores solventan estas situaciones combinando el consenso con el consentimiento. Esto significa que, en ocasiones, se busca llegar a un acuerdo y, en otras, basta ceder con alternancia en cuestiones que no sean las más relevantes. Para tomar decisiones sobre cuestiones relevantes o para evitar que el grupo motor cometa el error de asumir una tarea como exclusivamente propia, se ha constatado que el método de funcionamiento adecuado es la apertura y articulación permanente con otros actores sociales y órganos participativos.

Para evidenciar la estrategia de constante apertura de un grupo motor en la práctica se recurrirá nuevamente al caso de la Punta del Hidalgo y las iniciativas realizadas para reivindicar la defensa de la costa. En un primer momento el grupo motor utilizó la técnica del sociograma, un mapa de relaciones sociales que permitió identificar los actores sociales presentes y su posicionamiento frente al tema, junto con las relaciones de conflictividad, afinidad o indiferencia existentes. Además, esta herramienta facilitó el diseño posterior de estrategias no solamente para la recogida de firmas, sino también para la obtención del apoyo de actores sociales claves como, por ejemplo, el Gobierno de Canarias y todos los grupos políticos municipales. Por otro lado, mediante cuestionarios y talleres se recogieron opiniones y se tomaron decisiones en las asambleas de la "Plataforma por la defensa de la costa" que sirvieron de guía al grupo motor, junto con las opiniones expresadas en el foro de la web local. Por último, la implicación del grupo motor en la elaboración de los 2 videos participativos ofreció la oportunidad de contactar y entrevistar a actores sociales con los que apenas se había contado hasta el momento y que posteriormente resultaron ser importantes aliados, como fue el caso, por ejemplo, de las personas que viven del mar (Cofradía de Pescadores, surfistas, comerciantes, etc.).

Actualmente se ha conseguido recuperar un paseo junto al mar de varios kilómetros, y preservar las zonas de cría de pescado y avistamiento de aves, además de paralizar la renovación de la concesión al Club turístico privado. El grupo motor sigue activo porque las tareas van variando y, por consiguiente, también sus integrantes. Ahora en el grupo motor hay mayor presencia de la comunidad educativa porque la nueva tarea que está acometiendo es la elaboración de 3 murales en el centro educativo como elementos de sensibilización y reivindicación.

B) Metodología participativa:

La metodología participativa es algo más que un conjunto de técnicas que a veces se quedan en puros juegos solo para entretener a las personas asistentes. La lógica de fondo es más de acción-reflexión-acción, parten de algún hecho concreto para superarlo o desbordarlo, y para ello se junta un grupo motor que favorece la creatividad social mediante la deliberación y la reflexión colectiva, pero también la colaboración en actividades conjuntas. Puede tener diferentes fines: una estrategia para obtener información, analizarla, profundizar sobre ella; priorizar propuestas; tomar decisiones sobre cambios; gestionar conflictos; evaluar situaciones; etc. Además, puede darse en distintos contextos: con grupos grandes o pequeños; homogéneos o heterogéneos; para distintas temáticas; en iniciativas de tipo institucional o social; en territorios urbanos o rurales; etc.

Se ha observado que la realización de una tarea común por parte de un grupo motor y el funcionamiento de este son cuestiones que pueden requerir, en mayor o menor medida y según las circunstancias, el conocer y saber aplicar metodologías participativas. Por tanto, los grupos motores corren el riesgo de carecer de la metodología participativa adecuada en el momento en el que puede ser más necesaria. Puede haber buena voluntad, pero para hacer una estrategia eficiente, es preferible tener una metodología adecuada.

En el caso de Zarzalejo, diversos grupos motores ya venían funcionando en décadas anteriores, tanto desde las asociaciones vecinales de corte tradicional (como grupos para las fiestas, para mejoras en el pueblo, etc.) como desde los grupos de nuevos vecinos/as (la elaboración de un libro comunitario, una plaza "Oasis", escenarios de futuro, una huerta colectiva (CSA), grupos de consumo, etc.). Pero saber reconocer el "clima social participativo" (en un barrio o comarca) es una primera tarea de cualquier investigador/a o dinamizador/a. En varios de los casos analizados se trata de saber escuchar lo que ya se está moviendo en la vida cotidiana, y desde ahí co-construir con los grupos motores en cada caso.

