

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CAJAMARCA

ESCUELA DE POSTGRADO



MAESTRÍA EN CIENCIAS

MENCIÓN: DESARROLLO Y MEDIO AMBIENTE

TESIS

**INTERESES POBLACION - EMPRESA Y GESTIÓN DE LA CONFLICTIVIDAD
SOCIOAMBIENTAL EN EL PROCESO CONSTRUCTIVO DE LA CARRETERA**

KUNTUR WASI

Para optar el Grado Académico de

MAESTRO EN CIENCIAS

Presentado por:

ROLANDO ALFREDO BURGA VÁSQUEZ

Asesor:

Dr. VÍCTOR HUGO DELGADO CÉSPEDES

CAJAMARCA - PERÚ

2017

COPYRIGHT © 2017 by
ROLANDO ALFREDO BURGA VÁSQUEZ
Todos los derechos reservados

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CAJAMARCA

ESCUELA DE POSTGRADO



MAESTRÍA EN CIENCIAS

MENCIÓN: DESARROLLO Y MEDIO AMBIENTE

TESIS APROBADA:

**INTERESES POBLACION - EMPRESA Y GESTIÓN DE LA CONFLICTIVIDAD
SOCIOAMBIENTAL EN EL PROCESO CONSTRUCTIVO DE LA CARRETERA
KUNTUR WASI**

Para optar el Grado Académico de

MAESTRO EN CIENCIAS

Presentado por:

ROLANDO ALFREDO BURGA VÁSQUEZ

Comité científico:

Dr. Víctor Hugo Delgado Céspedes
Asesor

Dr. Glicerio Delgado Vílchez
Miembro de Comité Científico

Dra. Doris Castañeda Abanto
Miembro de Comité Científico

M.Cs. Jorge Becerra Muñoz
Miembro de Comité Científico

Cajamarca – Perú

2017



Universidad Nacional de Cajamarca

"NORTE DE LA UNIVERSIDAD PERUANA"

Escuela de Posgrado

CAJAMARCA - PERÚ

ACTA DE SUSTENTACIÓN PÚBLICA DE TESIS

Siendo las 11:00 de la mañana del día 08 de marzo de 2017, reunidos en el Auditorio de la Escuela de Posgrado de la Universidad Nacional de Cajamarca, los miembros del Comité Científico presidido por el **Dr. GRICERIO DELGADO VILCHEZ**, en representación del Director y como Miembro del Comité Científico, **Dr. VÍCTOR DELGADO CÉSPEDES**, en calidad de Asesor, **Dra. DORIS CASTAÑEDA ABANTO**, **M.Cs. JORGE LUIS BECERRA MUÑOZ**, como integrantes del Comité Científico Titular; actuando de conformidad con el Reglamento de la Escuela de Posgrado, se dio inicio a la SUSTENTACIÓN PÚBLICA de la tesis titulada "**INTERESES POBLACIÓN - EMPRESA Y GESTIÓN DE LA CONFLICTIVIDAD SOCIOAMBIENTAL EN EL PROCESO CONSTRUCTIVO DE LA CARRETERA KUNTUR WASI**", presentada por el alumno **ROLANDO ALFREDO BURGA VÁSQUEZ**, con la finalidad de optar el Grado Académico de MAESTRO EN CIENCIAS, en la Unidad de Posgrado de la Facultad de CIENCIAS SOCIALES con Mención en Planificación para el Desarrollo, Línea Desarrollo y Medio Ambiente.

Realizada la exposición de la Tesis y absueltas las preguntas formuladas por el Comité Científico, y luego de la deliberación, se acordó... *Aprobada*... la mencionada Tesis con la calificación de... *Diez y ocho*... *Magno Cum Laude*...; en tal virtud el alumno **ROLANDO ALFREDO BURGA VÁSQUEZ**, está apto para recibir en ceremonia especial el Diploma que lo acredita como MAESTRO EN CIENCIAS, en la Unidad de Posgrado de la Facultad de Ciencias Sociales, con Mención en Planificación para el Desarrollo, Línea DESARROLLO Y MEDIO AMBIENTE.

Siendo las *12:20*... horas del mismo día, se dio por concluido el acto.

Dr. Gricorio Delgado Vilchez
Miembro de Comité Científico

Dr. Victor Delgado Céspedes
Asesor

Dra. Doris Castañeda Abanto
Miembro de Comité Científico

M.Cs. Jorge Becerra Muñoz
Miembro de Comité Científico

DEDICATORIA

A mi padre que me ilumina desde el cielo; a mi madre Zoila, por ser la luz cuando mis días son oscuros; a mi esposa María, por ser mi compañía, mi consuelo y el motor en mi vida; a Claudia y Adrián, mis hijos, quienes son la más grande bendición que tengo y mi fuente de inspiración.

Rolando Alfredo

AGRADECIMIENTO

Un agradecimiento especial para todas aquellas personas que contribuyeron con la finalización de esta investigación, sobre todo para el Dr. Víctor Hugo Delgado Céspedes, quien con sus atinados consejos me apoyó siempre en la consecución de mis metas y objetivos trazados.

Para mi querida caperuza, gracias por tu tiempo, apoyo y aliento, sin ti no habría podido terminar el presente trabajo. Gracias por tu sonrisa eterna e inolvidable, gracias por mostrarme la esperanza eterna de otra vida para volver a encontrarnos.

El Autor

RESUMEN

La investigación analiza la Gestión de la Conflictividad Socioambiental surgida a consecuencia de la construcción de la Carretera Kuntur Wasi y tiene como propósito la identificación y explicación de los intereses sociales, políticos, económicos y ambientales que actuaron como causales de la conflictividad Socioambiental y que son propios de la población afectada, funcionarios de las empresas intervinientes, así como autoridades y líderes políticos de la zona. La carretera Kuntur Wasi afectó a un total de 440 predios, considerándose como muestra a 205 familias afectadas, distribuidas en los tres tramos de la siguiente manera: Tramo 1 (96 encuestas), Tramo 2 (92 encuestas) y Tramo 3 (17 encuestas). Las técnicas de recolección de información utilizadas fueron: La observación, la encuesta, la entrevista, las cuales fueron analizadas y tratadas tanto cuantitativa como cualitativamente para complementar y profundizar la información de campo.

Palabras claves: Afectado, conflictividad, carretera, intereses, medio ambiente.

ABSTRACT

The research analyzes the Socio-environmental Conflict Management that emerged as a result of the construction of the Kuntur Wasi Road and its purpose is to identify and explain the social, political, economic and environmental interests that acted as causes of social and environmental conflict and that are characteristic of the affected population, officials of the intervening companies, as well as authorities and political leaders of the area. The Kuntur Wasi Road affected a total of 440 plots, with 205 affected families being sampled, distributed in the three sections as follows: Section 1 (96 surveys), Section 2 (92 surveys) and Section 3 (17 surveys). The data collection techniques used were: Observation, survey, interview, which were analyzed and treated both quantitatively and qualitatively to complement and deepen field information.

Key words: Affected, conflict, road, interests, environment.

INDICE DE CONTENIDOS

Contenido	Pág.
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
RESUMEN	vi
ABSTRACT	vii
INDICE DE CONTENIDOS	viii
INDICE DE TABLAS	xi
INDICE DE FIGURAS	xii
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I: EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	
1.1. Planteamiento del problema	3
1.2. Formulación del Problema	5
1.3. Justificación de la Investigación	5
1.3.1. Justificación Teórica	6
1.3.2. Justificación Metodológica	6
1.3.3. Justificación social y ambiental	6
1.4. Objetivos de la Investigación	7
1.4.1. Objetivo General	7
1.4.2. Objetivos específicos	7
CAPITULO II: MARCO TEORICO	
2.1. Antecedentes de la Investigación	8
2.1.1. Internacionales	8
2.1.2. Nacionales	10
2.1.3. Locales	11
2.2. Bases Teóricas	13
2.2.1. Enfoques del conflicto	13
2.2.1.1. Enfoque consensualista	13
a. Teoría Funcionalista	14
2.2.1.2. Enfoque conflictivista	15
a. Teoría del conflicto social	16
b. Teoría de las relaciones de poder	21
c. Teoría del conflicto de interés	22
d. Teoría de los conflictos socioambientales	22
2.2.1.3. Otras teorías	23
a. Interaccionismo simbólico	23
2.3. Bases Legales	24
2.3.1. Normatividad Ambiental Nacional	25
2.3.2. Normatividad Ambiental Sectorial	30
2.3.3. Normatividad Ambiental específica	31
2.4. Marco Conceptual	32
2.4.1. Conflicto Socioambiental	32

2.4.2. Tipología de los conflictos Socioambientales	32
2.4.3. Causas de un conflicto Socioambiental	33
2.4.4. Etapas de los Conflictos socioambientales	36
2.4.5. Gestión de Conflictos socioambientales	38
2.4.6. Formas de Solución de Conflictos.....	39
2.4.6.1. Autotutela o Autodefensa	39
2.4.6.2. Autocomposición	40
2.4.6.3. Heterocomposición	40
2.4.7. Medios Alternativos de Resolución de Conflictos (MARC's)	40
2.4.8. Políticas para la gestión de conflictos socio-ambientales en obras de infraestructura vial	42
2.4.8.1. Prevención	43
2.4.8.2. Mitigación	43
2.4.8.3. Solución	43
2.4.9. Alcances de las políticas de gestión de la conflictividad	44
2.4.9.1. Descripción del proyecto vial	44
2.4.9.2. Área de influencia	45
2.4.9.3. Stakeholders	46
2.4.9.4. Sistema de indicadores	49
2.5. Definición de términos básicos	50
2.6. Hipótesis, variables e indicadores	52
2.6.1. Hipótesis de Investigación	52
2.6.2. Diseño de contrastación de Hipótesis	53
2.6.2.1. Operacionalización de variables e indicadores	53
 CAPITULO III: PROCEDIMIENTO METODOLOGICO	
3.1. Ámbito de estudio	55
3.2. Diseño de la investigación	56
3.3. Unidad de análisis	57
3.4. Unidades de Observación	57
3.5. Población y muestra	58
3.5.1. Población	58
3.5.2. Muestra	58
3.6. Métodos	60
3.7. Fuentes y Técnicas de recolección de información	62
3.7.1. Fuentes de información	62
3.7.2. Técnicas de Recolección de Datos	63
3.8. Técnicas de análisis de datos	64
3.8.1. Tratamiento de los datos	64
3.8.2. Forma de análisis de los datos	64
 CAPITULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN	
4.1. Presentación de resultados	65
4.1.1. Datos socioeconómicos de los encuestados	66
4.1.2. Tipología de Intereses	72

4.1.2.1. Causas Ambientales de los Conflictos	76
4.1.2.2. Causas Económicas de los Conflictos	86
4.1.2.3. Causas Políticas de los Conflictos	94
4.1.3. Gestión de la Conflictividad	99
4.1.3.1. Prevención del conflicto	100
4.1.3.2. Mitigación del Conflicto	108
4.1.3.3. Solución del Conflicto	111
4.1.4. Consecuencias de la Conflictividad en la construcción de la Carretera Kuntur Wasi	115
CAPITULO V: CONTRASTACION DE HIPOTESIS	
Primer Objetivo	121
Segundo Objetivo	122
Tercer Objetivo	123
Cuarto Objetivo	124
Conclusiones	125
Sugerencias	127
Referencias	128
ANEXOS	135
APENDICES	160

ÍNDICE DE TABLAS

	DESCRIPCIÓN	Pág
Tabla 1	Mapeo de Stakeholders	49
Tabla 2	Ambito de intervención de la investigación	55
Tabla 3	Predios comprendidos dentro de la carretera Kuntur Wassi	58
Tabla 4	Distribución de encuestas por tramo de la Carretera Kuntur Wassi ...	59
Tabla 5	Programas asignados por afectación de edificaciones	92
Tabla 6	Incremento del presupuesto de obra de la carretera Kuntur Wasi por firma de actas de compromiso	117
Tabla 7	Principales tipos de conflictividad en el proceso constructivo de la carretera Kuntur Wasi	122
Tabla 8	Principales políticas y actividades para la gestión de la conflictividad en el proceso constructivo de la carretera Kuntur Wasi	123
Tabla 9	Principales consecuencias en el proceso de gestión de la conflictividad en el proceso constructivo de la carretera Kuntur Wasi	124

ÍNDICE DE FIGURAS

Figuras	DESCRIPCIÓN	Pág
Figura 1	Elementos del Conflicto	18
Figura 2	Etapas del Conflicto	38
Figura 3	Medios Alternativos de Resolución de Conflictos	42
Figura 4	Políticas para la gestión de conflictos socio-ambientales	44
Figura 5	Trazo definitivo de la carretera Kuntur Wasi	56
Figura 6	Relación de la unidad de análisis y las unidades de observación	58
Figura 7	Genero de los encuestados	66
Figura 8	Edad de los encuestados	69
Figura 9	Ocupación de los encuestados	70
Figura 10	Tipo de afectación generada por la construcción de la carretera	71
Figura 11	Existencia de rivalidades a causa de la construcción de la Carretera Kuntur Wasi	73
Figura 12	Actores involucrados en el proceso de conflictividad	74
Figura 13	Causales de la Conflictividad	75
Figura 14	Motivo de la conflictividad en la Construcción de la Carretera Kuntur Wasi por afectación de fuentes de agua	79
Figura 15	La afectación de tierras como causa de la conflictividad en la construcción de la Carretera Kuntur Wasi	80
Figura 16	La afectación del aire como causa de la conflictividad en la construcción de la Carretera Kuntur Wasi	82
Figura 17	La afectación de la flora como causa de la conflictividad en la construcción de la Carretera Kuntur Wasi	83
Figura 18	La afectación de la fauna como causa de la conflictividad en la construcción de la Carretera Kuntur Wasi	84
Figura 19	La afectación de la salud humana como causa de la conflictividad en la construcción de la Carretera Kuntur Wasi	85
Figura 20	El factor económico como causa del conflicto	86
Figura 21	Percepción acerca de las causas económicas de la conflictividad ...	87
Figura 22	La afectación de terrenos como motivo de la conflictividad	88
Figura 23	La afectación de edificaciones como motivo de la conflictividad ...	91
Figura 24	La afectación de plantaciones como motivo de la conflictividad	93
Figura 25	El factor político como causa del conflicto	94
Figura 26	Actores políticos como causantes de la conflictividad	95
Figura 27	Factores políticos que contribuyeron a la generación de los conflictos	98
Figura 28	La toma de decisiones como factor de prevención del conflicto	101
Figura 29	Las decisiones y compromisos adoptados para la prevención de la conflictividad	102
Figura 30	Intervención de autoridades como estrategia de prevención de los conflictos	103
Figura 31	Autoridad que intervino en la prevención de los conflictos	105
Figura 32	Conocimiento del afectado acerca de las políticas de prevención del conflicto	106

Figura 33	Estrategias de prevención del conflicto más conocidas por los afectados	107
Figura 34	Realización de asambleas comunales como estrategia de mitigación de conflictos	108
Figura 35	Participación de Autoridades o Líderes comunales en la reuniones o asambleas de mitigación del conflicto	109
Figura 36	Firma de compromisos dentro de las asambleas como una estrategia de mitigación de conflictos	109
Figura 37	Actores intervinientes en la firma de compromisos para mitigar los conflictos	110
Figura 38	Acciones no ejecutadas que significaron la agudización de los conflictos	111
Figura 39	Ejecución de acciones para solucionar los conflictos surgidos	113
Figura 40	Acciones ejecutadas como alternativas, políticas o estrategias de solución de conflictos	114

INTRODUCCIÓN

La presente investigación, estudia la Gestión de la Conflictividad Socioambiental surgida a consecuencia de la construcción de la Carretera Chilete - San Pablo - Empalme Ruta 3N (Km. 25 Carretera Cajamarca - Bambamarca)¹, con un total de 72+930.52 Kms.

Desde inicios del proyecto (enero del 2006) la conflictividad en la zona se ha manifestado en diferentes facetas: Presencia de personas y grupos que buscaban sus propios intereses, la presión por parte de Minera Yanacocha S.R.L., y PROVIAS Nacional - MTC, para iniciar el proyecto sin haberse liberado la totalidad de predios afectados, el deficiente nivel educativo, cultural y económico de la población de la zona y la presión de grupos opositores al tema de la Minería, dificultaban el acercamiento con la población a fin de negociar posibles soluciones a cada uno de los conflictos surgidos, esto motivó la implementación de una serie de políticas con la finalidad de gestionar la Conflictividad a fin de poder cumplir con los plazos propuestos para la finalización de la obra.

La carretera Kuntur Wasi, que comprende las zonas de Chilete – San Pablo – Intersección Ruta 3N (Km 25 Carretera Cajamarca – Bambamarca), políticamente se desarrolla en las provincias de Contumazá, San Pablo y Cajamarca, en el departamento de Cajamarca. Se encuentra a una altitud variable entre 850 a 3 800 m.s.n.m. y tiene una longitud total de 72.30 km. Esta carretera permite la conexión de la Ruta 8 (km 90 de la carretera Ciudad de Dios - Cajamarca) con la Ruta 3N (km 25 de la carretera Cajamarca - Bambamarca) y fue construida por PROVIAS NACIONAL, por tanto es de uso público.

La carretera Kuntur Wasi tuvo un total de 440 afectaciones, de las cuales se tomó como muestra a 205 familias afectadas, distribuidas en los tres tramos de la siguiente manera: Tramo I (96 encuestas), Tramo 2 (92 encuestas) y Tramo 3 (17 encuestas).

¹ La carretera Kuntur Wasi, es originalmente denominada Carretera Chilete - San Pablo - Empalme Ruta 3N (Km. 25 Carretera Cajamarca - Bambamarca).

Las técnicas de recolección de datos utilizadas fueron: la encuesta, la cual fue analizada y tratada estadísticamente; y la entrevista y observación con la finalidad de recabar datos cualitativos que aporten profundidad a la interpretación de los resultados obtenidos en campo.

El diseño de la investigación es el no experimental, explicativa y el análisis de resultado se realizó bajo el enfoque cuantitativo.

El trabajo ha sido estructurado en cinco capítulos: *El capítulo I:* El problema de Investigación, donde se desarrolla el planteamiento del problema, formulación del problema, Justificación de la Investigación y objetivos de investigación (general y específicos). *Capítulo II: Marco Teórico:* Antecedentes de la Investigación, bases teóricas, bases legales, marco conceptual y definición de términos básicos. *Capítulo III:* Planteamiento Metodológico: ámbito de estudio, diseño de la investigación, unidades de análisis, unidades de observación, población y muestra, métodos, fuentes y técnicas de recolección de información, y las técnicas de análisis de datos. *El Capítulo IV: Resultados y discusión.* *Capítulo V: Contrastación de Hipótesis.* Finalmente, se presenta una sección con las conclusiones y sugerencias obtenidas durante el trabajo de campo, derivadas de los objetivos propuestos.

El Autor

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Planteamiento del problema

Según convenio interinstitucional 037-2005, firmado el 20 de Agosto del 2005, las empresas Mineras Yanacocha, Goldfields y el Gobierno del Perú a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) - PROVIAS Nacional, suscribieron el referido convenio, con la finalidad de ejecutar el Proyecto “Mejoramiento a nivel de la transitabilidad de la carretera Chilete - San Pablo - empalme ruta 3N (km. 25 Carretera Cajamarca - Bambamarca)”, fijándose un monto total de US \$ 59.9 millones de dólares americanos.

A pesar de que la legislación ambiental peruana exige la elaboración de los Estudios de Impacto Ambiental (E.I.A.) para todas las obras públicas o privadas antes de su ejecución, existen aspectos no contemplados tanto en el ámbito social y el Ambiental. Estos puntos no contemplados en los E.I.As., son los que generan una gran cadena de dificultades, culminando muchos de ellos en conflictos socioambientales que dificultan la construcción de una obra de infraestructura de envergadura ya sea vial o de cualquier otro tipo.

La carretera Kuntur Wasi es una Infraestructura construida a través de un financiamiento Mixto (Asociación Público-privada u obra por impuestos), en donde los entes financieros fueron las mineras Yanacocha y Goldfields, figuras que propiciaron la generación de intereses por parte de los pobladores y autoridades alrededor de las figuras de las mineras involucradas, hecho que significó un detonante para la conflictividad tanto social, ambiental, política y económica.

La construcción de obras de envergadura afecta directa o indirectamente el modo o estatus de vida de las comunidades aledañas, así mismo, a cada una de las especies forestales, animales, minerales y acuíferos ubicados en el curso de la vía.

Para la realización de los estudios técnicos y sociales, se contrató a la empresa CESEL Ingenieros S.A., la misma que ejecutó el proyecto técnico definitivo, el catastro de predios afectados y la consecución de la licencia social para dar inicio a las actividades de construcción de la Carretera Kuntur Wasi; siempre supervisados y dirigidos por personal de Minera Yanacocha.