En el año 2015 Zarzalejo decidió poner en marcha un proceso participativo de iniciativa institucional, los presupuestos participativos. La primera actividad fue crear un grupo motor para el proceso. Este grupo motor tuvo la ventaja de ser heterogéneo, pero esto mismo supuso también una dificultad debido a los diferentes intereses y formas de concebir la participación que tenían, por un lado, las personas residentes de mayor antigüedad y, por otro, los nuevos vecinos/as.

La primera tarea asignada al grupo motor fue la elaboración de un auto-reglamento, lo que se convirtió en una tarea difícil. La situación era algo conflictiva a pesar de los intentos de mediación del personal municipal, y esto no permitía avanzar. El desbloqueo de esta situación se produjo cuando se incorporó al grupo una persona dinamizadora experta en metodologías y presupuestos participativos y ajena al municipio, ya que facilitó la tarea al grupo motor mostrando modelos de auto-reglamentos empleados en otras localidades.

Otra tarea de los presupuestos participativos en la que se implicó activamente el grupo motor fue la difusión del proyecto entre la ciudadanía para que ésta aportara propuestas. Esto se consiguió en gran parte porque había mucha competencia entre vecinos/as de distintos perfiles por conseguir que las propuestas más votadas fueran aquellas que atendían en mayor medida a sus intereses. De nuevo la intervención del personal de asistencia metodológica fue clave al proponer un sistema de votación ponderada para la elección final de las propuestas a realizar.

También fue importante su labor de mediación cuando el grupo motor asumió la tarea de concretar el modo de ejecución de las propuestas finalmente seleccionadas.

Desde las experiencias previas, y también desde el clima que se logró con la participación municipal, a partir del 2021 surge en Zarzalejo una iniciativa no institucional en el que emergen y operan con éxito varios grupos motores. Se trata de la puesta en marcha de un Espacio social para la realización de actividades comunitarias autogestionadas. En esta ocasión, el tipo de iniciativa y las temáticas sobre las que versan las tareas comunes propician en mayor medida el buen funcionamiento de los grupos motores, junto con la posibilidad de contar con un espacio disponible para sus actividades. También influye el hecho de que la comunidad cuenta con mayor experiencia, cultura participativa y capacidad de auto aprendizaje tras muchos años funcionando con anterioridad en diversos grupos motores en Zarzalejo.

C) Clima grupal:

En las experiencias participativas, especialmente en las más exitosas y consolidadas, se ha observado que los esfuerzos del grupo motor no solamente van dirigidos al cumplimiento de la tarea común. También se realizan acciones para generar un clima grupal positivo atendiendo a aspectos lúdicos y al cuidado entre las personas integrantes, ya que ambas cuestiones son relevantes y necesarias en los grupos motores.

Se observa que los grupos motores tienen el riesgo de carecer de un clima grupal positivo. Tras el análisis, se han identificado las siguientes causas:

1. La falta de prácticas colaborativas y cuidadoras existentes en la cotidianidad dentro de los ámbitos educativos, laborales y comunitarios, más allá de las interacciones que puedan darse en otros ámbitos distintos de mayor confianza, como la familia o los amigos. En contrapartida, la práctica que los grupos motores van adquiriendo con el tiempo, junto con formaciones y autoformaciones que en ocasiones se dan, son elementos que favorecen un clima grupal positivo.
2. A veces el sentido de los grupos motores se reduce al cumplimiento de la tarea común, como fin explícito y tangible. Por consiguiente, las personas integrantes del grupo, y a veces también el personal técnico que facilita investigaciones y procesos participativos, obvian o minusvaloran los aspectos intangibles relacionados con lo lúdico y el cuidado.

En el año 2019 se conforma el grupo motor del proceso participativo impulsado a nivel institucional en Parla. Este grupo, aun estando conformado principalmente por personas vinculadas a asociaciones y colectivos sociales del municipio, difiere mucho de su funcionamiento de los consejos sectoriales que tradicionalmente se dan en muchas localidades. En este sentido, hay que destacar que este órgano participativo no contó para su creación con una normativa interna que estableciera, entre otras cosas, un número y perfil determinado de integrantes, unos cargos internos o unos mecanismos de toma de decisiones. En este grupo motor no hay representantes de partidos políticos municipales, pero sí una interacción permanente con la Concejalía de Participación. Lo que más diferencia a este grupo de un consejo sectorial es que su tarea principal no es ejercer como órgano consultivo respecto a las políticas públicas municipales, sino trabajar colaborativamente con el Ayuntamiento y en red con otras organizaciones sociales en la realización de iniciativas concretas. El análisis de las tareas comunes realizadas de esta

manera evidencia un ejemplo de coproducción de política pública local porque lo característico son acciones donde difícilmente puede distinguirse si su diseño y ejecución es de iniciativa institucional o social, y además porque el planteamiento y la forma de actuar es en red.

El grupo motor de Parla se reúne con una frecuencia mensual. A pesar del contacto permanente que mantienen a través de la red social que comparten, la atención por el cuidado mutuo está presente en los encuentros mensuales, ya que se realizan rotando de sede e incluyendo momentos para la diversión y la práctica del cuidado.

La cronología del grupo viene marcada por las tareas comunes en las que ha intervenido, variando la composición de las personas integrantes y el nivel de implicación en cada una de ellas: Jornadas anuales de asociacionismo y participación ciudadana basadas en un formato original y divertido; un proyecto participativo para la promoción de una identidad local positiva; un mapa de recursos participativos, cuidados y emociones; un programa de radio sobre el asociacionismo local; y una exposición sobre memoria histórica de los movimientos sociales y vecinales de la ciudad. Puede observarse que, a diferencia de las políticas públicas y las iniciativas sociales de otras localidades, todos estos proyectos atienden a demandas sociales y priorizan objetivos que se centran en aspectos intangibles. Por último, hay que destacar que la importancia por los aspectos intangibles y el cuidado mutuo dentro del grupo motor de Parla también se evidencia en el intercambio de información y las prácticas colaborativas que cada vez se dan con más frecuencia entre asociaciones.

4.3. SÍNTESIS DE RESULTADOS

Las conclusiones de los resultados que se han expuesto se resumen en estos tres puntos:

1. Mayor comprensión de los grupos motores:

Se ha podido corroborar que los grupos motores no son grupos de vanguardia ni de representantes, sino grupos de base que funcionan como inteligencias colectivas y desde la confianza de conocerse en lo inmediato. En concreto, son grupos formados por un mínimo de 3 personas con perfiles heterogéneos que a título particular se comprometen de manera activa y por un tiempo determinado a la realización de forma coordinada con la comunidad de una tarea común que les parece viable, útil y motivadora.

2. Características identificadas en los grupos motores:

- Atienden al déficit común de seguir formas democráticas participativas no solamente en iniciativas promovidas por políticas públicas, movimientos sociales o ámbitos académicos, sino también internamente en espacios comunitarios, educativos y laborales u organizaciones como partidos, sindicatos y asociaciones.
- Son una pieza más dentro de un conjunto de elementos que articulan una investigación o proceso participativo. Pueden conformarse en cualquier momento, aunque predominantemente se hace en alguna de estas ocasiones: en el diseño del proyecto, al comienzo de la investigación participativa o la etapa de diagnóstico de un proceso participativo, al comienzo de la fase de ejecución de propuestas obtenidas tras realizar un proceso participativo. Además, en todo momento están abiertos a la incorporación de nuevas personas integrantes.