Este primer momento significó el punto de partida de la conflictividad en la zona, teniendo como trasfondo los siguientes puntos: Presencia de personal de mina (vehículos y personal con indumentaria de mina), reclamo de compensación por terrenos afectados, presencia de grupos opositores denominados “ambientalistas” que aducían que los cerros aledaños a la carretera iban a ser explotados por parte de Minera Yanacocha, presencia de intereses personales y grupales por parte de ciertos grupos de pobladores y el creciente interés de la empresa Minera Yanacocha S.R.L. para construir la vía en el menor plazo posible.

Posteriormente se contrató a la empresa LOHV Consultores E.I.R.L. a fin de ejecutar el “Plan de Acción y Compensación para el Reasentamiento Involuntario” - PACRI² de la Carretera Chilete - San Pablo - Empalme Ruta 3N (Km. 25 Carretera Cajamarca - Bambamarca), estudio que se ejecutó antes del inicio de la construcción de las obras de la vía, el mismo que consiste en la aplicación de distintos programas y proyectos que permitieron resarcir y/o disminuir todos aquellos impactos negativos causados a la población por la construcción de la carretera; surgiendo nuevos problemas durante esta etapa, como la disconformidad de los pobladores hacia la cantidad de dinero recibido como compensación por cada uno de los predios afectados.

Debido a los acuerdos tomados con la población durante esta etapa, la empresa LOHV Consultores E.I.R.L. es recontractada a fin de dirigir el Plan de Gestión de Responsabilidad Social y Acompañamiento a la empresa constructora Chan Chan

² La Ley N° 27638: Ley que facilita la ejecución de obras públicas viales, estipula la implementación obligatoria de los Planes de Compensación para la construcción de Obras viales y La Resolución Directoral N° 007-2004-MTC-16 del 19 de enero del 2004, contiene las Directrices para la Elaboración y Aplicación de Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI) para Proyectos de Infraestructura de Transporte. Dicha norma tiene como finalidad uniformizar la formulación de los Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario, para proyectos de Infraestructura de Transportes, estableciendo una estructura básica para su elaboración y ejecución. El objetivo de estas norma es asegurar que la población afectada por un proyecto reciba una compensación justa y soluciones adecuadas a la situación generada por éste; además, considera al reasentamiento como una oportunidad de desarrollo sostenible, por tanto, las acciones deben dirigirse a la reposición física de las pérdidas, reconstitución de actividades económicas y rehabilitación de las condiciones de vida de las familias afectadas.

durante la etapa de construcción de la vía, durante la cual surgen nuevos y mayores conflictos entre las empresas intervinientes y los comuneros; dentro de las principales se pueden detallar: Reclamos por mayores afectaciones de áreas debido al deslizamiento de taludes y/o rellenos, reclamos por afectaciones de especies agrícolas, forestales y acuíferos, reclamos por modificación del eje de vía, lo cual trajo consigo nuevas afectaciones, la presencia de grupos opositores que no permitían el avance de la obra, los reclamos por afectaciones de viviendas y otras edificaciones, los reclamos referidos a la contaminación de agua, suelo y aire debido al proceso constructivo de la vía y la instalación de obras adicionales que podrán perjudicar parcelas agrícolas.

Todo esto propició la implementación de políticas por parte de las empresas intervinientes a fin de prevenir, mitigar y solucionar cada uno de los conflictos presentados a consecuencia de la construcción de la carretera Kuntur Wasi. La implementación de estas políticas generó la ampliación del plazo de entrega de obra, así como el incremento del presupuesto planificado en un primer momento.

1.2. Formulación del Problema

Para efectos del desarrollo de la presente investigación titulada “Gestión de la Conflictividad socioambiental en la construcción de la Carretera Kuntur Wasi”, se formuló el siguiente problema de Investigación:

- ✓ ¿Cuál es la influencia de los intereses población-empresa en la gestión de la conflictividad en el proceso constructivo de la carretera Kuntur Wasi?

1.3. Justificación de la Investigación

La presente investigación describe y analiza la gestión de la conflictividad socioambiental generada a consecuencia del proceso constructivo de la Carretera Kuntur Wasi, la cual ha sobrepasado el plazo de ejecución propuesto, debido a los innumerables reclamos y paralizaciones surgidas, por lo cual, se realizó un análisis transparente acerca de la conflictividad surgida, ya que esto trajo consigo obstáculos no sólo económicos, sino también de tiempos, tanto para las empresas intervinientes como para la población de la zona.

1.3.1. Justificación Teórica

A través de la bibliografía existente acerca del conflicto y la Gestión de la conflictividad³, se realizó el análisis de las teorías contemporáneas existentes acerca de los conflictos socioambientales. Se tomó como base referencial a las teorías clásicas que estudian los conflictos sociales como la teoría Marxista y la funcionalista de Parsons y Merton; también se realizó el análisis de las teorías contemporáneas como la del alemán Ralf Dahrendorf, a través de estas se realizaron las propuestas para la contrastación de la hipótesis de investigación.

1.3.2. Justificación Metodológica

Para lograr el cumplimiento de los objetivos propuestos en la presente investigación se usaron técnicas de investigación tanto cuantitativa como cualitativa, de tal manera que los resultados que se obtuvieron, fueron validados de manera científica.

Para la presente investigación, se aplicaron instrumentos tales como la observación participante, la encuesta y las entrevistas a profundidad, las mismas que serán complementadas con el uso de fuentes secundarias, tales como libros, periódicos, trabajos de grado, revistas especializadas, documentos personales, diccionarios y el internet.

1.3.3. Justificación social y ambiental

Debido a la inexistencia de trabajos similares en lo referente a conflictividad socioambiental surgidos a causa de la construcción de obras viales de envergadura, surgió la necesidad de realizar estudios sobre la problemática socioambiental a causa de la construcción de estas. Esta situación, permitió analizar percepciones de la población, en referencia a la afectación de su calidad de vida y el medio ambiente en el que habitan.

³ Para la presente investigación se tomaron como referencias los textos bibliográficos de Cadarso (2001), Collins (1975), Coser (1970), Dahrendorf (1959), Kriesberg (1975), Lederach (1989, 1992 y 2000) y finalmente del nacional Ormaechea (2001), a partir de los cuales se buscó conceptualizar al problema de investigación propuesto, así como sus elementos teóricos.

Por lo tanto, se realizó una descripción y una explicación del fenómeno surgido a consecuencia de la disociación de intereses entre los pobladores de los tres tramos y las empresas intervinientes en la construcción de la vía, con la finalidad de viabilizar propuestas de desarrollo sostenible sobre el tema.

1.4. Objetivos de la investigación

1.4.1. Objetivo general

Determinar la influencia de los intereses población-empresa en la gestión de la conflictividad en el proceso constructivo de la carretera Kuntur Wasi.

1.4.2. Objetivos específicos

- a.** Diagnosticar las principales características socioeconómicas de la población afectada por la construcción de la carretera Kuntur Wasi.
- b.** Identificar los tipos de intereses de la población y de las empresas intervinientes en la construcción de la carretera Kuntur Wasi.
- c.** Analizar las políticas adoptadas por parte de las empresas intervinientes para la gestión de los problemas de conflictividad socioambiental en el proceso constructivo de la Carretera Kuntur Wasi
- d.** Determinar las consecuencias del proceso de Gestión de la conflictividad socioambiental en la construcción de la Carretera Kuntur Wasi.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la Investigación

2.1.1. Internacionales

Folchi (2010) en su artículo “Conflictos de contenido ambiental y ecologismo de los pobres: no siempre pobres, ni siempre ecologistas”, señala que:

Los conflictos de contenido ambiental surgen en ausencia de cualquier sensibilidad o racionalidad ambiental, y por lo tanto, su génesis debe explicarse sin apelar al “ecologismo” de nadie. Los conflictos de este tipo no enfrentan –necesariamente– a un actor ambientalmente “malo” (el que daña o depreda) y a otro ambientalmente “bueno” (el que es afectado y defiende el ambiente), tampoco enfrentan exclusivamente a pobres contra ricos, ni a poderosos contra débiles. En ausencia de estos ejes ordenadores, los papeles pueden invertirse y confundirse de tal manera que sólo podemos quedarnos con la constatación que los conflictos no se plantean por la defensa del ambiente sino por la consecución de ciertos intereses sobre éste. Es probable que muchos conflictos que en la actualidad - como sostiene la tesis del ecologismo popular - se expresan o registran como conflictos de clase, urbanos o de poder sean en el fondo, conflictos de contenido ambiental, y eso merece ser aclarado, subrayando la centralidad de la relación sociedad/naturaleza. Pero otros, que se interpretan como conflictos ambientales, es decir, como parte de la “ola ambientalista”, portadores de un compromiso tácito o explícito con los valores del ecologismo, sinceramente, no alcanzan a serlo. Son luchas más básicas, menos ideologizadas, menos valóricas, pero no por eso menos legítimas o con menos trascendencia.

Wagner (2010) en su tesis para alcanzar el grado de Doctor en Ciencias Sociales y Humanas denominada: “Problemas Ambientales y Conflicto Social en Argentina: Movimientos socioambientales en Mendoza. La defensa del agua y el rechazo a la megaminería en los inicios del siglo XXI”, de la Universidad Nacional de Quillmes, señala que:

En cuanto a los movimientos socioambientales existentes en la provincia de Mendoza, comprobamos que son portadores de una racionalidad ambiental. En este sentido, a lo largo de la investigación, se han podido observar diversas cuestiones que lo comprueban. En primer lugar, han mantenido una lucha basada en la reapropiación de su naturaleza y su territorio, defendiendo el agua y la autodeterminación de sus formas de vida, ante un proyecto de “desarrollo”, amparado en una racionalidad económica –grandes inversiones, extracción de recursos no renovables, pago por el recurso hídrico- que resulta incompatible con su “cultura del agua”. Por otra parte, se han fortalecido los saberes locales. Ante la falta de respuestas en los pedidos de información oficial, llevaron a cabo sus propias búsquedas, confiriéndole sentido a sus saberes, “descolonizando” los conocimientos esgrimidos por el sector minero, y poniéndolos en cuestión. El conocimiento minero, basado en un principio de racionalidad fundado en el modelo cientificista de la modernidad y en el “credo a la ecoeficiencia”, entró en conflicto con la racionalidad ambiental y el “ecologismo popular” que cuestionó su legitimidad. Incluso podemos afirmar que los movimientos socioambientales hicieron uso de argumentos y estrategias del “culto a lo silvestre” para contraponerse al “credo de la eco-eficiencia”.

Por otra parte, la lucha compartida ha ido forjando una identidad colectiva en torno a la defensa del agua y el rechazo a la megaminería. “...en este caso los procesos de conflicto y acción colectiva se desarrollan a la par de una constitución identitaria que, si bien recoge otras identidades convergentes, postula una nueva, que se centra en la ciudadanía y la defensa del medio natural. Los ‘asambleístas’ lo son en tanto pobladores de una comunidad que está siendo interpelada, en su forma de vivir cotidiana y enfrenta los peligros de un cambio en su calidad de vida...”

Urcuqui (2011) en su tesis para alcanzar el grado de Maestro en Ciencias en la especialidad de Desarrollo Rural, titulada “Conservación y Conflictos socioambientales en la cuenca media del Río Cali”, elaborada en la Universidad Javeriana de Bogotá; al referirse a los conflictos, menciona lo siguiente:

Los conflictos por el uso de los recursos naturales son característicos de los actores locales y económicos, quienes desarrollan un aprovechamiento de los componentes de la biodiversidad, ya sea para uso doméstico o comercial, y que requieren de la extracción de los bienes y servicios ambientales para su supervivencia y/o la continuidad de sus actividades económicas; además los conflictos generados por el acceso a los recursos naturales se desarrollan entre megaproyectos de

infraestructura y las comunidades afectadas, las mismas que ven afectado su acceso a los componentes de la biodiversidad.

2.1.2. Nacionales

Montalva y Salazar (2013) en su tesis titulada “Modelo de gestión Socioambiental en proyectos viales” elaborada para optar el título de Ingeniero Civil, en la Pontificia Universidad Católica del Perú, concluye lo siguiente:

Actualmente se presenta la necesidad de establecer una Gestión socioambiental de los conflictos desde el momento de la concepción de los proyectos viales debido a que esta influenciará directamente en el éxito del mismo. Resulta necesario que las Empresas conozcan su realidad administrativa por lo que el sistema deberá ser adecuado a las capacidades de la misma. Esto implica la participación de todos los miembros de la empresa que permita una eficaz implementación organizacional, optimización de los recursos y considerar procesos de mejora continua como pilar del sistema de gestión a fin de no generar nuevos problemas que pongan en riesgo la ejecución de proyectos de esta índole.

García (2012) en su tesis para optar el título profesional de Abogado denominada: “Conflictos Socioambientales en el Perú; Los nuevos retos del Estado en relación al proceso de consulta Previa” elaborada en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, señala que:

Resulta evidente que los conflictos socioambientales tienen su origen en diversas causas; sin embargo, responder que motiva a una población para que en mayor o menor medida sostenga protestas pacíficas o violentas ejerciendo algún nivel de influencia sobre el Gobierno y el desarrollo de los proyectos extractivos, no resulta en un primer momento sencillo. No obstante ello, las causas que se han venido identificándose en el transcurso de los distintos procesos de conflictividad sociales sirven como base para comenzar a desarrollar este punto. Así, estas causas se encontrarían ligadas primero a la falta de un Estado que actué adecuadamente; constituyendo quizás la causa fundamental porque a ella se vinculan otras causas que originan los conflictos socioambientales; en segundo lugar estaría el temor de la población, que no es otra cosa que la desconfianza a la actuación del Estado, que cuando está, inmediatamente genera una reacción en el imaginario colectivo de la comunidad que cree que se va a beneficiar a la empresa, proteger a la inversión en vez de defender o proteger los

derechos de las comunidades campesinas. Finalmente una causa fundamental tendría que ver con el marco normativo específico, donde se presenta una serie de cruces entre normas, superposición y vacíos normativos. Lo cual refleja un gran problema porque demuestra que el marco normativo ambiental no se encuentra establecido de forma integral y complementaria. Cada sector genera sus propias normas, las cuales además son en muchos casos contradictorias pues unas protegen el medio ambiente y otras promueven la inversión.

De Echave, et al. (2009) en el texto “Minería y Conflicto Social”. Señala que:

La disputa por recursos naturales es uno de los aspectos más recurrentes en los conflictos mineros, y se expresa típicamente en la disputa por el uso de suelos y del agua. No siempre se trata de conflictos ecológicos en el sentido estricto de la palabra, es decir, restringidos a la defensa de la biodiversidad debido a su valor propio. Aunque este es el aspecto que más interesa a las organizaciones ecologistas, las comunidades rurales consideran el tema ambiental también –y probablemente más– en términos de derechos al acceso a la tierra y al agua, es decir, los medios que constituyen el fundamento de su economía familiar. En otras palabras, en cuanto a recursos naturales, las empresas y las comunidades compiten también por los mismos recursos económicos.

2.1.3. Locales

Arana (2002) en su tesis “Resolución de Conflictos medioambientales en la Microcuenca del Río Porcón Cajamarca 1993 – 2002” elaborado con la finalidad de alcanzar el grado de Maestro en Sociología, en la Pontificia Universidad Católica del Perú, señala que:

Los conflictos minero – campesinos en la microcuenca de los ríos Grande y Porcón tienen su origen en la confluencia de dos actores sociales que compiten por el uso y conducción de la propiedad de la tierra y de los recursos hídricos en el mismo espacio territorial. Los conflictos generados por la posesión y uso de tierras de los campesinos por parte de la empresa minera Yanacocha SRL se atenúan o cesan cuando existe un mecanismo de mediación adecuado que propicie el proceso de negociación el que impide que los campesinos se sientan coaccionados y obtengan indemnizaciones o precios de compra que ellos consideren razonables o adecuados. Los cambios en el uso y propiedad del territorio y del recurso agua, introducidos por las actividades mineras configuran situaciones complejas de conflicto que impiden que los campesinos puedan

considerar la real posibilidad de una coexistencia armónica entre las actividades agrícolas y pecuarias con las actividades mineras. Los conflictos medioambientales surgidos en nueve años de relación entre la empresa minera Yanacocha SRL y las comunidades de su entorno no sólo abarcaba la posibilidad de desconflictivizar o someter a un mecanismo de control social las relaciones entre las 13 personas, instituciones o grupos sociales, sino éste sería un magro resultado de “compromiso”.

Delgado (2007) en su tesis titulada “La Conflictividad Social en las Organizaciones de Base del C.P Combayo, Distrito La Encañada - Cajamarca”, para alcanzar el grado de Maestro en ciencias en la mención de Planificación para el Desarrollo, desarrollada en la Escuela de Post Grado de la Universidad Nacional de Cajamarca, concluye lo siguiente:

Los conflictos sociales en el Centro Poblado Combayo distrito de La Encañada – Cajamarca, se relacionan con un proceso de cambio (sujetos, por ejemplo a una ley específica que atañe a la propiedad de la tierra, a su organización y la administración de recursos comunes), lo que ha llevado al enfrentamiento entre representantes líderes de cada caserío dentro de las organizaciones existentes, tales como las rondas campesinas, los comités de regantes, clubes de madres y entre movimientos políticos emergentes; generando un nuevo tejido y estructura social, dentro de las cuales se encuentran un marcado divisionismo, el debilitamiento de las organizaciones campesinas y la dificultad para la toma de decisiones. Los conflictos sociales en las organizaciones de base de Combayo, obedecen principalmente a factores como la “asimilación de diversos intereses por parte de sus actores sociales”, que se evidencia por las actividades técnico – productivas que desarrollan sus pobladores y en donde existe una tendencia hacia la ambición personal, lo que crea un ambiente de imprevisión respecto a los acontecimientos que involucra al Centro Poblado de Combayo; la existencia de un proceso de individuación, en el cual se han ido perdiendo ciertos valores de lo que fue la organización; surgiendo otros, propios de un nuevo sistema articulado al mercado y por las relaciones de poder que existen en los miembros directivos de las organizaciones campesinas.

Llanos (2007) en su investigación titulada “Importancia de la tierra para la población del sector Michiquillay por la presencia de la empresa Minera Anglo American, La Encañada - Cajamarca” para lograr el grado de Maestro en ciencias en la mención de Planificación para el Desarrollo, en la Escuela de Post Grado de la Universidad Nacional de Cajamarca, señala que:

Las dinámicas del uso de la tierra y las valoraciones que se le da al recurso tierra se ha ido generando a través de la presencia de la empresa Anglo American; por un lado, la población no desea la contraprestación de tierras porque estas representan su estabilidad en cuanto al uso productivo permanente; el 87.6% de la población en el sector Michiquillay se dedica a la ganadería. Por otro lado, están los pobladores que desean negociar sus tierras viéndolas como capital financiero; el 71.76% de la población del sector Michiquillay, está dispuesta a vender sus tierras siempre a cambio de obtener beneficios por parte de la empresa Anglo American. La población cambia sus formas de valorar el recurso tierra, pues lo común es que las prácticas de ocupación del territorio se regían por acuerdos de usufructo según las normas de la comunidad, pero con la presencia de la empresa Minera Anglo American el recurso tierra se vuelve recurso negociable, lo que hace que existan conflictos entre familias de la comunidad.

El 94.12% de la población del sector de Michiquillay considera a su tierra como “muy importante”, es por ello que las percepciones de los pobladores sobre los impactos socioambientales que puede generar la presencia de la empresa Minera Angloamericana están enmarcados en la generación de conflictos que se han ido generando entre comuneros, pues el 70.59 de la población señalan que su situación en cuanto a lo social ha empeorado, generando conflictos, principalmente por el uso de las tierras comunales.

2.2. Bases teóricas

La conflictividad social ha sido una constante a través de la historia humana y ha originado muchas controversias apasionadas en el mundo filosófico, académico y político. En sociología estas controversias se explican por la aparición de dos enfoques en el estudio de los conflictos: El enfoque consensualista y el enfoque conflictivista, ambos contrapuestos, pero que a su vez intentan describir el problema propuesto en la presente investigación.

2.2.1. Enfoques sobre el conflicto:

(Ritzer, 2002), propone a nivel general dos enfoques acerca del conflicto:

2.2.1.1. Enfoque consensualista: Propone que todas las sociedades tienden a crear sus propias normas y valores que son comunes y fundamentales para su supervivencia y orden social, estas se basan en un acuerdo mutuo tácito para generar un funcionamiento adecuado del grupo social. Los conflictos son de esta forma

situaciones anómalas que surgen cuando estas normas y valores son transpuestos por un individuo o un grupo.

De esta forma, el proyecto de infraestructura vial Kuntur Wasi, su personal, maquinaria y equipos, son los entes que transgredieron las normas sociales establecidas en las comunidades afectadas, generándose de esta manera los conflictos a causa del cambio de los estatus naturales de las comunidades afectadas por la obra.

Dentro del enfoque consensualista se puede encontrar a la teoría funcionalista.

a. Teoría funcionalista

La teoría funcionalista considera como principio que toda sociedad es una estructura armónica, un sistema estable de elementos independientes, cuya función es el mantenimiento del orden y el sistema social; este no es sino un conjunto de individuos que cooperan mancomunadamente para obtener un fin común. Desde este enfoque, el conflicto solo es una disfunción del orden natural de la sociedad, que debe ser corregida y eliminada mediante la educación, la formación y una organización que considere la diversidad de intereses existentes.

La estratificación social, según los funcionalistas, es inherente al propio funcionamiento del sistema, cuya función es la de proporcionar un sistema de recompensas materiales o simbólicas, para que dicha desigualdad funcione y así se mantenga el orden social, mediante la integración de grupos diferentes con intereses económicos y políticos comunes; la estratificación social se la ve como inhibitoria del conflicto social, la desigualdad social es así el precio de la estabilidad social.

Lo que no explica esta teoría es que dicha estabilidad sólo es posible mediante mecanismos de coacción y represión, y que ya estratificación social, en lugar de atenuar el conflicto, es la base para alimentarlo.

Esta teoría puede aplicarse en los diferentes momentos de la investigación: Primero, antes del ingreso de las empresas para construir la carretera existía la vigencia de normas sociales que eran acatadas y respetadas por todos los actores sociales, individuos o grupos de la provincia de San Pablo.

En relación a la estratificación social, como toda sociedad a lo largo del mundo y de acuerdo a su cultura y estructura social, las comunidades de la provincia de San Pablo poseen una estructura de jerarquías dentro de las diversas instituciones sociales existentes en la zona, en donde es claramente visible su estructura jerárquica, por ejemplo, las autoridades estatales, educativas, religiosas, familiares, etc., que de una u otra forma inhiben o contraloran el desencadenamiento de los conflictos dentro de sus organizaciones a través de normas o mandatos, impuestos o voluntarios que ayudan a la convivencia “armónica” de los individuos sometidos a su autoridad.

2.2.1.2. Enfoque conflictivista: Este enfoque subraya que existe el dominio de unos grupos sociales sobre otros y que el orden social presupone el dominio de unos grupos de poder sobre otros; este poder se basa en la manipulación y control de los grupos dominantes y que el cambio social se produce rápida y desordenadamente a medida que los grupos subordinados vencen a los grupos dominantes. En el caso de la investigación el grupo dominante vendrían a ser las empresas intervinientes en la construcción de la vía, mientras que los grupos subordinados son los pobladores de los sectores aledaños a la vía; debido al poder económico las mineras podrían manipular a las diversas

comunidades que se encuentran en la zona de intervención de la carretera Kuntur Wasi.

Las teorías pertenecientes a este enfoque que fueron utilizadas para el presente estudio fueron las siguientes:

a. Teoría del conflicto social

Las teorías del conflicto social surgen como alternativa ante la propuesta del funcionalismo estructural que era la teoría dominante en la sociología y había encontrado gran resistencia en el mundo académico sociológico debido a que proponía la convivencia armónica de todas las sociedades.

Georges Sorel, John Stuart Mill, Georg Simmel, Ralf Dahrendorf y Alain Touraine, son los representantes de esta corriente y para quienes el conflicto significa vitalidad social, es decir, "...que cualquier grupo o sistema social se ve surcado continuamente por conflictos, ya que en ninguna sociedad la armonía o el equilibrio son estados normales. Al contrario, son precisamente la desarmonía y el desequilibrio los que constituyen la norma, y está bien que así sea. A través del conflicto surgen cambios y se manifiestan mejoras..." (Bobbio, et al, 1991, p. 300).

El máximo representante de la teoría del conflicto es el sociólogo Alemán Ralf Dahrendorf, quien expone que:

"...los recursos limitados llevan al conflicto entre grupos y resultan en prejuicios incrementados y discriminación. Uno de los recursos más obvios del conflicto es la competencia, ya sea por estatus social, poder político, recursos escasos, etc. Sentimientos negativos surgen hacia el grupo con el que se está compitiendo. Las actitudes prejuiciadas tienden a incrementar cuando el momento está tenso y existe el conflicto hacia metas mutuamente exclusivas" (Collins, 1974).

Para el sociólogo alemán Dahrendorf (1959), los conflictos están relacionados con una cuestión de autoridad y poder más amplio (gobernantes y gobernados).

La visión de conflictividad social promueve una concepción alternativa, entendiendo el conflicto como una situación que combina elementos positivos y negativos; como algo que no sólo es inevitable y consustancial a las relaciones interpersonales, organizacionales y sociales, sino también un componente clave de la vida y "una necesidad fundamental de las personas y las sociedades". Por ende, puede verse como una "oportunidad para el cambio" y "motor" del mismo.

En relación a este punto, se toma como referencia el concepto de conflicto social propuesto en la Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales (Sills, 1974):

El conflicto social puede definirse como una lucha en torno a valores o pretensiones de status, poder y recursos escasos, en la cual los objetivos de los participantes no son sólo obtener los valores deseados, sino también neutralizar, dañar o eliminar a sus rivales; puede desarrollarse entre individuos, entre colectividades o entre individuos y colectividades (p. 17, T: III)⁴.

Todo conflicto tiene unos elementos que permiten entenderlo, con el fin de intervenir en su regulación o transformación. Es conveniente pensar el conflicto en términos de un triángulo conformado por el problema, los contendientes y el proceso⁵.

⁴ Para la presente investigación, se ha creído por conveniente utilizar la definición propuesta en la Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales; pues, los conflictos desarrollados durante el proceso de construcción de la carretera Kuntur Wassi abarcan una gama de elementos: incompatibilidad de las metas e intereses, diferencias entre las interpretaciones de los hechos, desacuerdos basados en las expectativas de comportamientos y mucho más.

⁵ El triángulo del conflicto fue originalmente sugerido por Johan Galtung, aunque él lo planteaba en términos de estructura, actitudes y comportamientos. John Paul Lederach utiliza el mismo concepto aunque habla de personas, problema y proceso. Yo lo presento en los términos planteados por Lederach, aunque prefiero utilizar partes en vez de personas puesto que las partes pueden ser grupos o individuos.

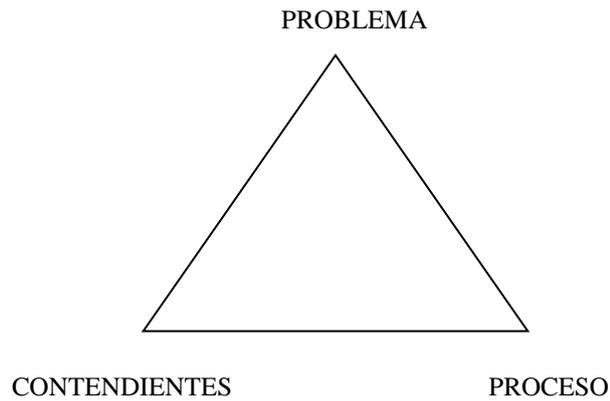


Figura 1: Elementos del Conflicto

Fuente: Elementos de Resolución de Conflictos, John Paul Lederach, (1989).

A. El problema

Se refiere a la causa del conflicto, los puntos de disputa, los intereses y las necesidades de las partes, las "*visiones del futuro*", las diferencias esenciales y los valores que las separan. Al examinar la literatura especializada podemos identificar por lo menos tres (3) enfoques teóricos que intentan explicar el surgimiento de los conflictos.

Por un lado encontramos la escuela subjetivista, que sostiene que factores personales constituyen la principal fuente de conflictos. Para algunos autores que se identifican con este enfoque el conflicto es un fenómeno "innato en todas las sociedades animales", resultado de un "instinto de agresión y competición", mientras que para otros los conflictos son resultado de una comunicación defectuosa, de procesos inconscientes, de la frustración, etc., y por tanto enfatizan el estilo de toma de decisiones, la personalidad de los líderes, las actitudes y los valores que influyen el comportamiento de personas y grupos.

Un segundo enfoque, el de las escuelas estructuralistas, considera que no podemos reducir los conflictos sociales a factores subjetivos, y que por tanto debemos tomar como punto de partida la estructura social y no la naturaleza humana. Aquí se podría incluir tanto a quienes argumentan que la estratificación de las sociedades y la división de clase hacen inevitable el conflicto social (Marx), como a quienes argumentan que el conflicto no se centra realmente sobre la propiedad sino que gira alrededor de las relaciones de autoridad (Dahrendorf, 1959).

Un tercer enfoque, el psicosociológico⁶, no sitúa el nivel de análisis en el plano individual ni el social, sino el de la interacción del individuo y los sistemas sociales en los cuales se desenvuelve. No se ignora el "*síndrome individual*" pero se entiende que el conflicto está definido por las relaciones entre grupos que persiguen fines contradictorios, defienden valores opuestos y ejercen relaciones de poder.

B. Los contendientes

Cuando analizamos a las personas contendientes de un conflicto tratamos de determinar su composición, liderazgo, las unidades de decisión implicadas, el tipo de relación que mantienen, sus relaciones de poder. Debemos también identificar las actitudes que las caracterizan, entendiendo por ellas los "estados psicosociológicos que acompañan una situación de conflicto o que surgen de ella". El conflicto social debe entenderse como una lucha en torno a valores o pretensiones de status, poder y recursos escasos, en la cual los objetivos de los participantes no son sólo obtener los

⁶ Se puede citar la teoría de control de Hirschi, y la teoría de conducta de Skinner; quienes exponían que la conducta depende del ambiente. Los cambios se logran cambiando el ambiente, valiéndose del refuerzo. Las variables de la personalidad son etiquetas que se ponen a la persona en función de la conducta que expresa.

valores deseados, sino también neutralizar, dañar o eliminar a sus rivales (Sills, 1974).

C. El proceso

El proceso se refiere al desarrollo del conflicto. El conflicto no es un fenómeno estático sino bastante dinámico. Podemos observar su desarrollo desde el momento en que surge una incompatibilidad (conflicto latente), pasando por el surgimiento de una conciencia sobre ella (conflicto incipiente) y la conducta adoptada para afrontarlo (conflicto manifiesto).

Para Wallensteen (1988) "Un conflicto se manifiesta cuando existen actores organizados y acciones; es decir comportamiento consciente de las partes a fin de conseguir sus objetivos" (p. 65).

Para que un actor en conflicto adopte una conducta contenciosa deben intervenir algunas variables, como la creencia de que se tiene poder para alterar substancialmente las aspiraciones del otro, la percepción de ausencia de una capacidad integradora en la situación, y la importancia de los objetivos. No podemos minimizar el papel de las normas sociales interiorizadas en el proceso de socialización, la existencia de instituciones legítimas y eficientes que faciliten el trámite de los conflictos, el temor a una escalada de conflicto, los vínculos sociales, las relaciones de interdependencia, etc. (Pruitt & Rubin, 1986).

En consecuencia, las posiciones se vuelven más rígidas, el conflicto se percibe como una situación de "*suma cero*", se rompen los canales de comunicación y no se aceptan

ambigüedades. El conflicto puede entonces perpetuarse más allá de lo necesario, generando intereses creados que pueden convertirse en obstáculos importantes para su resolución: "*caída en la trampa*".

b. Teoría sobre las relaciones de poder

Pese a que el poder es uno de los aspectos teóricos centrales en la noción del conflicto, no hay un consenso sobre su significación. Parte del problema es que el poder se define como algo que se posee, como una cantidad de recursos acumulados. No obstante, algunos autores enfatizan que el poder no es algo que se posee sino la capacidad de lograr algo. Robert Dahl, por ejemplo, lo define como: "la capacidad para hacer que alguien haga algo que de otra manera no haría"; es decir, la influencia sobre la mente y las acciones de los otros (Morgenthau, 1983).

Es posible tener una base de recursos importante y sin embargo no poder prevalecer en una situación de conflicto, debido a la incapacidad para movilizarlos o convertirlos en instrumentos para ejercer influencia (lo que se conoce como la "paradoja del poder no realizado"). La base de recursos (tanto materiales como humanos) y la base de movilización (instituciones, ideologías, etc.) constituyen el aspecto atribucional del poder y nos dan una medida del "poder potencial" de un actor, pero lo que verdaderamente determina la "posición negociadora" de éste es el aspecto relacional. Lo que nos permite discernir la posición de un actor con respecto a otro es la "interacción estratégica" (naturaleza e intensidad de la relación, percepciones del otro en términos de intención y capacidad), tal como perciben los actores en un momento determinado. De modo que siempre debemos preguntarnos: *¿Poder con respecto a qué actor? ¿Con respecto a qué asunto?* (Cottam, 1986).

c. Teoría de los conflictos de interés

El interés es por definición, según el Diccionario de la Real Academia Española el valor de algo, la inclinación del ánimo hacia un objeto, una persona o la conveniencia o beneficio en el orden moral o material. También significa provecho, utilidad, ganancia o lucro producido por un capital

Conflicto por otra parte es un problema, cuestión o materia de discusión o también un apuro, situación desgraciada y de difícil salida como asimismo coexistencia de tendencias contradictorias en el individuo, capaces de generar angustia y trastornos neuróticos. Conflicto de interés en tal caso es una situación donde un juicio o acción que debería estar determinado por un valor primario establecido por razones profesionales o éticas (protección de los sujetos de investigación, obtención de conocimiento seguro, asistencia adecuada al enfermo), puede ser influido o parecer sesgado para obtener un beneficio secundario (económicos, búsqueda de prestigio).

Foster (2003), planteó que la denominación conflicto de intereses puede tener una connotación peyorativa y esboza distinciones entre conflicto de intereses, intereses conflictivos, intereses en competencia e intereses contrapuestos. Los conflictos, por ende, son inevitables e implícitos por la naturaleza humana al existir la rivalidad, competencia por el poder o la fama, búsqueda de reconocimiento o los beneficios personales de cualquier tipo.

d. Teoría de los Conflictos Socioambientales

Parte de la consideración de que el medio ambiente es el amplio escenario donde se desarrolla la vida humana, donde se articulan los procesos sociales, ecológicos, tecnológicos, culturales y políticos, y todos aquellos procesos que se relacionan con la vida humana, no resulta extraño la cada vez más creciente preocupación por los temas socioambientales, pues allí se ponen en juego la cuestión de la satisfacción de las necesidades básicas y el nivel y la calidad de vida. En

consecuencia, el ambiente es también un escenario de conflictos, pues en todas partes del mundo, la búsqueda por un manejo equilibrado y sustentable del medio ambiente y de los recursos que de este se extraen, inevitablemente conduce a conflictos, pues allí se enfrentan a intereses, necesidades y objetivos de actores sociales que pugnan por la apropiación, uso, transformación y control de los recursos naturales.

Entonces, los conflictos ambientales son aquellos producidos por la interacción de los seres humanos con su ambiente y tienen que ver con el manejo de recursos escasos como el agua, suelo, aire, etc. El conflicto surge, por ejemplo, cuando una población observa que actividades extractivas afectan su calidad de vida y el medio ambiente en el que habitan, y es ahí cuando esta población se organiza con la finalidad de exigir a los responsables que remedien la situación.

Al conflicto se lo entiende como una situación social, en la cual un mínimo de dos partes pugnan al mismo tiempo por obtener el mismo conjunto de bienes escasos. Esta definición implica que los conflictos en torno a los recursos naturales son fenómenos sociales que involucran condiciones mínimas tales como: la escases, el deterioro o la privación. Y en la actual coyuntura histórica del orden mundial, de expansión del mercado y la respectiva incorporación de territorios, está llevando a una agudización de las presiones en torno a los recursos naturales, incidiendo en su escases, deterioro y privación.

2.2.1.3. Otras Teorías

a. Interaccionismo simbólico

Es una perspectiva microsociológica de la realidad que enfatiza y estudia la interacción de los individuos a través de

los símbolos. Considera que el conflicto social se engendra, desarrolla y fenece a partir de los significados que le otorguen los actores sociales a los símbolos que usan en la acción social y en la interacción entre ellos. Considera que cada uno de actores asigna una interpretación determinada a cada situación que vive, llevando estas a discrepancias y a veces hasta enfrentamientos.

Herbert Blumer (1966) resume al interaccionismo simbólico en tres tesis que él llama tres premisas simples.

La primera es que las personas actúan en relación a las cosas a partir del significado que estas tienen para ellos.

La segunda dice que el contenido de las cosas se define a partir de la interacción social que el individuo tiene con sus conciudadanos.

El tercero implica que el contenido es trabajado y modificado a través de un proceso de traducción y evaluación que el individuo usa cuando trabaja las cosas con las que se encuentra.

Estas tres tesis o premisas resumen un sistema complejo de ideas acerca de cómo es el mundo de las personas y como estas en él reaccionan.

Las normas en el interaccionismo simbólico se van manejando, manipulando, mejorando su significado, lo importante es que al modificarse va a estar el contexto de por medio.

2.3. Bases Legales

La Constitución Política del Perú (1993) en su artículo 2, considera como uno de los derechos fundamentales de la persona, al derecho de gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida. También considera a los recursos naturales renovables y no renovables como patrimonio de la Nación, destacando que el Estado debe promover el uso sostenible de éstos, así como, la conservación

de la diversidad biológica y de las áreas naturales protegidas. Por otro lado, el Marco Legal Ambiental en concordancia con la Constitución Política del Perú, establece la normatividad dentro de la cual deben desarrollarse las diferentes obras de infraestructura y que involucran naturalmente los lineamientos orientados a la protección y conservación del medio.

El marco legal ambiental está reflejado en la Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental N° 27746 (2001), el cual establece una serie de requerimientos que procura el bienestar social, la conservación de la biodiversidad y el uso sostenible de los recursos naturales, así mismo regulan los aspectos relacionados con la participación ciudadana, a través de las cuales se pretende asegurar la sostenibilidad ambiental y social de los proyectos relacionados con el sector transporte.

2.3.1. Normatividad Ambiental Nacional sobre obras viales

- a. Ley N° 28611: Ley General del Ambiente. (15/10/2005).** Ley que reemplaza al Código del Medio ambiente, contiene los dispositivos que norman y regulan las actividades ambientales en el país en cuanto a: Derechos y Principios, Política Nacional del Ambiente y gestión Ambiental, de los Sujetos de la gestión Ambiental, la Integración de la Legislación Ambiental, las Responsabilidades por Daño Ambiental y las Disposiciones Transitorias, Complementarias y Finales.
- b. Ley N° 27446: Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental. (23/04/2001).** Da los criterios de prevención, supervisión, control y corrección anticipada de los impactos ambientales negativos derivados de las acciones humanas expresadas por medio de proyectos de inversión. Establece las etapas alcances de las evaluaciones de impacto ambiental y los mecanismos que aseguren la participación ciudadana en el proceso de evaluación de impacto ambiental.
- c. Ley N° 26786: Ley de Evaluación de Impacto Ambiental para Obras y Actividades. (13/04/1997).** Establece que la autoridad sectorial competente comunicara al Ministerio del Ambiente: MINAM, sobre las actividades a desarrollar en su sector, que por su riesgo

ambiental, pudieran exceder los niveles o estándares tolerables de contaminación o deterioro del ambiente, las que obligatoriamente deberán presentar estudios de impacto ambiental previos a su ejecución y sobre los límites máximos permisibles de impacto ambiental acumulado. También establece que en casos de peligro grave o inminente para el medio ambiente, la Autoridad Sectorial Competente podrá disponer la adopción de una de las siguientes medidas de seguridad por parte del titular de la actividad.

d. Ley No 27117: Ley General de Expropiaciones. (10/05/1999).

Establece que la expropiación consiste en la transferencia forzosa del derecho de propiedad privada, autorizada únicamente por ley expresa del Congreso en favor del Estado, a iniciativa del Poder Ejecutivo, Regiones o Gobiernos Locales y previo pago en efectivo de la indemnización justipreciada que incluya compensación por el eventual perjuicio.

e. Resolución Legislativa 26253 - Convenio 169 sobre Pueblos Indígenas (02/02/1994).

La convención N° 169 es un instrumento comprensivo que cubre una gama de los temas que pertenecen a pueblos indígenas, incluyendo los derechos territoriales, acceso a los recursos naturales, patrimonio cultural, salud, educación, capacitación profesional, condiciones del empleo y contactos a través de las fronteras. Quizás uno de los aspectos más importantes y más fundamentales de la convención N° 169 es su reconocimiento de la necesidad de adoptar medidas especiales para tratar la especificidad cultural de los pueblos indígenas y tomar cuenta de sus prácticas e instituciones tradicionales, con particular referencia a la educación, administración de la justicia, consulta pública, y procesos generales del desarrollo.

f. Ley N° 26821: Ley Orgánica para el Aprovechamiento Sostenible de los Recursos Naturales. (26/06/1997).