- Generan entusiasmos para trabajar participativamente problemas cotidianos compartidos que se sienten como prioritarios.
- Son órganos participativos que se articulan con otros órganos participativos existentes, ya sean estos últimos permanentes o esporádicos.
- La pluralidad en su composición, la atención a los aspectos lúdicos y al cuidado dentro del grupo, el uso de metodologías participativas y su madurez deliberativa favorecen la actividad del grupo motor y su capacidad creativa.
- Los principales riesgos identificados en los grupos motores han sido:
 1. Diseñar la investigación o proceso participativo de manera que no beneficie o incluso perjudique a los actores sociales que se pretenderá implicar, ya que en este contexto se dificultará la conformación de un grupo motor.
 2. Carecer de un clima grupal positivo dentro del grupo motor por no prestar la suficiente atención a los aspectos lúdicos y al cuidado entre las personas integrantes.
 3. Asumir un grupo motor posturas cerradas en la realización de la tarea y actuar en la práctica como si dicha tarea fuera exclusivamente propia.
 4. Gestionar de manera inadecuada o ignorar los conflictos de intereses y la diversidad de puntos de vista en el interior del grupo motor, algo común en cualquier tipo de grupo.
 5. Carecer de la metodología participativa adecuada en el momento en el que puede ser más necesaria.
- 3. Impactos de los grupos motores observados en los procesos participativos:
 - Ponen las bases de frentes más amplios porque las perspectivas y acciones de los grupos motores tienen buena acogida debido a que su sentido se fundamenta en lo común y cotidiano.
 - Atienden al déficit existente de formas participativas que favorezcan la coproducción de políticas públicas y la horizontalidad en las relaciones sociales.
 - Generan confianza y entusiasmo.
 - Favorecen la continuidad y sostenibilidad de la participación.

5. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

El grupo motor se ha ido convirtiendo, cada vez con más pujanza, en un componente de los procesos participativos que recurren a metodologías de investigación, intervención y acción social desde enfoques de democracia participativa. Sin embargo, en la literatura que aborda las metodologías participativas pueden encontrarse escasas referencias a grupos que mantienen similitudes y diferencias respecto a los grupos motores, tal como se han expuesto en este artículo.

Los grupos operativos de la psicología social de Pichón-Rivière (1970), un autor con una amplia escuela en América Latina, se basan en sus trabajos sobre las "teorías del vínculo" y sus

prácticas de terapias psico-sociales. El E.C.R.O es el “Esquema Conceptual Referencial Operativo” a partir del cual se analizan las situaciones en que están las personas y los grupos para posteriormente producir cambios mediante tareas y grupos operativos. En esta investigación se han tomado estas aportaciones de referencia para pasar del E.C.R.O. al R.O.C.E. Es decir, los casos analizados muestran que son las “relaciones operativas” las que producen las “conceptualizaciones eficientes”. En el caso de los grupos motores se observa que unas buenas relaciones (confianzas, cuidados, etc.) que generan unos resultados palpables para el propio grupo, y para su entorno de “conjuntos de acción”, son la base sobre la que es posible hacer alguna sistematización “conceptual y eficiente”. De esta manera, se apuesta por una secuencia de procesos con “acción-reflexión-acción”, muy situados desde los entramados y vínculos dónde el grupo motor tiene operatividad (Villasante, 2014).

En la tradición de la IAP, el trabajo pionero en España de López de Ceballos (1993) hace referencia a los GIAP o Grupos de Investigación-Acción Participativos. Sus aportes los recogen Bru y Basagoiti (2000), mencionando varios tipos de grupos motores: informados, conformados, etc. Es decir, no hay un solo modelo de referencia o definición, sino una tipología variada según las circunstancias concretas de partida. Esta aportación se considera más interesante que otras sobre el tema, y tal visión coincide con la diversidad y complejidad que se da en los grupos motores según se plantea en este trabajo. Por ejemplo, la tipología en los Planes Comunitarios que Marchioni (2006) impulsó en diferentes barrios del estado español distingue entre un grupo más técnico y un grupo más vecinal. Hay una lógica, puesto que cada uno de estos grupos tiene su lenguaje propio (más técnico, más popular) y horarios de reunión distintos (de mañana, de tarde), y esto dificulta unas tareas conjuntas, aun cuando haya intentos de programación común. Sin embargo, en los casos aquí analizados y en otros desarrollados por los autores, se refleja que es posible y conveniente que el grupo motor esté más unificado, sobre todo para que la parte técnica de un proceso se sitúe en horarios y lenguajes al ritmo de los sectores activos de base. No al revés, cuando los vecinos/as intentan copiar los lenguajes y maneras tecnicistas, que también suele darse, en un intento de emular a “dirigentes” y distanciarse de las bases sociales. Reconociendo la fuerza de los vínculos débiles (Granovetter, 2000), puede afirmarse que los/as técnicos en dinamización son los que deben aprovechar sus escuchas generadoras para cuidar y facilitar los procesos.