Es el instrumento marco para la administración de los derechos de aprovechamiento de los recursos naturales.

- g. Decreto Ley No 21147: Reglamento de Unidades de Conservación (12/07/2000).** En sus Artículos 4 y 5 establece la intangibilidad de las asociaciones naturales de flora y fauna silvestre y de las bellezas paisajistas, prohibiendo todo aprovechamiento directo de los recursos naturales, así como, el asentamiento de grupos humanos.
- h. Ley N° 26834: Ley de Áreas Naturales Protegidas. (04/05/1997).** Se convierte en un instrumento central para la decisión en el manejo de los ecosistemas, sobre todo relacionados con la gestión y conservación de las Área Naturales Protegidas. Adicionalmente en lo relativo a los parques nacionales, como en todos los casos, el carácter de intangibilidad no implica que no puedan realizarse intervenciones, en el área con fines de manejo para asegurar la conservación de aquellos elementos de la diversidad biológica, que así lo requieran específicamente.
- i. Ley N° 27308: Ley Forestal y de Fauna Silvestre. (16/07/2000).** Esta Ley sirve para preservar y velar por el cuidado de las diversas especies de flora y fauna silvestre que se encuentran en el área de influencia de un proyecto vial. Sin embargo, también tutela otros aspectos fuera de las áreas naturales protegidas: flora, fauna, humedales, servicios ambientales del bosque, etc.
- j. Ley N° 28256: Ley que regula el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos. (18/06/2004).** El estado de las vías favorecerá el mayor flujo de vehículos de transporte de carga de residuos peligrosos, por lo que es imprescindible tener en cuenta este aspecto, ante cualquier eventualidad que ponga en riesgo la salud en los poblados a lo largo del País.
- k. D.S. N° 044 - 1998 - PCM: Reglamento Nacional para la Aprobación de Estándares de Calidad Ambiental y Límites Máximos Permisibles. (11/11/1998).** La aplicación de este instrumento es esencial para los proyectos viales. En efecto, normas sobre ECAs (Estándares de calidad Ambiental) Aire, Ruido, Radiaciones no

ionizantes (y en su momento suelos y aguas), entre otros que habrán de desprenderse a partir de este reglamento, marcan el carácter local y casuístico de su aplicabilidad en relación con los proyectos viales.

l. Decreto Supremo N° 085 - 2003-PCM: Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido. (24/10/2003).

Establece los estándares primarios de calidad ambiental para ruido establecen los niveles de máximos de ruido en el ambiente que no deben excederse para proteger la salud humana. El Anexo N0 1 del reglamento presenta los Estándares Primarios de Calidad Ambiental (ECAs) para Ruido (dBA o decibeles con ponderación A).

m.R.D. N° 006 - 2004 MTC/16: Reglamento de Consulta y Participación Ciudadana en el Proceso de Evaluación Ambiental y Social en el Sub-Sector Transportes. (07/02/2004).

Permite llevar a cabo los talleres de participación ciudadana, siguiendo los lineamientos establecidos por la autoridad competente en proyectos viales, con la finalidad de informar de los alcances del proyecto a la población involucrada.

n. D.S. N° 047 - 2001: Límites Máximos Permisibles de emisiones contaminantes para vehículos automotores que circulen en la red vial. (31/10/2001).

Disposición gravitante para el escenario del transporte en el ámbito del CVAN. El aumento del tránsito a causa de las mejoras a la vía, provocará que las emisiones que se emitan sean mayores, por lo cual se deberá tener cuidado con la calidad de las mismas y su posible impacto al medio ambiente.

o. D.S. N° 009 - 2003 - SA Reglamento de los Niveles de Estado de Alerta Nacionales para Contaminantes del Aire. (25/06/2003).

Este reglamento un instrumento de prevención para la salud local y regional. Establece los diferentes estados de alerta que se consideran en cuanto a la calidad del aire, los cuales se deberá considerar ante una eventual alteración del medio.

- p. **D.S. N° 085 – 2003 - PCM: Reglamento de Estándares Nacional de Calidad Ambiental para Ruido. (30/10/2003).** Instrumento que particularizará según las realidades locales éste aspecto tan relevante para la calidad ambiental como es el ruido. El escenario de las Obras viales implica grandes problemas de ruido sobre todo en los ejes urbanos e industriales.
- q. **D.L. N° 20081: Amparo de la normatividad especial que regula el derecho de vía. (2001).** Busca proteger los espacios que se encuentran a lo largo del eje de la vía, ante el eventual incremento de la población, proceso de conurbación⁷. Esto en vista de la expectativa de mejora económica que pueda darse entre las poblaciones vecinas.
- r. **Ley N° 17752: Ley General de Aguas. (24/07/1969).** Su importancia radica en que busca preservar la calidad del recurso hídrico, es abundante a lo largo de todas las regiones del país, estableciendo algunos de los parámetros según el uso del agua, los cuales podrían verse alterados por el desarrollo de las obras, mayor flujo vehicular y los potenciales accidentes que se podrían producir.
- s. **Ley N° 28296: (Deroga a la Ley N° 24047) - Ley general del patrimonio cultural (2004).** Es sin duda, uno de las principales leyes que permiten el cuidado del patrimonio nacional cultural y que se puede ver comprometido por las actividades del hombre.
- t. **R.D. N° 0007 - 2004: Directrices para la Elaboración y Aplicación de Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario para Proyectos de Infraestructura de Transporte. (07/02/2004).** Presenta los lineamientos a seguir para la elaboración de planes de Compensación. Facilita, en caso sea necesario, la realización de planes

⁷ La conurbación es un fenómeno producto de la industrialización y el acelerado crecimiento de la población urbana. Es el concepto que define el proceso por el cual un área urbana crece a partir de su unión con poblaciones vecinas. El término fue acuñado por el geógrafo Patrick Geddes. Lo usó para explicar la manera en que ciudades en crecimiento terminan por integrar a su red urbana a otros lugares menos poblados.

de compensación de la población y reasentamiento tomando en consideración el cuidado de la preservación de la calidad de vida de la población reasentada.

- u. **Ley N° 27314: Ley General de Residuos Sólidos. (21/07/2000).** Esta norma establece los derechos, obligaciones, atribuciones y responsabilidades de la sociedad en su conjunto, para asegurar una gestión y manejo de los residuos sólidos, sanitaria y ambientalmente adecuada, con sujeción a los principios de minimización, prevención de riesgos ambientales y protección de la salud y el bienestar de la persona humana, tendrán su propia realización según las tendencias y procesos generados en el ámbito de intervención.
- v. **Ley N° 24656: Ley General de Comunidades Campesinas. (14/04/87).** Permite la defensa de los terrenos de las comunidades que se puedan ver afectados por la expansión territorial y que se pueda producir por el proceso de conurbación.

2.3.2. Normatividad Ambiental Sectorial sobre obras viales

- a. **Ley 26913: Ley del Instituto Nacional de Cultura, con relación a los Estudios de Impacto Ambiental.** Ley que protege en patrimonio cultural que se encuentra en el ámbito de influencia de un proyecto vial; además del tratamiento que los ejecutores deben establecer dentro de sus EIAs.
- b. **Resolución Suprema N° 000 – 2004 - ED: De los Estudios de Evaluación e Impacto Arqueológicos.** Establece que los Estudios de Evaluación e impacto Arqueológico se realizarán para proyectos productivos, extractivos, de servicios, habilitaciones urbano-rurales y concepciones, y otras afines o análogos, tanto del sector privado, como estatal, con el objeto de evaluar, prevenir, controlar y mitigar afectaciones al patrimonio prehispánico, colonial y republicano, así como al paleontológico nacional terrestre y subacuático, mueble e inmueble.

- c. **Resolución Ministerial N° 171 – 94 - TCC/15.03: Términos de Referencia para Elaborar Estudios de Impacto Ambiental en la Construcción vial. (27/04/1994).** Establece los términos de referencia para elaborar Estudios de Impacto Ambiental en proyectos viales, los mismos que sustentan el contenido del Estudio de Impacto Ambiental.

- d. **Decreto Ley N° 25862: Ley Orgánica del Sector Transportes Comunicaciones, Vivienda y Construcción. (18/11/1992).** Establece que la entidad central del sector es el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción; así mismo, que entre sus diferentes Órganos de Línea, es la Dirección General del Medio Ambiente, la encargada de proponer las políticas referidas al control y mejoramiento de la calidad del medio ambiente, Supervisa, controla y evalúa su ejecución.

- e. **Resolución Ministerial N° 170 - 94 - TCC/15.03: Registro de Empresas o Instituciones Públicas o Privadas Autorizadas para Elaborar Estudios de Impacto Ambiental. (08/11/1991).** Con esta Resolución, se apertura el Registro de Empresas o Instituciones Públicas o Privadas autorizadas para elaborar Estudios de Impacto Ambiental en el Sector Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

2.3.3. Normatividad específica sobre la carretera Kuntur Wasi

- a. **Convenio 037 - 2005 - MTC/20:** Convenio de colaboración interinstitucional suscrito entre PROVIAS Nacional y Minera Yanacocha, con la finalidad de construir una vía asfaltada que permita el tránsito pesado e intenso hacia y desde la ciudad de Cajamarca y por lo tanto hacia las minas y poblaciones adyacentes.

- b. **Resolución Directoral N° 586 - 2007 - MTC/20 (15/02/2007).** Aprobación del estudio definitivo y Estudio de Impacto ambiental de la Carretera Kuntur Wasi.

2.4. Marco Conceptual

2.4.1. Conflicto Socioambiental

El término conflicto proviene de la palabra en latín “conflictus” que significa choque. Hablar de él es referirse a una situación en la que un actor(es) se encuentra en oposición consciente con otro(s) actor(es) (que pueden persona(s), grupo(s), organización social o institución, debido a que persiguen objetivos contrarios, lo que los coloca en extremos antagónicos, en situación de enfrentamiento, confrontación y lucha.

Por su parte, teniendo en cuenta que el término “socioambiental” hace referencia a todo proceso que expresa una relación entre la naturaleza, sociedad y la cultura. El conflicto socioambiental se produce en el proceso humano de apropiación y transformación de la naturaleza y los sistemas tecnológicos que sobre ella intervienen, de dos maneras:

- a. Como choque de intereses entre quienes causan un problema ecológico y quienes reciben las consecuencias o impactos dañinos de dichos problemas.
- b. Como desacuerdo o disputa por la distribución y uso de los recursos naturales entre los pobladores de un territorio determinado. Este tipo de conflictos socioambientales se dan alrededor de la propiedad o posesión sobre los recursos naturales que necesitan las personas, comunidades y naciones para producir bienes y servicios que satisfagan sus necesidades.

2.4.2. Tipología de los conflictos Socioambientales

Una de las clasificaciones de los conflictos socioambientales los divide en conflictos simétricos y conflictos asimétricos. Aquellos simétricos tiene por característica la existencia de actores en conflicto que cuentan con recursos de poder similares o balanceados, mientras que los conflictos asimétricos manifiestan abierta desequiparidad entre lo recursos de poder que poseen.

¿A qué recursos de poder nos referimos? Fundamentalmente a todo aquel factor que permite o permitiría a un actor social lograr sus objetivos directamente en una situación de conflicto. Por ejemplo, mayores recursos materiales y humanos, mejores redes de comunicación, mayor acceso a información, directa vinculación con el poder político, económico o social, mejor sistema de toma de decisiones y un mejor liderazgo entre otros recursos que podrían beneficiar a un actor sobre otro en una relación conflictiva.

Por lo general, las comunidades afectadas por conflictos socioambientales se encuentra en una inicial relación de desequilibrio de poder con su contraparte ocupando así la posición débil (underdog). Por lo general, esta situación se hace evidente por cuanto el grupo de mayor poder (topdog) es una empresa poderosa que se ha organizado anticipadamente para iniciar sus actividades habiendo en algunos casos recolectado información, obtenido el aval del Estado para iniciar sus operaciones, establecido redes de contacto con las autoridades locales, regionales y/o nacionales, realizado estudios socioeconómicos del área afectada, ofrecido un conjunto de beneficios a la comunidad, o adquirido ciertos recursos locales como tierras, mano de obra, etc.

2.4.3. Causas de un conflicto socioambiental

Las causas de los conflictos socioambientales se agrupan de acuerdo a siete categorías:

1. Establecimiento de una relación social entre extraños

Es un hecho bastante frecuente el que las primeras interacciones entre dos individuos extraños suelen llevar a situaciones de conflicto interindividual, ya que es una etapa en la que se debe negociar y ajustar las tendencias de cada uno de los dos participantes y esto normalmente conlleva un choque o enfrentamiento de alguna clase (Bernstein, 1991; Kummer, 1975; Mendoza, 1993).

2. Dinámica de una relación social ya establecida

Aunque una relación social entre individuos ya esté establecida, esto no quiere decir que dicha situación sea fija e inamovible, pues las relaciones existentes entre los individuos son procesos que se caracterizan por su estabilidad dinámica (Hinde, 1976), es decir, que en una relación los papeles de cada uno de los participantes suelen ser bastante estables y predecibles para con el otro, pero tales roles pueden cambiar y re-negociarse, y en el proceso de dicha re-negociación tienden a ocurrir conflictos debidos al nuevo reajuste de la situación y a la posible disconformidad de alguna de las partes en su nuevo papel.

3. Desacuerdo en los papeles adoptados en una interacción social

En este caso la discrepancia surge cuando en el transcurso de una interacción alguno de los participantes de la misma “rompe las reglas del juego”, es decir, no se comporta como se esperaba que se comportase según los roles previamente establecidos para ese tipo de interacciones (Hinde, 1976).

4. Competición por un nicho social (recursos sociales)

Uno de los recursos por cuya competición se originan más conflictos sociales es precisamente un recurso de tipo social, es decir, un compañero con el que se desea interactuar o del que se quiere obtener un servicio, y debido a que, al igual que todo recurso, su número es limitado entonces se entra en competición por obtenerlo. Además los recursos sociales no sólo son limitados, sino que además algunos son de mayor valor que otros debido a que unos pueden prestar mejores servicios que otros (Hinde, 1976).

5. Competición por un nicho no social

Los recursos físicos tales como la comida, el espacio, y principalmente el ambiente, son los que suelen causar frecuentes conflictos socioambientales ya que, como en el caso de la comida, el acceso a ella es de vital importancia para la supervivencia de los individuos (Kummer, 1979).

6. Respuesta a una agresión recibida

Siempre que un individuo recibe una agresión de otro se plantea entre ambos una situación de conflicto que dependiendo de cuál sea la respuesta del agredido, el conflicto puede comenzar una escalada de agresión en la que pueden verse implicados otros sujetos o finalizar inmediatamente (Harcourt, 1989).

7. Respuesta a una agresión dirigida a otros

Ante un conflicto entre individuos, uno o varios de los espectadores pueden reaccionar interviniendo en este conflicto, sobre todo si este interventor tiene alguna relación de parentesco o amistad con los implicados en el conflicto original (Verbeek y De Waal, 2001).

Burton (1990) sostiene que las causas últimas de todo conflicto profundo radican en necesidades humanas no satisfechas o no suficientemente satisfechas.

Para Burton, las necesidades son inherentes al ser humano y, por lo tanto, individuales, aunque la satisfacción de éstas dependa de otros seres humanos, de factores estructurales, institucionales y medioambientales. Según Burton, las principales necesidades humanas, como requisitos mínimos para la supervivencia física, son los que se refieren al crecimiento y al desarrollo humano:

1. La necesidad de consistencia de respuesta (precisa para el proceso de aprendizaje y la consistencia en la conducta).
2. La necesidad de estímulo (en relación con la consistencia de respuesta).
3. La necesidad de seguridad (vinculada a las dos anteriores).
4. La necesidad de reconocimiento.
5. La necesidad de justicia distributiva (como respuesta o recompensa en términos de experiencia y expectativas).
6. La necesidad de apariencia racional y de desarrollo de la propia racionalidad (relacionada con la consistencia de respuesta, cuya ausencia da lugar a comportamientos irracionales).

7. La necesidad de significado en la respuesta (meaningfull response) (si la respuesta carece de sentido para el individuo, es interpretada como inconsistente).
8. La necesidad de un sentimiento de control (como mecanismo de defensa; se refiere al control del medio ambiente, puesto que las necesidades anteriores nunca son plenamente satisfechas).
9. La necesidad de defensa de rol (que permite adquirir y mantener el reconocimiento, la seguridad y el estímulo).

La teoría de las necesidades permitió descubrir que la fuente principal del conflicto está en la ausencia de legitimación de las estructuras, de las instituciones y de las políticas y no en la supuesta maldad de los individuos.”

Ante la presencia y permanencia de los conflictos en todas las sociedades de todos los tiempos, los sociólogos se preguntan “¿qué causas sistemáticas, es decir, estructurales tiene el hecho constante de los conflictos sociales?; ¿cuál es, por ello, el lugar del conflicto en la sociedad humana y en su historia?”

Dahrendorf (1971) plantea algunas respuestas:

1. El conflicto social nace de causas individual-patológicas: son proyecciones sociales de trastornos personales patológicos.
2. El conflicto social es una “disfunción” que tiene su origen en el funcionamiento negativo de las estructuras.
3. El conflicto social es engendrado por la injusta desigualdad en el sistema de producción. (Marxismo)
4. El conflicto social es un factor de cambio dentro de la estructura social y brota de la desigualdad en el reparto y en el ejercicio del poder dentro de la estructura social. (p. 113).

2.4.4. Etapas de los Conflictos socioambientales

Luna y Laca (2014), en el Boletín de Psicología, plantea 5 etapas en el desarrollo del conflicto:

Etapa I: Gestión previsional. Se manifiesta a través de la acumulación de frustraciones y resentimientos, seguido por:

- Excusas, escapatorias.
- Una mala interpretación y comprensión de palabras, gestos y hechos.
- Propositiones y gestos no espontáneos.
- Divergencia de opiniones.
- Presencia de hechos irritantes y provocadores.

Etapa II: Gestación. Puesta en evidencia a través de indiferencia controlada.

- Control en el momento de la expresión de sentimientos, los cuales no son expresados abiertamente.
- El contacto con la otra parte genera tensiones evasivas que lo intentan ocultar ambas partes.
- Existe una mala comunicación.

Etapa III: Ampliación. El evitamiento.

- Los encuentros no pueden ser escondidos más y se prefiere evitar los encuentros en presencia del otro.
- Los reencuentros con cada vez más espaciados porque llegan a convertirse en momentos verdaderamente estresantes.
- Los contactos llegan a ser cada vez más raros y se producen sólo en presencia de una tercera persona.

Etapa IV: Manifestación. La guerra fría.

- Búsqueda de alianzas con otras personas o grupos.
- Golpes indirectos (Retención de información, generación y circulación de rumores, ataques a la reputación).

Etapa IV: Regulación. La guerra abierta (estallido del conflicto).

- El conflicto es de público conocimiento y los comportamientos hostiles son abiertamente manifestados por los involucrados.
- Los implicados sólo establecen contacto para enfrentarse.
- La única solución visible entre las partes es la desaparición del adversario

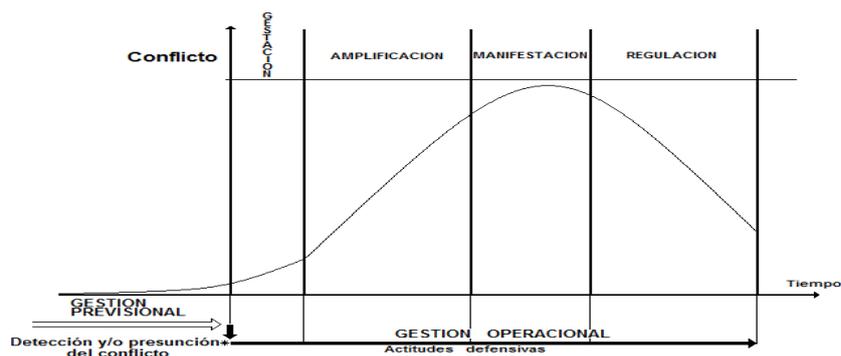


Figura 2: Etapas del Conflicto.

Fuente: Elementos de Resolución de Conflictos, John Paul Lederach. (1971)

2.4.5. Gestión de Conflictos socioambientales

Gestión de Conflictos Sociales Según el marco teórico de la Defensoría del Pueblo “el conflicto” surge en base a tres situaciones: la presencia de un problema ambiental, la sensación de incertidumbre y/o el temor a la contaminación. A su vez, se identifican otros factores de influencia como son los problemas sociales por exclusión, desigualdad y/o discriminación de uno o más actores involucrados. En síntesis, se genera un conflicto cuando se ven afectados los derechos humanos fundamentales.