Los hallazgos evidenciados en el artículo sobre los grupos motores han permitido dimensionarlos de manera más clara dentro de un proceso participativo amplio, y llegar a la conclusión de que son un factor favorable y contribuyente a un mayor avance y alcance de las prácticas participativas. Se ha podido constatar que, donde estos grupos han tenido un papel activo y han sido agentes dinamizadores y catalizadores del proceso, la marcha del mismo ha sido más productiva y transformadora.

No obstante, cabe recordar que esta investigación tiene un carácter exploratorio y, por tanto, debería completarse con aportaciones y análisis ulteriores que contribuyan a la discusión y profundización de los aspectos tratados. Los grupos motores, en tanto grupos sociales enmarcados en procesos participativos, requieren una atención especial que permita, por un lado, atender a las dificultades e incertidumbres que existen respecto su implementación y dinamización y, por otro, avanzar en su conceptualización, definición, evaluación y categorización.

6. REFERENCIAS

- Ahedo Gurrutxaga, I. (2021). Más allá de los márgenes del neoliberalismo: fundamentos biológicos y neurológicos de la investigación-acción. *IJAR–Revista Internacional de Investigación Acción*, 17(2), 115-137. <https://www.budrich-journals.de/index.php/ijar/article/view/37801>
- Austin, J. R. (2003). Transactive memory in organizational groups: The effects of content, consensus, specialization, and accuracy on group performance. *Journal of Applied Psychology*, 88, 866-878. https://www.researchgate.net/publication/9075175_Transactive_Memory_in_Organizational_Groups_The_Effects_of_Content_Consensus_Specialization_and_Accuracy_on_Group_Performance
- Azorín, F. y Sánchez Crespo, J.L. (1986). *Métodos y aplicaciones de muestreo*. Alianza.
- Azulai, A. (2021). Are grounded theory and action research compatible? Considerations for methodological triangulation. *Canadian Journal of Action Research*, 21(2), 4-24. <https://doi.org/10.33524/cjar.v21i2.485>
- Basagoiti, M. y Bru, P. (2000). "Mira quién habla". El trabajo con grupos en la IAP. En T.R. Villasante; Montañés, M. y Martí, J. (coords.), *La investigación social participativa*, 125-142. El Viejo Topo. <https://studylib.es/doc/6732784/-mira-quien-habla.-el-trabajo-con-grupos-en-la-iap-1>
- Canto, J. M. (2000). *Dinámica de grupos. Aspectos técnicos, ámbitos de intervención y fundamentos teóricos*. Ediciones Aljibe.
- Cembranos, F. y Medina, J. A. (2003). *Grupos inteligentes*. Popular.
- CIMAS (VV.AA.) (2015). *Metodologías participativas: sociopraxis para la creatividad social*. Dextra Editorial.
- Chambers, R. (1983). *Rural Development. Putting The Last First*. Longman.
- Chevalier, J. & Buckles, D. (2019). *Handbook for Participatory Action Research, planning and evaluation*. SAS2 Dialogue. https://www.betterevaluation.org/sites/default/files/Toolkit_En_March7_2013-S.pdf
- Cota, A. S.; Álvarez Veinguer, A.; Olmos Alcaraz, A.; Sebastiani, L.; García Soto, R. y Fernández Alberdi, B. (2017). La construcción de comunes en la lucha por la vivienda: etnografía colaborativa junto al colectivo Stop Desahucios 15M Granada y la PAH de Barcelona, 119-136. En: VV.AA., *Rebeldías en común. Sobre comunales, nuevos comunes y economías cooperativas. Libros en Acción (Cartografías del vivir; 7)*. <http://hdl.handle.net/10481/47253>
- Denzau, A. & North, D. (1994). Shared Mental Models: Ideologies and Institutions. *Kyklos*, 47(1), 3-31. <https://doi.org/10.1111/j.1467-6435.1994.tb02246.x>
- Fals Borda, O. (1970). *Ciencia propia y colonialismo intelectual*. Nuestro Tiempo.
- Fals Borda, O. y Rodríguez Brandao, C. (1986). *Investigación participativa*. Instituto del Hombre.