Según la percepción del sector empresarial, el conflicto se debe a las dificultades para comunicar los beneficios de los proyectos a la población, siendo necesaria la implementación de estrategias de comunicación con la apertura de nuevas técnicas de participación ciudadana dentro del Sistema de Gestión Socio-Ambiental a elaborar.

Por otra parte, se plantea la debilidad de la autoridad del Estado para gestionar y fiscalizar a sus autoridades locales, por lo que la empresa debe de brindar soporte técnico y administrativo para asegurar la eficacia de su gestión.

De esta forma identificamos algunos problemas de fondo en los conflictos:

- a. Derechos sobre la tierra (concesión vs. propiedad superficial).
- b. Acceso al agua (calidad y cantidad).
- c. Temor de que se produzca contaminación.
- d. Inadecuada asignación y gestión de aportes voluntarios empresariales.
- e. Inadecuado manejo ambiental.
- f. Accidentes ambientales.
- g. Impactos generados por los pasivos ambientales.
- h. Debilidad institucional del Estado.
- i. Politización de los problemas socio ambientales y los conflictos.
- j. Impactos económicos-sociales percibidos como negativos por la población.
- k. Derechos laborales insatisfechos.
- l. Problemas de relacionamiento con la comunidad.

2.4.6. Formas de Solución de Conflictos

Según el nivel de control o poder que tengan las partes para solucionar por sí mismos o mediante terceras personas un conflicto, se pueden clasificar los procesos de resolución de conflictos, en tres grupos:

2.4.6.1. Autotutela o Autodefensa

Los conflictos son solucionados directamente por las partes haciendo uso de la violencia. Tiene su expresión en la forma primitiva en que nuestros ancestros resolvían sus diferencias, haciendo uso de su poder, en donde imperaba la Ley del más fuerte. Una de las formas de expresión de la autodefensa es la guerra.

En nuestro medio, la autodefensa está regulada tanto en el Código Civil como en el Código Penal.

El Código Civil peruano reconoce la Defensa Posesoria Inmediata, por la cual, toda persona tiene el derecho de defender sus propiedades de posibles intentos de usurpación mediante

invasión o posesión violenta, pudiendo el afectado hacer uso legal, en el acto mismo del atropello del que es víctima, de la fuerza para repeler y expulsar al invasor. El Código Penal contempla también la legitimidad de la autodefensa, bajo la figura de Legítima Defensa, cuando una persona es atacada poniendo en inminente peligro su integridad física o su vida.

2.4.6.2. Autocomposición

En este caso las partes solas, resuelven el conflicto sin la intervención de terceros.

La Autocomposición se define como el “sistema de solución de conflictos, donde sólo la voluntad de las partes involucradas en él va ser lo único que ponga fin a tal antagonismo”.

En esta clasificación se ubica la negociación o transacción y también la Mediación y la Conciliación, en tanto que es la voluntad de las partes la que resuelve el conflicto.

2.4.6.3. Heterocomposición

Un tercero ajeno a las partes define la solución del conflicto. Formas de la Heterocomposición son el Arbitraje y el Proceso Judicial.

2.4.7. Medios Alternativos de Resolución de Conflictos (MARC's)

Los MARC's son los procesos alternativos al proceso judicial, disponibles para la resolución de conflictos, en los cuales, más que imponer una solución, permite a las partes crear su propia solución.

2.4.7.1. Principales MARC's

Los principales procesos alternativos al proceso judicial, en nuestro medio, son cuatro:

a. La Negociación o Transacción

Las partes enfrentan, directamente, sin la intervención de un tercero, la solución de un problema. Ejemplo: el caso de la negociación colectiva en la etapa de trato directo.

b. La Mediación

Cuando las partes no pueden solucionar directamente una controversia y se interrumpen las conversaciones, pueden recurrir a un tercero neutral para que promueva nuevas reuniones y el reinicio del diálogo a fin de que las partes desplieguen sus mejores esfuerzos en encontrar una solución. El tercero NO plantea alternativas de solución, únicamente se limita a ser un facilitador del diálogo. Un ejemplo se encuentra en las negociaciones colectivas cuando se rompen los tratos directos con su posible consecuencia de un plazo de huelga. La autoridad de trabajo convoca a las partes y les invoca reinicien el diálogo y el planteamiento de propuestas viables que posibiliten un acuerdo.

c. La Conciliación

Cuando las partes recurren a un tercero neutral, quien además de convocar a las partes y facilitar el reinicio del diálogo, puede, de considerarlo necesario, hacer sugerencias de alternativas de solución para que sean evaluadas por las partes y de ser el caso, acordadas libremente. Las propuestas del conciliador, son sólo propuestas y por tanto las partes pueden no aceptarlas. La decisión está en las partes. Un ejemplo se ve en INDECOPI cuando administra un conflicto por Derechos de Autor, donde la parte afectada, reclama ser

resarcida económicamente. El conciliador, evaluando los hechos, puede sugerir montos y/o formas de pago. Algo similar puede suceder en un Centro de Conciliación por pretensiones referidas a pago de deudas

d. El Arbitraje

En este caso, las partes delegan en un tercero neutral la definición y la forma de solución de un conflicto. Las partes pueden nominar a los árbitros o aceptar los que una institución arbitral designe. Las partes tienen la facultad de definir los procedimientos. Sus fallos denominados Laudos Arbitrales no pueden ser revisados, en el fondo del asunto, en la vía judicial.

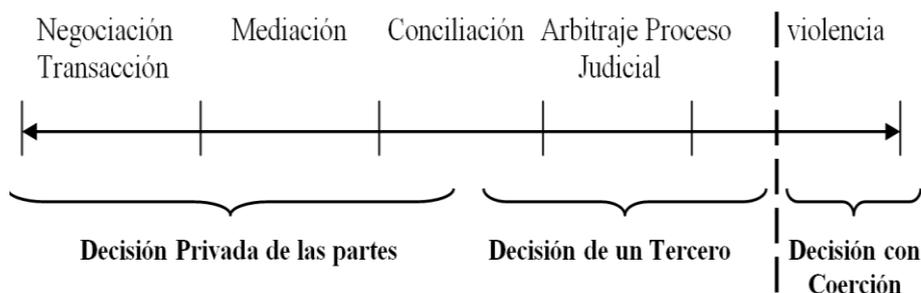


Figura 3: Medios Alternativos de Resolución de Conflictos

2.4.8. Políticas para la gestión de conflictos socio-ambientales en obras de infraestructura vial.

La Gestión Socio-Ambiental en obras viales implica la implementación de políticas sociales y ambientales referidas a las actividades constructivas, lo que contribuye a reducir la pobreza en los ámbitos de influencia, promoviendo la participación de todos los actores, cuidando el entorno ambiental y preparando a los actores para el cambio inevitable. Los alcances de un Sistema de Gestión Socio-Ambiental se ven orientados a cuatro conceptos claves:

2.4.8.1. Prevención: La cual se entiende como una serie de medidas que busca identificar con antelación los posibles impactos socio-ambientales que presentará el proyecto vial en estudio, con el fin de minimizar el riesgo.

2.4.8.2. Mitigación: Procesos por los cuales se busca reducir la afección a causa posibles impactos socio-ambientales.

2.4.8.3. Solución: Procesos o decisiones destinadas a darle remediación definitiva a la problemática surgida en un proyecto vial.

a. Remediación: Es la aplicación de estrategias a través de las cuales se busca recuperar las condiciones y características naturales a ambientes que han sufrido algún impacto socio-ambiental.

b. Compensación: Es el modo por el cual se busca compensar económicamente posibles afecciones causadas por impactos socio-ambientales generados por el proyecto en estudio, teniendo como requisito el acuerdo voluntario entre las partes involucradas.

Se establece una meta con respecto del nivel de responsabilidad y desempeño ambiental y social requerido por la organización, a partir del cual se analizarán las futuras acciones. Esto debe estar coordinado con las diferentes organizaciones (Stakeholders) para definir los valores comunes e individuales.

Se deberá definir la política socio-ambiental, teniendo en consideración a los siguientes conceptos:

a. Sea apropiada a la naturaleza, magnitud de impactos ambientales y sociales de sus actividades, procesos y/o servicios.

b. Incluya un compromiso de mejora continua y prevención de la contaminación y disminución de conflictos sociales.

- c. Incluya un compromiso de cumplimiento con la legislación y reglamentación ambiental y social aplicable, y además requisitos suscritos por la organización.
- d. Proporcione el marco para el establecimiento y revisión de los objetivos y metas ambientales y sociales.
- e. Se encuentre documentada, implementada y mantenida, siendo comunicada a todos los trabajadores.
- f. Se encuentra a disposición de las autoridades en general y también del público.

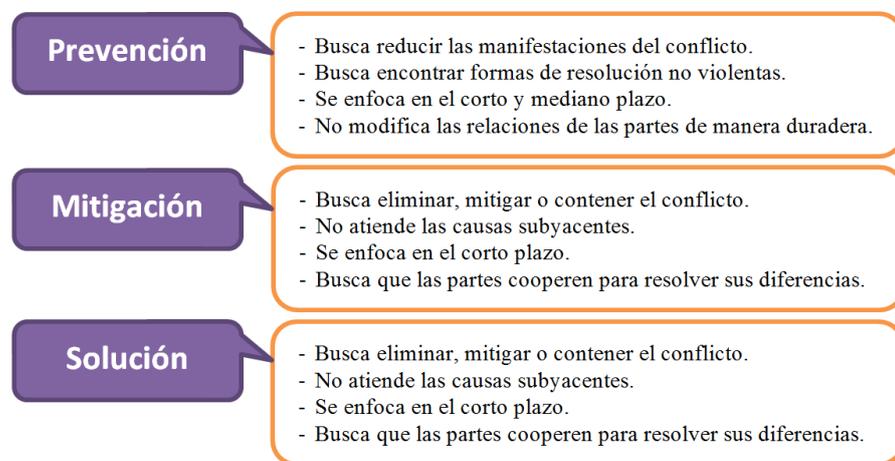


Figura 4: Políticas para la gestión de conflictos socio-ambientales

2.4.9. Alcances de las políticas de gestión de la conflictividad.

La gestión de la conflictividad pretende brindar una serie de conceptos y herramientas para las empresas involucradas en obras viales a fin de cumplir con los estándares de Responsabilidad Social y Ambiental que el mercado nacional e internacional exige.

Estos alcances deberán ser considerados como una guía general que puede ser adaptada según cada caso. Dentro de este ítem se tiene puede describir lo siguiente:

2.4.9.1. Descripción del proyecto vial: El alcance del proyecto es el conjunto de los trabajos que se ejecutarán en el proyecto. Es muy importante que en el alcance se especifique de forma clara el detalle de todos los trabajos relevantes y de alto nivel de

influencia en el proyecto. Dicho alcance deberá estar formalmente documentado en el contrato. A continuación se presenta la relación de documentos que permitirán definir el alcance del proyecto:

- a. Planos de Proyecto (Arquitectura, estructuras, etc.).
- b. Especificaciones Técnicas.
- c. Propuestas Técnica y Económica del Contratista.
- d. Cronograma de Obra.
- e. Documentos de Absolución de Consultas.
- f. Contrato Firmado por las partes involucradas.
- g. Orden de Servicio.
- h. Estudios previos.

2.4.9.2. Área de influencia

El área de influencia es la porción del territorio compuesta por elementos bióticos, abióticos y por la población humana en diferentes formas de organización y asentamiento, que podrían ser afectados positiva o negativamente por la ejecución y puesta en funcionamiento del proyecto de infraestructura. (MTC - Dirección General de Asuntos Socio Ambientales, 2005). Además, la diferenciación del área de influencia debe también ser realizada en función a la etapa que se está estudiando (Etapa de Construcción, Conservación y Explotación).

a. Área de influencia directa (AID)

Es el núcleo del sistema la cual corresponde al área aledaña a la infraestructura vial donde los impactos generales en las etapas de Construcción, Conservación y Explotación de la vía son directos y de mayor intensidad.

El AID se deberá delimitar en un mapa, indicando las vías de acceso de segundo, tercer orden, que alimentan e interconectan el tramo en estudio; hasta las áreas de uso y explotación definidas para las actividades propias de la obra (campamentos, plantas de asfalto, plantas chancadoras, canteras, depósitos de

materiales excedentes, almacenes, patios de máquinas, entre otros); teniéndose como referencia una franja de dominio de vía de 200 m a cada lado del eje de la carretera según Norma Técnica de Diseño Geométrico del MTC.

b. Área de influencia indirecta (AII)

Es el área total del sistema. Se establece en base a las áreas o sectores que generan influencia en los flujos o conexión con el proyecto, así como áreas potencialmente afectadas en el mediano y largo plazo. En este contexto, se abarca a las cuencas hidrográficas, con estrecha relación unitaria con el tramo evaluado, áreas potencialmente productivas, así como área de reserva, límites de comunidades nativas y/o campesinas, principalmente. Asimismo, para la definición del AII es necesario considerar los aspectos socioculturales para lo cual deben tomarse en consideración los impactos socioeconómicos, dinámicas sociales, administrativas y políticas.

2.4.9.3. Stakeholders

También llamados grupos de interés, son los agentes involucrados, los Stakeholders son aquellos sectores, grupos, organizaciones, personas, entre otros, que son relevantes para la empresa y para quienes la empresa es relevante debido a que sus intereses, expectativas, necesidades, etc. son afectados por las actividades de la empresa y viceversa. Los Stakeholders pueden ser:

- Gobierno.
- Autoridades.
- Trabajadores.
- Proveedores.
- Clientes.
- Comunidades.
- Instituciones Educativas.
- Instituciones Religiosas.
- Organizaciones Sociales y Políticas.

- Medios de Comunicación.
- Comunidad Internacional.
- Organizaciones No Gubernamentales (ONGs).

De dichas relaciones a la empresa le interesará asegurar una comunicación efectiva, franca y cooperativa. Esto le servirá para fortalecer su imagen empresarial y blindarse contra propaganda adversa o posibles ataques a su gestión. Del mismo modo, le permite identificar y solucionar rápidamente principales puntos potenciales de conflicto y así obtener información relevante como son las sugerencias, quejas y/o propuestas, que le permitan ser más eficiente en su labor.

Cada actor posee sus propias características en cuanto a las lógicas distintas en sus dimensiones temporales por los efectos negativos de corto plazo vs. los beneficios de mediano y largo plazo. Posiblemente presenten altos niveles de desconfianza debido al temor a que el otro tome ventaja, por la falta de reciprocidad y carencia de relaciones cooperativas de larga duración. Asimismo, presentarán múltiples agendas que van desde lo local a lo global, diferentes concepciones de diálogo y falta de la información adecuada.

Marlene Anchante, en su ponencia sobre la Introducción al Análisis, Evaluación y Resolución de Conflictos (Anchante, 2009) clasifica a los actores involucrados según el nivel de intervención en el proyecto:

- a. Actores Directos:** Estado, contratistas y comunidades.
- b. Actores Bisagra:** Aquellos que tienden un puente entre las comunidades y actores externos, ejemplo los alcaldes distritales, dirigentes comunales y dirigentes de rondas.
- c. Actores Indirectos:** Aquellos que organizan la acción colectiva, articulan discursos, proveen organización, repertorios de protesta y alianzas con los actores. Ejemplo las ONGs, universidades, iglesia y medios de comunicación.

A continuación se muestran algunos aspectos de su agenda de interés que posee cada grupo a intervenir.

El desafío para el Sistema de Gestión será identificar y jerarquizar estos temas claves, señalando donde poner la prioridad.

Para identificar los actores en un conflicto podemos recurrir a ciertas preguntas que nos ayudan a organizar las ideas.

1. ¿Quiénes están directamente implicados?
2. ¿Quiénes están indirectamente implicados, pero tienen interés o pueden influenciar en el resultado?
3. ¿Qué tipo de liderazgo tienen y quien los representa?
4. ¿Qué bases de influencia y poder tiene cada uno sobre los demás? ¿es una relación de iguales o existe desequilibrio de poder? ¿en qué forma?
5. ¿Existe ahora o puede existir, alianzas entre algunos actores? ¿entre quiénes y por qué? ¿Dichas alianzas son beneficiosas o perjudican a los intereses de la empresa?

Del mismo modo, debemos de identificar la percepción que dichos actores poseen del proyecto y nos podemos respaldar con las siguientes preguntas.

1. ¿Qué percepción tiene cada actor del proyecto? ¿cómo lo describen?
2. ¿Cómo les ha afectado? ¿qué conflictos potenciales o reales se presentan?
3. ¿Cómo se sienten? ¿en qué nivel de intensidad?
4. ¿Qué factores influyen en la percepción que cada actor tiene? ¿Qué factores en relación con la persona, el contexto y el objeto percibido?

Con el fin de determinar la influencia de los actores identificados y poder designar la prioridad de acción dentro del Sistema de Gestión para cada caso se procede a elaborar un Mapeo de Stakeholders que se muestra a continuación:

Tabla 1.

Mapeo de Stakeholders

		Nivel de influencia de los stakeholders	
		Bajo	Alto
Grado de dependencia de los stakeholders respecto de la empresa	Alto	Tratamiento Justo: Honrar los compromisos con estos stakeholders según las políticas empresariales, la reglamentación y la normatividad vigente; de lo contrario, tratar de mantener a los stakeholders satisfechos dentro de los límites de una relación costo beneficio equilibrada.	Amenaza u oportunidad estratégica: intervenir en los procesos de relación para comprender las inquietudes y desarrollar aducciones.
	Bajo	Baja prioridad: Ofrecer acceso a los canales generales de información y retroalimentación.	Mantener la participación para asegurar un equilibrio entre las inquietudes de los stakeholders de alto nivel de influencia y las personas afectadas por las decisiones.

Fuente: Modelo de gestión socioambiental en proyectos viales (Montalva y Salazar, 2013).

Hay que tener en cuenta que existen stakeholders positivos (que apoyarán en el proyecto; como algunos proveedores), neutros (que podrían ser los observadores) o negativos (como alguna ONG con pretensiones económicas).

Por otro lado, existen diversas herramientas para trabajar con los grupos de interés:

- a. Los principios empresariales, códigos de conducta, etc.
- b. Manuales de buenas prácticas, transparencia.
- c. Sistemas de consulta previa.
- d. Mecanismos de rendición de cuentas.
- e. Paciencia, respeto y buen humor.

2.4.9.4. Sistema de indicadores

Los indicadores son conjuntos de relaciones entre variables que permiten conocer una situación determinada en forma continua. Se presentan en unidades medibles, tanto en cantidad como en tiempo. Estos buscan evaluar, analizar y comprobar la eficacia del proyecto y cuantificar el impacto de este en su entorno. Esto permitirá contar

con evidencia de los resultados de la Gestión Socioambiental de los conflictos y poder generar una curva de aprendizaje para los proyectos sucesivos.

2.5. Definición de términos básicos

Los conceptos trabajados en el presente acápite han sido extraídos del diccionario de conflictología de la página web www.conflictología.net.

a. Acuerdo: Se dice cuando dos o más partes deciden dotarse de unas normas que regulen sus actuaciones o su relación. Los acuerdos previos pueden ser un buen sistema de cara a prevenir posibles conflictos futuros. En el caso de existencia de conflictos, los acuerdos sirven para establecer vías de solución gradual, si estos van acompañados del desarrollo de actitudes y medidas concretas que incidan sobre las causas generadoras del conflicto. Si por el contrario, los acuerdos se toman bajo presión o la urgencia de culminar con un proceso iniciado o como una finalidad en sí misma, estos acuerdos resultarán de escasa eficacia.

b. Conflictividad: Capacidad de originar conflictos.

Situación o circunstancia difícil o conflictiva.

Estudio o investigación profunda de las etapas y sucesos de un conflicto específico.

c. Derecho de Vía: Se entiende por derecho de vía a una parte del suelo, de propiedad privada, que tiene un uso limitado por una reglamentación de carácter local o nacional. Se trata, por lo general, de franjas de terreno por donde pasan infraestructuras de propiedad del estado o de compañías concesionarias. Los usos permitidos para estas áreas dependen del motivo por el cual han sido declaradas de uso limitado. En algunos países el derecho de vía se conoce como servidumbre legal de paso o servidumbre legal de tránsito.

d. Estrategia: Plan que especifica una serie de pasos o conceptos nucleares que tienen como único fin la consecución de un determinado objetivo.

- e. Indemnización por Afectación:** Mecanismo que consiste en resarcir a los afectados por el valor del terreno, edificación, obras complementarias, cultivos, entre otros, los cuales se han visto comprometidos por el Derecho de Vía.
- f. Intereses:** Posesión de privilegios, beneficios y control sobre los recursos que permiten la satisfacción de necesidades. Entendido como el provecho y la utilidad que tienen las personas para conseguir una oportunidad, con el afán de encontrar una alternativa a su condición intrínseca.
- g. Liberación de Áreas:** Proceso consistente en adquirir las áreas destinadas al Derecho de Vía, y que no están comprendidas en la carretera actual, a fin de que las obras se inicien oportunamente, y en los casos que corresponda se proceda a la inscripción de las transferencias de las áreas a favor del MTC, en el Registro de la Propiedad Inmueble.
- h. Mitigación de Conflictos:** Conjunto de medidas para minimizar el impacto destructivo y perturbador de un conflicto. La mitigación constituye uno de los tipos de intervención que se engloban en la denominada gestión de conflictos.
- i. Prevención de Conflictos:** Conjunto de acciones emprendidas a corto, medio y largo plazo con el fin de evitar la emergencia y escalada de un conflicto latente entre partes enfrentadas o, en caso de manifestarse, impedir su escalada hasta una situación de violencia abierta o su reaparición.
- j. Reasentamiento de Población:** El programa establece los mecanismos requeridos para el reasentamiento colectivo de familias cuyas únicas viviendas, son afectadas por las obras.
- k. Resolución de Conflictos:** Proceso por el cual un conflicto de carácter interpersonal, intergrupalo, interorganizacional o internacional de raíces profundas es resuelto por medios no violentos y de forma relativamente estable, a través, del análisis e identificación de las causas subyacentes al conflicto, y, consiguientemente, del establecimiento de las condiciones

estructurales en las que las necesidades e intereses de todas las partes enfrentadas puedan ser satisfechas simultáneamente.

1. Reubicación de Población: Programa que propone la construcción de nuevas viviendas en el lote que cuenta con remanente factible, y en calidad de reposición por el área afectada. Esta solución es aplicable a afectaciones parciales, si el remanente es viable para continuar su uso en función al estado original.

2.6. Hipótesis, variables e indicadores.

2.6.1. Hipótesis de Investigación

H₁: El surgimiento de diversos intereses por parte de la población y las empresas intervinientes en el proceso constructivo de la Carretera Kuntur Wasi, son causas de la deficiente gestión de la conflictividad Socioambiental

H₂: Las consecuencias de la deficiente gestión de la conflictividad en el proceso constructivo de la carretera Kuntur Wasi son el incremento de costos de obra, la ampliación del cronograma y la aparición de grupos sociales con diversos intereses, dentro de los cuales destacan los políticos y los económicos.

2.6.2. Diseño de contrastación de Hipótesis

2.6.2.1. Operacionalización de variables e indicadores

VARIABLES	INDICADORES	ÍNDICES	FUENTES DE INFORMACIÓN	INSTRUMENTOS
Vi: Intereses: población/Empresa	Tipos de Intereses surgidos: – Sociales – Ambientales – Económicos – Políticos	<ul style="list-style-type: none"> - Número y porcentaje de Rivalidades sociales. <ul style="list-style-type: none"> ➤ Entre Familias. ➤ Entre Organizaciones de base. ➤ Empresa Comunidad. - Número de rivalidades ambientales por: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Afectación a tierras. ➤ Afectación al recurso agua ➤ Afectación al aire. ➤ Afectación a flora y fauna. ➤ Afectación a la salud humana. - Número de rivalidades económicas por: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Indemnizaciones por compra/venta de tierras. ➤ Indemnizaciones por compra/venta de edificaciones. - Número de rivalidades políticas por: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Intereses de autoridades locales (individual y colectivo). ➤ Intereses de autoridades regionales (individual y colectivo). ➤ Intereses de líderes de organizaciones locales (individual y colectivo). ➤ Intereses de líderes de organizaciones regionales (individual y colectivo). 	Fuentes: propietarios/poseionario, autoridades y empresas.	Observación, cuestionario y entrevista

<p>Vd: Gestión de la conflictividad</p>	<p>– Prevención del conflicto</p> <p>– Mitigación del conflicto</p> <p>– Solución del conflicto</p>	<p>En el Proceso - eficiencia:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Número de Toma de decisiones con familias afectadas. ➤ Número de Toma de decisiones con autoridades locales y regionales ➤ Número de toma de decisiones con líderes de organizaciones de base. ➤ Número Políticas ambientales de cuidado tierra, aire, agua, flora y fauna. <ul style="list-style-type: none"> ➤ Número de Reuniones con comunidades. ➤ Número de Reuniones con autoridades y/o líderes comunales. ➤ Número de Firmas de documentos de compromiso para aplicación de Políticas de compensación o resarcimiento de daños. <ul style="list-style-type: none"> ➤ Número de Reposición de viviendas. ➤ Número de Reposición de Infraestructuras comunales afectadas. ➤ Número de Limpieza de terrenos. ➤ Número de Limpieza y mejoramiento de servidumbres. ➤ Número de Pago por mayores afectaciones. ➤ Número de Oportunidad laboral a los afectados. ➤ Número de intervención de terceros: Arbitraje o mediación. 	<p>Fuentes: propietarios/poseionario, autoridades y empresas.</p>	<p>Observación, cuestionario y entrevista</p>
<p>Vin: Características socioeconómicas de la población afectada</p>	<p>– Sexo</p> <p>– Edad</p> <p>– Ocupación</p> <p>– Tipo de afectación</p>	<p>Número y porcentaje de:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Propietarios/poseionarios por sexo. ➤ Propietarios/poseionarios por edad. ➤ Propietarios/poseionarios por ocupación. ➤ Propietarios/poseionarios por tipo de afectación 	<p>Fuentes: propietarios/poseionario</p>	<p>Cuestionario</p>

CAPÍTULO III

PROCEDIMIENTO METODOLÓGICO

Este capítulo está referido al desarrollo metodológico de la investigación planteada, a partir del tipo de investigación, la unidad de observación y análisis, la muestra, las técnicas de recolección de datos, el tratamiento y la forma de análisis de los mismos.

3.1. **Ámbito de estudio:**

La presente investigación ha sido realizada a lo largo del trayecto de la Carretera Kuntur Wasi, abarcando los 3 tramos en construcción, iniciando en el puente de la carretera ubicado a 500 mts. de la ciudad de Chilete (progresiva 0+0.00), perteneciente a la provincia de contumazá, hasta la progresiva 72 + 930.52 perteneciente al empalme con la carretera Cajamarca – Bambamarca, a la altura de las oficinas administrativas de Minera Yanacocha S.R.L.

Tabla 2.

Ámbito de intervención de la investigación

Tramos	Caseríos	Distrito / Provincia
Tramo I	Chilete	Chilete/Contumazá
	Maychil, San Bernardino, Pueblo Nuevo	San Bernardino/San Pablo
	Sangal, Alovish, Kuntur Wasi y Cerro Blanco	San Luis/San Pablo San Pablo/San Pablo
Tramo II	La Banda, El Montón, Chinayaco, Sogomayo, Cruz de cardón, Carrerapampa, Dos De Mayo, El Porvenir, Santa Rosa de Chumbil	San Pablo/San Pablo
	El Suro.	Tumbadén/San Pablo
Tramo III	Maraypampa, Pozo Seco, El Progreso, Patiño Porcón	Tumbadén/San Pablo Cajamarca/Cajamarca

Fuente: Estudio de Impacto Ambiental Carretera Kuntur Wasi, CESEL (2005).

Según LOHV Consultores (2005), la ejecución del proyecto, afecta en total a 440 predios. Las áreas ocupadas y comprometidas por el trazo de la vía, involucran 1,163,213.43 m² de afectación directa, que corresponden a las áreas de terrenos, viviendas, y locales de servicio público identificados dentro del derecho de vía, a lo largo del recorrido de 72.800 Kms., a los cuales se agregan 33,878.46 m² de remanentes no factibles, totalizando 1,197,091,89 m².

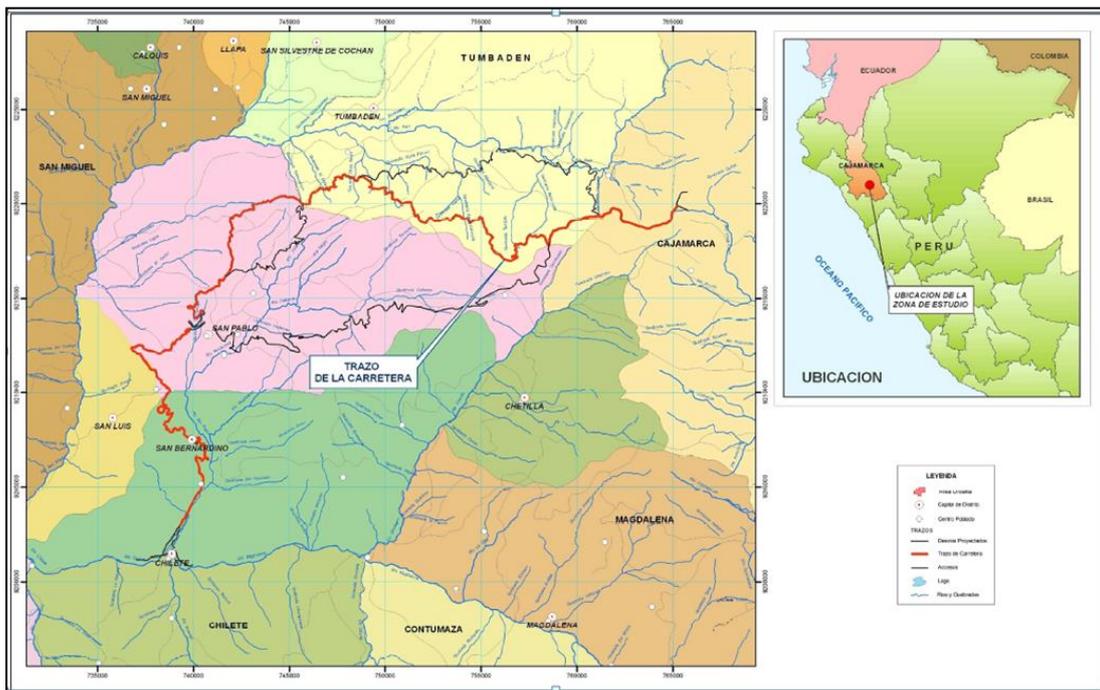


Figura 5: Trazo definitivo de la carretera Kuntur Wasi.

Fuente: Estudio de Impacto Ambiental Carretera Kuntur Wasi, CESEL (2005).

3.2. Diseño de la investigación.

Según Vieytes (2004), la investigación se enmarca dentro de los siguientes parámetros metodológicos:

Criterio	Investigación	Descripción
1. Finalidad (propósito)	Básica	La presente investigación servirá de sustento teórico para otras investigaciones posteriores sobre el tema tratado, ya que pretende conocer, explicar y comprender la Gestión de Conflictividad durante el proceso constructivo de la carretera Kuntur Wasi.

2. Estrategia teórica metodológica	Cuantitativa/ Cualitativo.	Se buscará obtener un conocimiento sistemático, comprobable y comparable; medible cuantitativamente y replicable con la finalidad de poder generalizar las conclusiones halladas. Los aspectos subjetivos de la percepción se los tratará con técnicas cualitativas.
3. Objetivos (alcance)	Exploratoria	Debido a que se tiene poco conocimiento acerca del tema investigado. A través del estudio se buscará obtener claridad sobre la naturaleza del problema y sus variables.
4. Datos propios o datos disponibles	De datos primarios	Debido a que los datos serán recolectados en forma directa de la realidad objeto de estudio, usando como principal instrumento a la encuesta.
5. Control en el diseño de la prueba	No experimental (ex post facto)	Las variables no serán manipuladas y los resultados del estudio se construirán únicamente de la observación del investigador y la aplicación de técnicas cuantitativas y cualitativas.
6. Secuencia temporal	Transversal	Los datos recogidos de los afectados por la carretera Kuntur Wasi serán tomados durante un único período de tiempo, que hace referencia al período de construcción de la carretera Kuntur Wasi al momento de la ocurrencia de los conflictos.

3.3. Unidad de análisis

Para los fines de la presente investigación, se tomaron como unidades de análisis a las familias afectadas directamente por la construcción de la carretera Kuntur Wasi, así como las empresas intervinientes en el referido proceso constructivo.

3.4. Unidades de Observación

Se consideraron como unidades de observación para la presente investigación los 440 jefes de familia propietarios y/o poseionarios de los predios afectados por la carretera Kuntur Wasi en los tramos I, II y III; también son considerados como unidades de observación a los funcionarios de las empresas intervinientes en el proceso de construcción de la vía Kuntur Wasi.

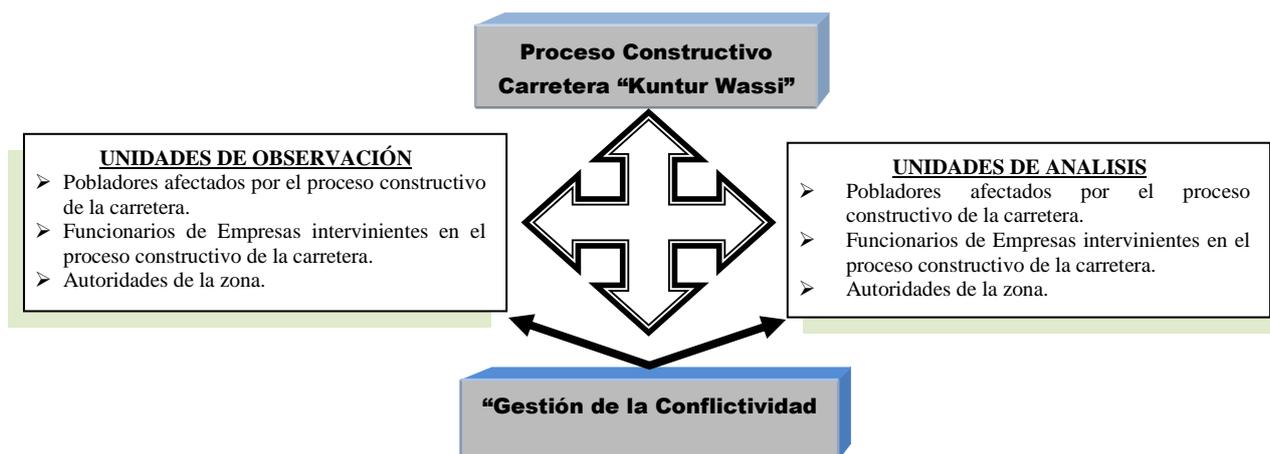


Figura 6: Relación entre unidades de observación y unidades de análisis

3.5. Población y muestra

3.5.1. Población

Para el presente estudio, se tomará como población a los 440 propietarios de los predios afectados por la carretera Kuntur Wasi, los cuales se encuentran distribuidos de la siguiente manera:

Tabla 3.

Predios comprendidos dentro de la carretera Kuntur Wasi

Tramos	Predios afectados	Caseríos	Nº de caseríos	Progresivas
Tramo I	206	Chilete, Maychil, San Bernardino, Pueblo Nuevo, Sangal, Alovish, Kuntur Wasi y Cerro Blanco	8	0+060 - 25+592.42
Tramo II	198	La Banda, El Montón, Chinayaco, Sogomayo, Cruz de cardón, Carrerapampa, Dos De Mayo, El Porvenir, Santa Rosa de Chumbil y El Suro.	10	25+592.43 - 46+325.97
Tramo III	36	Maraypampa, Pozo Seco, El Progreso, Patiño y Porcón	5	46+325.98 - 72+930.52
03 TRAMOS	440		23	0+060 al 72 + 930.52

3.5.2. Muestra

En el presente estudio se aplicó una muestra, la cual se elaboró teniendo en cuenta el total de predios afectados por la carretera Kuntur Wasi: 440.

Se optó por desarrollar una muestra probabilística - estratificada y distribuida para cada uno de los tres tramos que conforman la vía.

Fórmula utilizada⁸:

$$n = \frac{Z^2 PQN}{E^2(N-1) + Z^2 PQ}$$

Donde:

Z = Coeficiente de confianza (95% = 1.96).

P = Prevalencia esperada del parámetro a evaluar.

Q = (1-p)⁹

N = Tamaño de la población (440 predios afectados).

E = Margen de Error (5%).

Aplicando la fórmula:

$$n = \frac{(1.96)^2(0.5)(0.5)(440)}{(0.05)^2(440-1) + (1.96)^2(0.5)(0.5)}$$

$$n = 205.34$$

$$n = 205$$

Se determinó aplicar 205 encuestas, las cuales serán repartidas en los tres tramos de la carretera Kuntur Wasi.

Tabla 4.

Distribución de encuestas por tramo de la Carretera Kuntur Wasi

Tramos	Predios	Fracción de muestra	N° encuestas
Tramo I	206	206/440(205)	96
Tramo II	198	198/440(205)	92
Tramo III	36	236/440(205)	17
03 TRAMOS	440		205

⁸ La muestra a ser utilizada es una muestra aleatoria estratificada proporcional (ésta consiste en un proceso de selección de una parte donde cada uno de los elementos de la población tienen igual probabilidad de ser incluidos en la muestra).

⁹ Se asumen los valores de P y Q del 50% con la finalidad de obtener el máximo tamaño de la muestra.

3.6. Métodos

Para analizar la Gestión de la conflictividad socioambiental en la construcción de la Carretera Kuntur Wasi, se tuvieron en cuenta las siguientes estrategias de investigación.

3.6.1. Método de Observación

El cual es definida como una percepción intencionada e ilustrada de la existencia de un hecho: “conflictos socioambientales”. Es intencionada porque se realizó con el objetivo de determinar el proceso de Gestión de la conflictividad socioambiental en la construcción de la Carretera Kuntur Wasi, e ilustrada porque adhiere al proceso de estudio un cuerpo de conocimiento (profesional). Este método estuvo presente en todo el proceso investigativo.

Se puede establecer dos grandes clases de métodos de investigación: los métodos lógicos y los empíricos. Los primeros son todos aquellos que se basan en la utilización del pensamiento en sus funciones de deducción, análisis y síntesis, mientras que los métodos empíricos, se aproximan al conocimiento del objeto mediante el conocimiento directo y el uso de la experiencia, entre ellos encontramos a la observación y la experimentación (Hernández, Fernández & Baptista, 1996).

La observación es un elemento fundamental de todo proceso investigativo; en ella se apoya el investigador para obtener el mayor número de datos. Gran parte del acervo de conocimientos que constituye la ciencia ha sido lograda mediante la observación. Al respecto es necesario señalar que existen dos clases de observación: **la observación no científica** y la observación científica. La diferencia básica entre una y otra está en la **intencionalidad**: observar científicamente significa observar con un objetivo claro, definido y preciso; el investigador sabe qué es lo que desea observar y para qué quiere hacerlo, lo cual implica que debe preparar cuidadosamente la observación. Observar no científicamente significa observar sin intención, sin objetivo definido y por tanto, sin preparación previa.

3.6.2. Método Fenomenológico

El método fenomenológico no parte del diseño de una teoría, sino del mundo conocido, del cual hace un análisis descriptivo en base a las experiencias compartidas. Del mundo conocido y de las experiencias intersubjetivas se obtienen las señales e indicaciones para interpretar la diversidad de símbolos. A partir de allí, es posible interpretar los procesos y estructuras sociales. Para el presente estudio, este método permitió realizar una explicación de los significados de la conflictividad socioambiental en la Construcción de la Carretera Kuntur Wasi.

3.6.3. Método Inductivo deductivo

A partir de las unidades de análisis y las de observación, se elaboró un constructo general, tomando como base el conocimiento de casos particulares, los cuales permitieron plantear premisas básicas sobre la “Gestión de la Conflictividad Socioambiental en la Construcción de la Carretera Kuntur Wasi”.

Este método permitió al investigador obtener una forma de razonamiento, en el cual se articuló el conocimiento general a otro de nivel particular. Se establecieron deducciones, que englobaron tanto a las unidades de análisis (Afectados, funcionarios de empresas y autoridades), como a las de observación (familias campesinas).

3.6.4. Método Analítico y Sintético

Para los fines de la investigación, permitió advertir la estructura del objeto, discriminando los elementos componentes de la “conflictividad social” y descubriendo las relaciones que en ellas existían.

En la síntesis se reunieron las partes analizadas en el proceso mismo de la investigación, para examinar los elementos de la “conflictividad socioambiental” en un conjunto o sistema conceptual.

Para la presente investigación, el análisis y síntesis son dos procesos que se complementaron en uno, en el cual el análisis debió interrelacionarse necesariamente con la síntesis.

3.6.5. Otros métodos

Un estudio detallado de un fenómeno social, presupone la revisión de sus antecedentes, causas y condiciones históricas en las cuales surgió y se desarrolló. Para complementar el conocimiento, fue necesario utilizar el *“método histórico”*, el cual permitió conocer el pasado de “Conflictividad Socioambiental” surgido como consecuencia de la actividad minea en la Región Cajamarca, principalmente de Minera Yanacocha que es el principal responsable de la construcción de la vía Kuntur Wasi.