Fernández-Martínez, J.L.; García-Espín, P. y Jiménez-Sánchez, M. (2020). Frustración participativa: el efecto cultural no deseado de las innovaciones democráticas locales. *Administración y Sociedad*, 52(5), 718–748. <https://doi.org/10.1177/0095399719833628>

Freire, P. (1967). *La educación como práctica de la libertad*. Paz e Terra.

Galtung, J. (2004). *Trascender y transformar: una introducción al trabajo de conflictos*. UNAM-Quimera.

Ganuzo, E. y Mendiárat, A. (2020). *La democracia es posible. Sorteo cívico y deliberación para rescatar el poder de la ciudadanía*. Consonni.

García Borrego, I. (2006). El método cualitativo aplicado a la investigación medioambiental: grupos de discusión y entrevistas. En L. Camarero (coord.), *Medio Ambiente y Sociedad*. Thomson.

García-Jaramillo, L. y Palacio-Jaramillo, J.I. (2022). Participación ciudadana en procesos de gobernanza regulatoria local. Análisis de la construcción normativa en la Alcaldía de Medellín (Colombia) (2017-2018). *Revista Derecho del Estado* (51), 103-135. <https://doi.org/10.18601/01229893.n51.04>

Granovetter (2000). La fuerza de los vínculos débiles. En *Análisis de Redes Sociales. Monográfico de Política y Sociedad*, 33. UCM. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=154588>

Greenwood, D. J., & Levin, M. (1998). Action research, science, and the co-optation of social research. *Studies in cultures, organizations and societies*, 4(2), 237-261. <https://scirp.org/reference/referencespapers.aspx?referenceid=1773272>

Guattari, F.; Lapassade, G.; Lourau, R.; Mendel, G.; Ardoino, J.; Dubost, J.; Levy, A. y Mier Garza, R. (1981). *La intervención institucional*. Folios Ediciones.

Hackman, J.R. & Morris, C.G. (1975). Group tasks, group interaction process, and group performance: a review and proposed integration. In L. Berkowitz (Ed.), *Advances in Experimental Social Psychology*, 8, 45-49. Academic Press.

Haraway, D. (1991). *Simians, Cyborgs and Women*. Routledge.

Hare, A. P. (1976). *Handbook of Small Group Research*. The Free Press.

Homans, G. C. (1950), *The Human Group*. Harcourt, Brace & Co.

Ilgen, D. R.; Hollenbeck, J. R.; Johnson, M. & Jundt, D. (2005). Teams in organizations: From I-P-O models to IMOI models. *Annual Review of Psychology*, 56, 517-544. <https://doi.org/10.1146/annurev.psych.56.091103.070250>

Jaime Ruiz, E.D. (ed.) (2020). *Actores sociales, acciones colectivas y transformación social*. USTA.

Ibáñez, J. (1986): *Del algoritmo al sujeto. Perspectivas de la investigación social*. Siglo XXI.

— (1990). Nuevos avances en la investigación social: la investigación social de segundo orden. *Suplemento de Anthropos*, N° 22.