3.7. Fuentes y Técnicas de recolección de información

3.7.1. Fuentes de información

La información es considerada como la materia prima para llegar a explorar, describir y explicar los hechos o fenómenos que definen el problema de investigación planteado.

Para lograr cubrir la información de la presente investigación, se definió el uso de fuentes secundarias y primarias:

a. Fuentes Secundarias

Estas fuentes suministraron información básica sobre el tema, la cual se produjo, a partir del uso de libros, periódicos, tesis de grado, revistas especializadas, documentos personales, diccionarios y de la Internet. El investigador tuvo un grado de facilidad para la adquisición y obtención de este tipo de información.

b. Fuentes Primarias

Implicó el uso de técnicas y procedimientos específicos, los cuales suministraron la información correspondiente a la realidad objeto de investigación: “Gestión de la Conflictividad Socioambiental en la construcción de la carretera Kuntur Wasi”. Para ello, se recurrió a la encuesta, así como a la observación y las entrevistas en profundidad, sin que éstas hayan sido elaboradas previamente.

3.7.2. Técnicas de Recolección de Datos

3.7.2.1. La Observación

La ventaja principal de esta técnica, en el campo de las ciencias del hombre, radica en que los hechos son percibidos directamente, sin ninguna clase de intermediación, colocándonos ante la situación estudiada, tal como ésta se da naturalmente. Para el diseño de la investigación propuesta y el análisis del objeto de estudio (Gestión de la Conflictividad en el proceso de Construcción de la Carretera Kuntur Wasi), se realizó la observación participante, recurriendo a la interrelación investigador, familias campesinas, empresas intervinientes en la construcción de la Carretera Kuntur Wasi y las autoridades de la zona.

3.7.2.2. La Encuesta

Esta técnica se desarrolló a través de la aplicación del cuestionario como instrumento de investigación, dirigido a familias campesinas afectadas, a las autoridades y funcionarios de las empresas intervinientes en la construcción de la carretera Kuntur Wasi. Las características las constituyeron las siguientes variables e indicadores:

Variable 1: *Intereses población y empresa intervinientes en el proceso constructivo de la carretera Kuntur Wasi.*

Variable 2: *Gestión de la Conflictividad Socioambiental y las políticas propuestas por las empresas intervinientes para prevenir, resarcir o mitigar los problemas de conflictividad en la zona de obra de la carretera Kuntur Wasi.*

3.7.2.3. Entrevista

La cual permitió desarrollar acercamientos directos y de diálogo permanente con los actores involucrados (Propietarios de predios

afectados, funcionarios de las empresas involucradas en la Construcción de la Carretera Kuntur Wasi y Autoridades de la zona), teniendo como finalidad complementar la información de las variables identificadas en la presente investigación.

Se optó por hacer uso de las entrevistas no estructuradas con la finalidad de recopilar la información necesaria para la investigación, sin tener que poner límites a la cantidad y tipo de datos recogidos.

3.8. Técnicas de análisis de datos

3.8.1. Tratamiento de los datos

Este proceso consistió en el recuento, selección, clasificación y ordenamiento de información en tablas estadísticas codificadas. La tabulación fue realizada de forma electrónica y fue sometida a tratamiento a través de “técnicas de análisis matemático”, de carácter estadístico.

3.8.2. Forma de análisis de los datos

Se recurrió al uso de la estadística descriptiva y el análisis cualitativo para la variable: Gestión de la conflictividad, según sus diversos indicadores. Se recurrió al uso del Excel y el paquete estadístico “Statistical Package for Social Sciences” (SPSS), versión 22.0 para Windows 10.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En el presente capítulo se realiza un análisis e interpretación de los resultados que recogidos en campo sobre la Conflictividad socioambiental en la construcción de la Carretera Kuntur Wasi, para cuyo efecto, hacemos uso de la información copiada, a través de observaciones participantes, aplicación de formularios a nivel de encuestas y el desarrollo de entrevistas a profundidad; estos instrumentos fueron aplicados a todos los afectados por la carretera Kuntur Wasi elegidos dentro de la muestra a través del muestreo aleatorio simple. Dicha información ha sido complementada con el uso de diferente material bibliográfico especializado: libros, revistas, artículos de internet y la legislación en el tema vigente en el país.

4.1. Presentación de resultados

En el siguiente acápite se presentan los resultados obtenidos a través de los instrumentos de recolección de información, estos resultados se encuentran sistematizados en gráficos estadísticos, realizándose la presentación de acuerdo a las frecuencias numéricas y porcentuales de cada ítem.

La presentación de resultados se realizará de acuerdo a los objetivos propuestos para la investigación.

De acuerdo a la recolección y procesamiento de datos obtenidos a partir de los diferentes instrumentos y técnicas de recolección de datos aplicados a cada uno de los propietarios y/o poseionarios titulares afectados por la construcción de la carretera Kuntur Wasi (Carretera Chilete - San Pablo - Empalme Ruta 3N), se han obtenido los siguientes resultados:

4.1.1. Datos socioeconómicos de los encuestados:

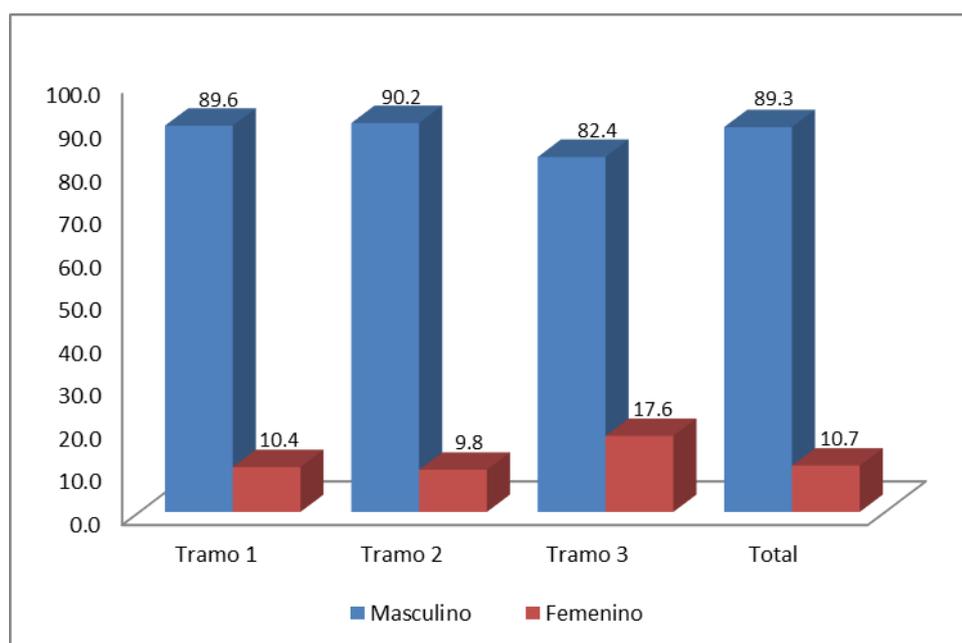


Figura 7: Género de los encuestados

En figura 7, se muestran los datos obtenidos de los jefes de familia propietarios o poseionarios afectados por la construcción de la carretera Kuntur Wasi, aquí se puede apreciar que el 89.3% son de género masculino y el 10.7% pertenece al género femenino.

Según el reporte presentado en la figura anterior, existe una predominancia del género masculino sobre el femenino; situación que ha influenciado en la presencia de la figura del varón para el control y uso de la tierra.

Al indagar cuál es la relación entre género y la tenencia de la tierra, (Deere y León, 2002) manifestaron que la desigualdad en la distribución de la tierra se debe a cinco factores, inscritos en la familia, la comunidad, el Estado y el mercado. Estos factores son los siguientes:

a) Preferencias masculinas en las prácticas de herencia:

Una razón que explica el sesgo de género tiene que ver con la socialización y los roles de género, en los cuales la mujer es vista principalmente como ama de casa, a pesar de su contribución en la agricultura, que se define como ocupación masculina. La falta de

reconocimiento social del trabajo de la mujer en la agricultura puede servir como un mecanismo de exclusión de las mujeres frente a sus derechos de propiedad a la tierra. La división del trabajo se refleja en la composición de la herencia. Las hijas heredan animales, bienes domésticos, dinero en efectivo o la vivienda, mientras que la tierra se concentra en la línea de los varones. También la herencia se asocia con patrilinealidad (residencia de la nueva pareja en la casa paterna del novio), virilocalidad (residencia facilitada en las tierras por el lado del varón) y exogamia (donde la mujer es sacada de su comunidad), que se asocia con los dos factores anteriores.

Para el caso de la presente investigación este hecho es muy notorio, ya que el diagnóstico social elaborado por la empresa CESEL (2004), muestra que del total de afectaciones, el 74.3% de los predios afectados tienen como titulares a varones; mientras que el 25.7% tienen a mujeres como titulares. Debido a la idiosincrasia y cultura del poblador del campo, más de la mitad de afectaciones pertenecientes a mujeres fueron negociadas por algún varón perteneciente a la familia de la titular. Según las actas de compromiso, de los 123 predios afectados que son de titularidad femenina, en 64 casos acudieron con un varón o en su defecto otorgaron una carta poder a un varón, con la finalidad de efectuar la negociación del predio, dato que representa al 52% de los predios de titularidad femenina.

b) Privilegios que los hombres han disfrutado a nivel legal en el matrimonio y en la cultura

El privilegio masculino más fuerte en el matrimonio fue el derecho del jefe de hogar varón encargado de representar a la familia y administrar en forma única los bienes del hogar. La representación del hogar era exclusiva del marido, quien manejaba el patrimonio conjunto y el patrimonio individual de la esposa. Aunque no podía enajenar los bienes individuales de la esposa sin su permiso, sí podía hacerlo con el patrimonio común, a no ser que se registrara en forma compartida, lo cual no fue común. La propiedad común era la que se adquiría de manera

conjunta durante el matrimonio y esta se dividía entre los cónyuges cuando se disolvía el matrimonio. El manejo de los bienes por parte del marido favoreció la acumulación de patrimonio en las manos del hombre y permitió a los maridos disponer del mismo.

c) Sesgos de género en el mercado de tierras

Las razones se encuentran en los diferenciales de ingresos masculinos y femeninos ligados a las diferentes posibilidades de empleo y remuneración para hombres y mujeres en el mundo rural. En el mercado agrícola el hombre es un trabajador permanente y la mujer es temporal. También, cuando el hombre y la mujer tienen el mismo trabajo, la mujer puede recibir un salario más bajo. Estos factores influyen en la capacidad de ahorro de la mujer y por lo tanto en su participación en el mercado de tierras como compradoras.

d) Sesgos masculinos en el uso de la tierra comunitaria

Las reglas de membresía en las comunidades donde la tierra es técnicamente colectiva contribuyen a la brecha de género. Los privilegios del hombre dentro del hogar y las estructuras comunitarias de gobierno que favorecen a los varones contribuyen al sesgo de género. Es tradicional que sea una persona por familia, el jefe del hogar, quien tenga la voz y voto en las asambleas de la comunidad, o sea en la estructura comunitaria donde se toman decisiones sobre asuntos vitales para la distribución de tierras entregadas por el Estado o en relación con tierras del patrimonio familiar cuando fallece uno de sus miembros.

e) Sesgos masculinos en los programas estatales de distribución y titulación de tierras.

Las mujeres quedaron excluidas en los esfuerzos de reparto de tierras del Estado en el período de las reformas agrarias debido a razones legales, culturales, estructurales e institucionales. La barrera legal más significativa para la inclusión de las mujeres se dio en cuanto se suponía que el hogar era la principal unidad para beneficiar, y el resultado fue que los beneficiarios legales fueron los jefes del hogar. También la definición

de agricultor sirvió para excluir. La agricultura está construida socialmente como una actividad masculina sin tener en cuenta el trabajo que las mujeres aportan. El trabajo de las mujeres es invisible y no reconocido socialmente, lo cual las excluyó como beneficiarias directas.

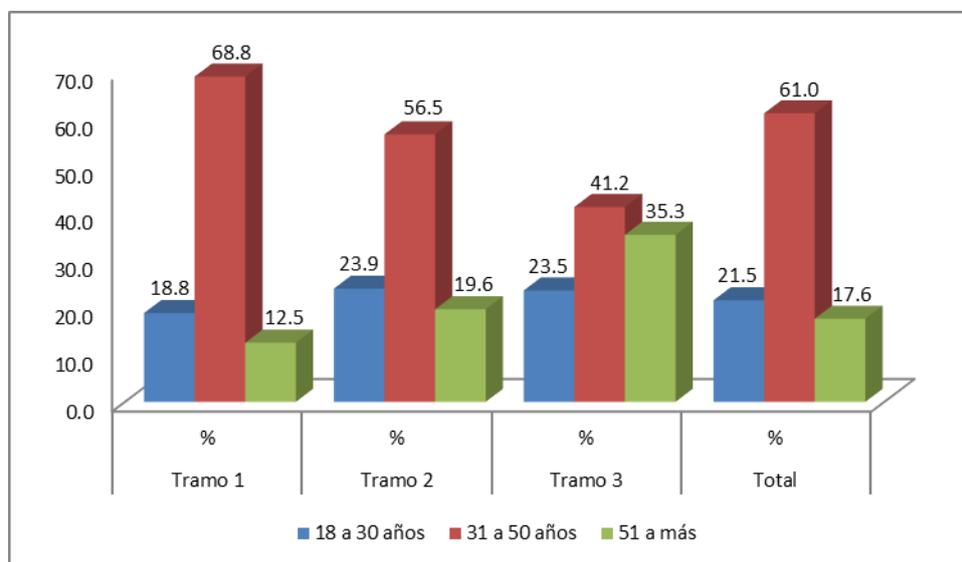


Figura 8: Edad de los encuestados

El presente proyecto de investigación acerca de la conflictividad socioambiental en la construcción de la carretera Kuntur Wasi, realiza un análisis integral no sólo acerca de la conflictividad, sino también acerca de la toma de decisiones que llevaron a superar los diferentes conflictos que se presentaron en este proceso; es por ello que el análisis de la edad de los individuos considerados como objetos de estudio juega un papel preponderante en la solución del problema de investigación propuesto.

De los encuestados seleccionados para el presente estudio a través de la técnica del muestreo, según datos etéreos, se han podido hallar los siguientes resultados: La mayor parte de propietarios o poseionarios son adultos entre el intervalo de edad correspondiente a los 31 años hasta los 50 años (61.0%); mientras que el 21.5% son los titulares de los predios más jóvenes, ya que corresponde al intervalo de edades entre los 18 a los 30 años de edad; finalmente el grupo más pequeño, pero no menos importante se encuentra entre las edades de los 51 a más años, en donde se encuentra un 17.5%.

Estudios en psicología han demostrado que las personas más jóvenes, se comportan de manera impulsiva, irracional y hasta peligrosa ante la aparición de un conflicto. A veces parece que ellos no piensan las cosas a fondo o no consideran las consecuencias de sus acciones. Las personas jóvenes son diferentes a los adultos en la manera en que se comportan, resuelven problemas y toman decisiones.

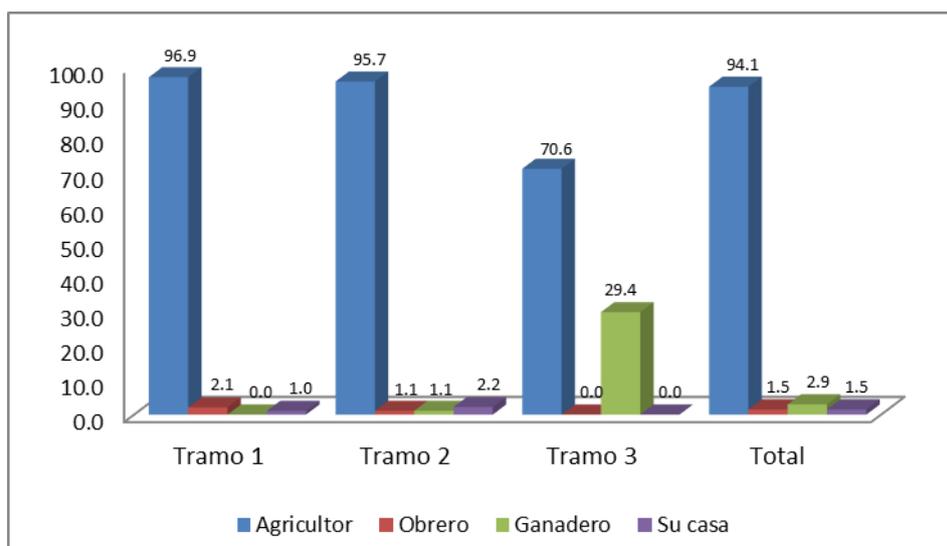


Figura 9: Ocupación de los encuestados

De acuerdo a las entrevistas realizadas dentro de la zona de influencia directa de la vía, el Sr. José Aparicio Cueva Toledo, Teniente Gobernador del caserío Cardón bajo y afectado por la construcción de la vía, manifiesta la importancia de la tierra para el campesino ya que es la expresión viva de lo que es la Pachamama.

“es la madre que nos ha procreado, que ha dado la vida a los seres humanos, las plantas, animales, ríos, montañas”. (Sr. José Aparicio Cueva Toledo, Teniente Gobernador del caserío Cardón bajo y afectado por la construcción de la vía, 11 de julio de 2011).

Uno de los problemas que afecta a nuestro país es la tenencia de la tierra, en donde existen campesinos que poseen grandes extensiones de tierra y otros en menor cantidad a pesar de ser un país con gran extensión de terrenos agrícola. El campesino depende de la tierra y de lo que produce en ella, ya que para la mayoría es su única fuente de generación de ingresos y de subsistencia.

Esta versión sustenta los datos obtenidos a partir de la aplicación de la encuesta, en donde el 97% de afectados se dedican a las actividades propias de la tierra, es decir, a la agricultura (94.1%) y a la ganadería (2.9%); por su lado otras actividades tales como la construcción (obreros) y la dedicación al hogar ocupan únicamente el 1.5% cada uno respectivamente del total de los encuestados.

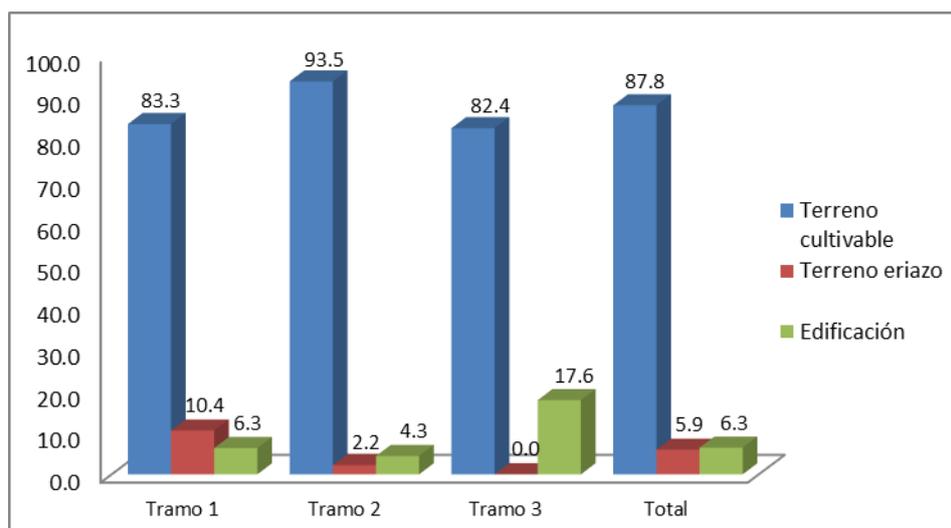


Figura 10: Tipo de afectación generada por la construcción de la carretera

De acuerdo a la toma de la información realizada en los tres tramos de la Carretera Kuntur Wasi, existen dentro de la muestra seleccionada 180 predios pertenecientes al rubro de terrenos cultivables, ocupando un 87.7% del total de predios; debido a la geografía y topografía de la zona, el 5.9% de afectaciones son consideradas como terrenos eriazos (12 afectaciones); finalmente el 6.3% de son afectaciones de edificaciones (13 en total). De estas 13 edificaciones 6 pertenecen al tramo 1, dentro de las cuales se tiene 4 viviendas, 1 garaje y 1 garita de control abandonada, perteneciente a la Comunidad Campesina de San Bernardino. En el Tramo 2 existe la afectación de 4 edificaciones, siendo estas 3 viviendas y un Salón Comunal perteneciente al caserío de Carrerapampa Alta. En el Tramo 3, existe la afectación de 03 edificaciones, 2 de ella son viviendas y la restante es la Iglesia Católica del caserío de Pozo Seco, la misma que

a solicitud de la población fue repuesta dentro del terreno perteneciente al mismo caserío.