Kozlowski, S. W. J.; Gully, S. M.; Nason, E. R. & Smith, E.M. (1999). Developing adaptative teams: A theory of compilation and performance across levels and time. In D. R. Ilgen y E. D. Pu-

- latos (Eds.), *The Changing Nature of Work and Performance: Implications for Staffing, Personnel Actions, and Development*. Jossey-Bass.
- Kropotkin, P. (1902). *Mutual Aid: A Factor of Evolution*. Heinemann.
- Lenette, C. (2022). *Participatory Action Research. Ethics and Decolonization*. Oxford University Press.
- Lewin, K. (1951). *Field theory in social science: selected theoretical papers* (Edited by Dorwin Cartwright). Harper & Row.
- López de Ceballos, P. (1993). La IAP: un enfoque integral. *Documentación Social*, 92, 71-78.
- Marchioni, M. (2006). Democracia participativa y crisis de la política. La experiencia de los planes comunitarios. *Cuadernos de Trabajo Social*, 19, 213-224.
- Matus, C. (1987). *Política, Planificación y Gobierno*. Fundación ALTADIR, Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social.
- McGrath, J.E. (1964). *Social Psychology: A Brief Introduction*. Holt, Rinehart & Winston.
- Montañés, M. (2009). *Metodología y Técnica participativa (Teoría y práctica de una estrategia de investigación participativa)*. Universitat Oberta de Catalunya.
- Noboa, A. (2019). Caminos de confluencias entre el pensamiento complejo y la Investigación Acción Participativa en Latinoamérica. *Revista Latinoamericana de Metodología de la Investigación Social*, 9(17), 50-68. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7879346>
- Paño Yáñez, P. (2022). Etnografías críticas de acción participativa. Propuesta por la confluencia de la etnografía y las metodologías de investigación acción participativa. *Revista Latinoamericana de Metodología de las Ciencias Sociales*, 12(2), e114. <https://doi.org/10.24215/18537863e114>
- Pichon-Rivière, E. (1970). Del psicoanálisis a la psicología social. *Galerna*. 2 vol.
- (1985). *El proceso creador*. Nueva Visión.
- Rappaport, J. (2007). Más allá de la escritura: la epistemología de la etnografía en colaboración. *Revista Colombiana de Antropología*, 43, 197-229. <https://revistas.icanh.gov.co/index.php/rca/article/view/1108>
- Rico, R.; Alcover, C.M., y Taberner, C. (2010). Efectividad de los Equipos de Trabajo: una Revisión de la última década de investigación (1999-2009). *Revista de Psicología del Trabajo y de las Organizaciones*, 26(1), 47-71. http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1576-59622010000100004&lng=es&tlng=es
- Rodríguez, C. y Jara-lñiguez, I. (2020). El proceso de presupuesto participativo ¿adhesión o decepción ciudadana? Caso: Gobierno Autónomo Descentralizado de la Concordia. *Revista Española de la Transparencia*, 11, 267-292. <https://doi.org/10.51915/ret.108>
- Smith, J.; Flowers, P. & Michael, L. (2009). *Interpretative phenomenological analysis: Theory, method and research*. Sage. https://www.researchgate.net/publication/221670349_Interpretative_Phenomenological_Analysis_Theory_Method_and_Research

Smith, J. y Shinebourne, P. (2012). Análisis fenomenológico interpretativo. En H. Cooper (Ed.), *Manual APA de Métodos de Investigación en Psicología*. Asociación Americana de Psicología.

Stake, R.R. (1999). *Investigación con estudio de casos*. Ediciones Morata.

Suárez, M. (2021). Teoría y práctica de las metodologías participativas. Análisis de su utilización para la elaboración de agendas de desarrollo territorial en Uruguay. *De Prácticas y Discursos, Cuadernos de Ciencias Sociales*, 10(15). <https://revistas.unne.edu.ar/index.php/dpd/article/view/4818>

Villasante, T.R. (2006). *Desbordes creativos. Estilos y estrategias para la transformación social*. La Catarata.

— (2014). *Redes de vida desbordantes. Fundamentos para el cambio de la vida cotidiana (capítulo 6)*. La Catarata.

— (2017) *Democracias transformadoras. Experiencias emergentes y alternativas desde los comunes (capítulo 7)*. El Viejo Topo.

Wood, L. (2020). *Participatory action learning and action research: Theory, practice and process*. Routledge.

Zambrano Constanzo, A.; Henríquez Fernández, D. y Saldías Alarcón, A. (2021). Evaluación participativa de la dinámica psicosocial comunitaria desde la perspectiva del fortalecimiento comunitario. *Psicoperspectivas*, 20(2), 5-17. <https://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol20-issue2-fulltext-2210>