Se debe dejar en claro que las afectaciones consideradas dentro de la figura anterior únicamente pertenecen a las unidades de análisis seleccionadas como parte de la muestra y no pertenecen a la totalidad de los casos.

4.1.2. Tipología de Intereses:

Según la teoría del conflicto de Ralf Dahrendorf, todas las sociedades tienen diferentes grados de autoridad que está basada en el posicionamiento social de cada uno de los individuos que la conforman. La concepción de autoridad trae consigo un doble posicionamiento social, la dominación y la subordinación, a lo que Dahrendorf (1959) denomina “posicionamiento dicotómico”. Este posicionamiento marcado genera en cada uno de ellos intereses manifiestos: Los que están arriba, se afanan por mantener es Estatus Quo (seguir en el poder); mientras que los que se encuentran en posiciones subordinadas, persiguen el cambio.

Debido a la carencia de oportunidades en el Perú, los diferentes actores sociales usan cualquier motivo a para el cambio y escalar posiciones sociales, con la finalidad de obtener autoridad y poder. Para la presente investigación, la oportunidad económica al tener el paso de una carretera financiada por una de las mineras más grandes del mundo, generó un sin número de intereses que son descritos en los resultados de la encuesta aplicada en campo que a continuación se muestran.

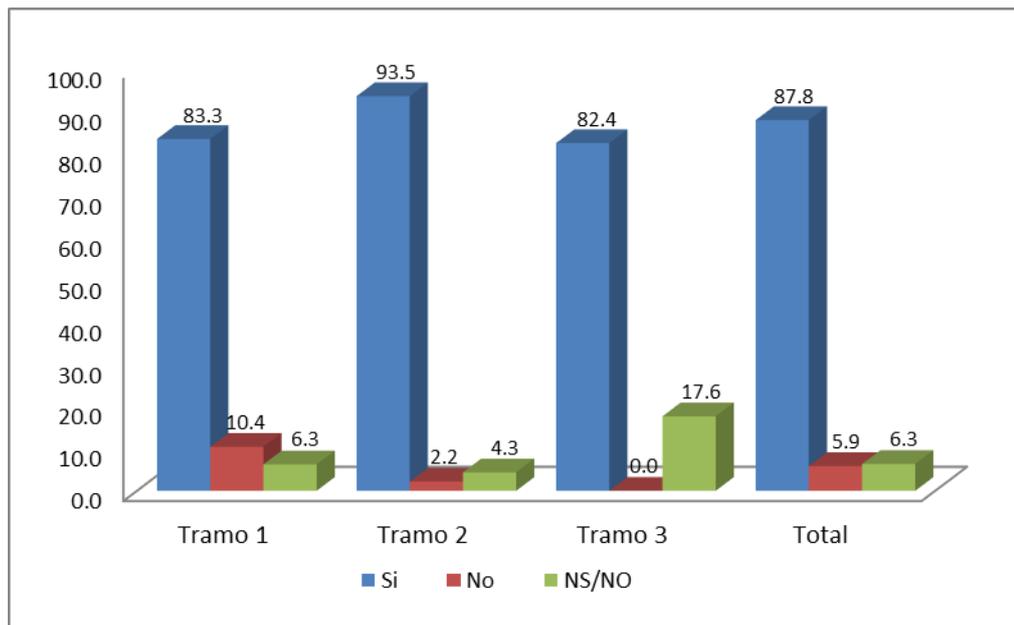


Figura 11: Existencia de rivalidades a causa de la construcción de la Carretera Kuntur Wasi.

Los intereses individuales y colectivos surgidos durante la construcción de la Carretera Kuntur Wasi, generados por los diferentes actores involucrados en el tema (pobladores afectados, autoridades y empresas), provocaron la aparición de los diversos conflictos socioambientales surgidos en casi todos los caseríos, comunidades y sectores por donde se construyó el proyecto vial.

Según la opinión de los afectados; de las 205 personas pertenecientes a la muestra de estudio, el 87.8% opinan que SI existen intereses personales o colectivos en el surgimiento de los diversos conflictos, mientras que el 5.9% opinan que NO existe ningún interés por parte de los afectados u otros personajes en el surgimiento de los conflictos y que estos surgen más bien ante el reclamo por las injusticias cometidas por la empresas intervinientes en la construcción de la Vía, llámese la empresa Constructora Chan Chan, LOHV Consultores e.i.r.l., encargada de la liberación de áreas y posteriormente de la relaciones comunitarias y de GyM (Graña y Montero Ingenieros), empresa supervisora en la construcción del proyecto. Finalmente, existe un 6.3% de encuestados que no emiten opinión en torno al tema.

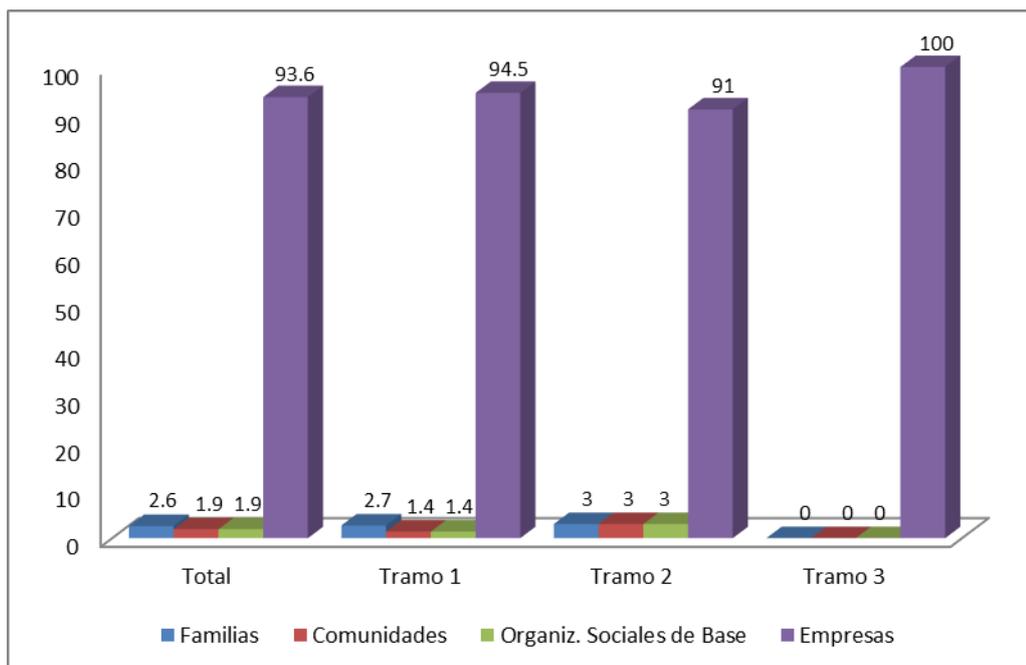


Figura 12: Actores involucrados en el proceso de conflictividad.

Del total de personas que emiten una opinión afirmativa en torno a existencia de intereses en la generación de la conflictividad, existe un 93.6% que es de la opinión que los conflictos tienen su origen en la construcción de la carretera y que son las empresas y las comunidades, los dos grupos que se contraponen. Es el 6.4%, los que opinan que los conflictos tienen una existencia anterior a la construcción de la carretera Kuntur Wasi, siendo estos un 2.6% entre familias, un 1.9% entre Organizaciones Sociales de Base y con el mismo porcentaje la conflictividad existente entre miembros de las diversas comunidades, caseríos y/o sectores.

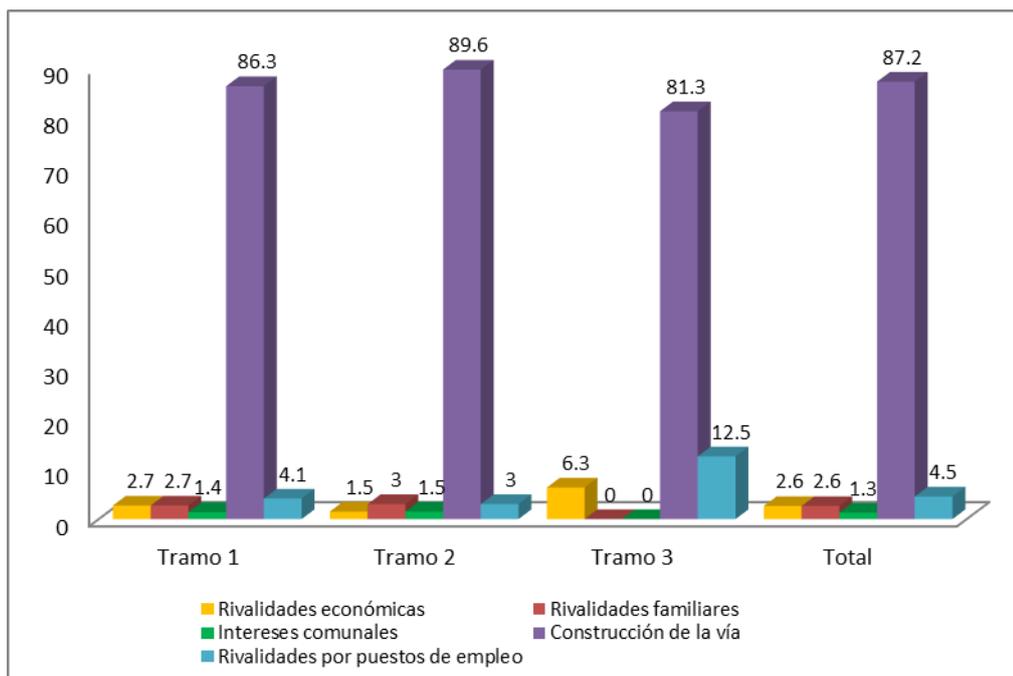


Figura 13: Causales de la Conflictividad

Según los datos obtenidos a partir de la aplicación de la encuesta, el 87.2% de encuestados creen que el motivo originario del surgimiento de la conflictividad es la construcción de la vía Kuntur Wasi. En el Año 2004, cuando se comenzó con el ingreso a la zona de obra por parte de la empresa CESEL Ingenieros (encargada de realizar el catastro de predios afectados) se generaron muchos compromisos y ofrecimientos que fueron objeto de reclamo durante todo el proceso constructivo de la carretera, como por ejemplo, el contrato de mano de obra por parte de todos los afectados por la construcción de la vía. Este incumplimiento se generó debido a que CESEL fue retirada del proyecto en el año 2005 debido al incumplimiento de algunas cláusulas de su contrato con Minera Yanacocha, llevándose consigo los compromisos asumidos durante su intervención y que posteriormente (incluso antes de iniciar con el proceso constructivo) fueron materia de reclamos por parte de la población afectada. Otra razón implica la presencia de Minera Yanacocha como ente de financiamiento de la obra, esto generó un gran interés económico por parte de la población, así como la aparición de grupos antimineros autodenominados “ambientalistas” que se oponían tajantemente a la construcción de esta obra y que de una u otra manera fueron los que generaban parte de los conflictos.

En segundo lugar se encuentran las rivalidades por los puestos de empleo generados por la carretera con un 4.5% del total; siguen las rivalidades económicas y familiares, ambas con un 2.6%; las rivalidades personales con un 1.9%, y finalmente los intereses comunales con un 1.3%.

Se puede apreciar según los resultados obtenidos según la percepción de los afectados que cerca del 13% consideran la existencia de conflictos antes del inicio de la construcción de la vía en el 2006, tales como rivalidades personales, económicas, familiares y comunales.

4.1.2.1. Causas Ambientales de los Conflictos

Blumer (1986), refiere que la generación del conflicto puede explicarse a partir del interaccionismo simbólico:

El investigador debe tratar de entender cómo la gente categoriza su contexto social, cómo piensan y qué criterios tienen para tomar sus decisiones y actuar de una u otra manera.

Blumer, resume el interaccionismo simbólico en tres tesis que él llama tres premisas simples: La primera es que las personas actúan en relación a las cosas a partir del significado que las cosas tienen para ellos. La segunda dice que el contenido de las cosas se define a partir de la interacción social que el individuo tiene con otros individuos. El tercero implica que el contenido es trabajado y modificado a través de un proceso de traducción y evaluación que el individuo usa cuando trabaja las cosas con las que se encuentra.

La cosmovisión andina del campesino peruano, otorga a todos los elementos rurales una significación especial en su vida; la tierra, el agua, las plantas y los animales no son considerados solo como objetos, la relación establecida va más allá. Esto motiva la aparición de los conflictos socioambientales, debido a la disociación de intereses existentes entre empresas y comunidad en torno al uso de los recursos naturales.

Así tenemos; el agua es mucho más que un simple recurso hídrico:

a. El agua es un ser vivo, proveedor de vida y de animación del universo.

Con el agua se dialoga, se la trata con cariño, se le cría. Esta visión ha sido factor fundamental para la adecuada cosecha, conservación y reproducción de los recursos hídricos. También, el agua como es un ser divino, proviene de Wirakocha, Dios Creador del universo, que fecunda la Pachamama (madre tierra) y permite la reproducción de la vida. Es, por tanto, una divinidad que está presente en los lagos, las lagunas, el mar, los ríos y todas las fuentes de agua.

b. El agua como base de la reciprocidad y complementariedad.

El agua permite la integración de los seres vivos, la articulación de la naturaleza y de la sociedad humana. Es la sangre de la tierra y del universo andino.

c. El agua como derecho universal y comunitario.

El agua “es de todos y es de nadie”. Pertenece a la tierra y a los seres vivos, incluyendo al ser humano. Se distribuye equitativamente de acuerdo a necesidades, costumbres y normas comunitarias, y según su disponibilidad cíclica.

d. El agua como expresión de flexibilidad y adaptabilidad.

El agua se comporta de acuerdo a los ecosistemas, circunstancias y coyunturas, sin seguir normas rígidas. Depende del tiempo, clima, y topografía. La sociedad andina, como el agua, está en continua apertura frente a todo lo que enfrenta, incorporando selectivamente elementos de otras culturas y grupos humanos complementarios a su cultura.

e. El agua como ser creador y transformador, sigue leyes naturales, de acuerdo a los ciclos estacionales y a las condiciones del territorio.

Su uso sustentable implica la generación y aplicación de conocimientos y habilidades obtenidos durante siglos, así como la construcción de una infraestructura hidráulica que permita cosechar y distribuir el agua, sobre la base de una gestión mancomunada y eficiente.

De igual forma, la tierra, dentro del conjunto de elementos que forman la comunidad indígena, es vida, lugar sagrado, centro integrador de la vida de la comunidad. En ella viven y con ella conviven, a través de ella conviven en comunión con sus antepasados y en armonía con Dios. Por eso mismo la tierra, su tierra, forma parte sustancial de su experiencia histórica y de su propio proyecto histórico. En los indígenas existe un sentido natural de respeto por la tierra; ella es la Madre Tierra, que alimenta a sus hijos, por eso hay que cuidarla, pedir permiso para sembrar y no maltratarla.

La tierra se constituye como los cimientos del cosmos, el fundamento de toda la realidad, el receptáculo de todas las fuerzas sagradas, que se manifiesta en montes, bosques, vegetación y aguas. Es el lugar y el tiempo, el espacio primordial. La tierra lo sostiene todo, es la base de la vida. La misma vida humana está ligada a la tierra de forma profunda; la tierra es matriz de vida.

La Pachamama Andina no es un simple medio de producción, ni algo profano, sino que es algo sagrado, el centro de toda su vida comunitaria y religiosa. "Un indio sin tierra es un indio muerto". La tierra es territorio y forma parte de su mismo cuerpo personal y social. Existe una comunión profunda entre el pueblo y la tierra. Se le ofrecen ritos para agradecerle sus frutos y pedirle sus bendiciones. Es como el rostro femenino y materno de Dios.

Según los resultados obtenidos en campo, existen diversos causales que son la causa de la conflictividad ambiental. A continuación se detallan los hallazgos:

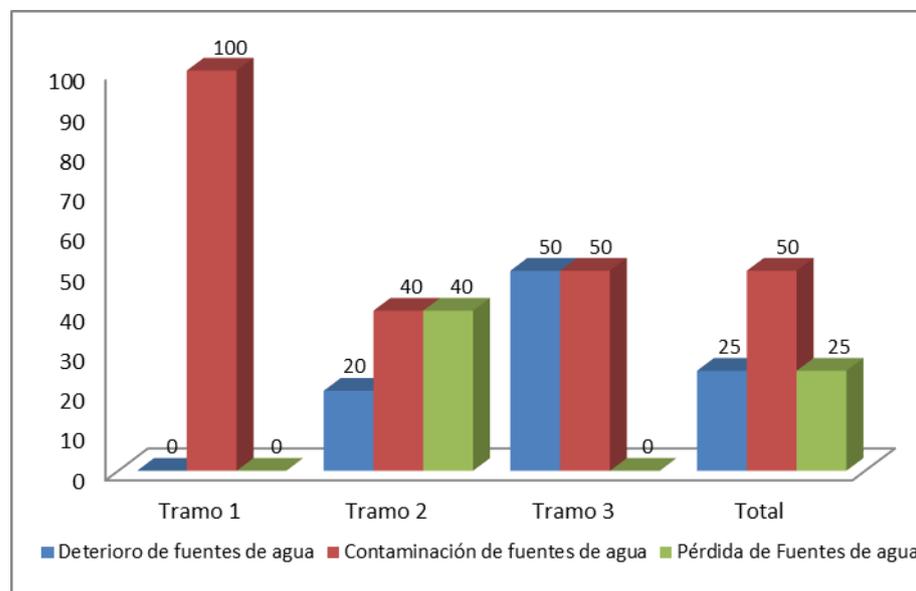


Figura 14: Motivo de la conflictividad en la Construcción de la Carretera Kuntur Wasi por afectación de fuentes de agua

Dentro de las 136 personas que consideran que la construcción de la vía Kuntur Wasi es el principal motivo para la aparición de los conflictos, existen ocho personas que consideran que el detonante de la conflictividad tiene que ver con la afectación de las fuentes de agua cercanas a la obra; dentro de ésta destaca la contaminación de las fuentes de agua (50.0%), el deterioro y la pérdida de las fuentes de agua, ambas con un 25.0%.

Es importante destacar que en obras viales, se hace necesario el uso de grandes cantidades de agua tanto para el proceso constructivo, así como para la mitigación de impactos ambientales. Así mismo, el incremento del tránsito de personas y vehículos afecta el curso normal de las fuentes de agua. Esta al ser un líquido vital para el desarrollo de la vida urbana y sobretodo la vida rural, la percepción de la afectación de la misma como causa de conflicto crece en los pobladores de las zonas aledañas a la construcción de la carretera.

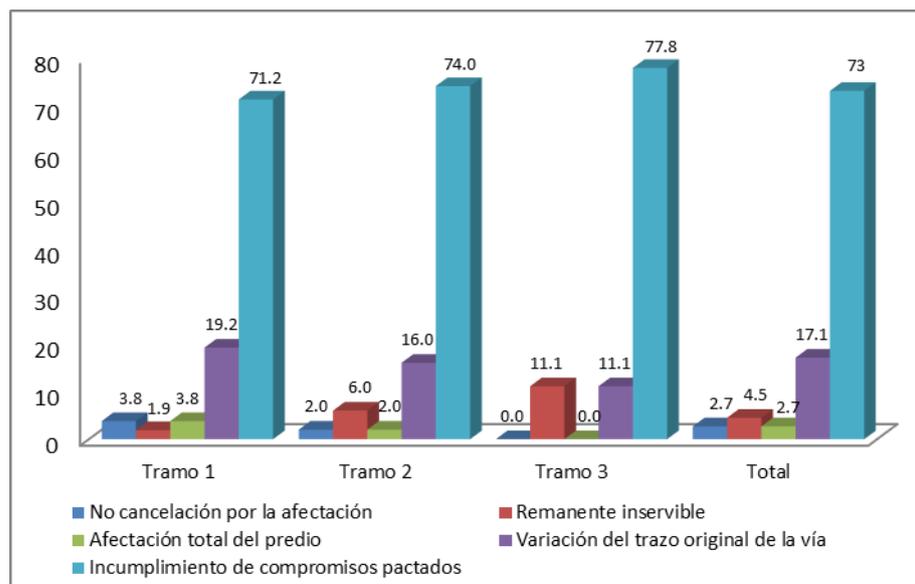


Figura 15: La afectación de tierras como causa de la conflictividad en la construcción de la Carretera Kuntur Wasi.

Un 73% de los encuestados opinan que el principal motivo de generación de conflictos son los compromisos referidos a la afectación de tierra asumidos por las empresas encargadas de la construcción de la vía que no fueron cumplidos, dentro de estos podemos encontrar la demora en el plazo para la cancelación de terrenos, incremento en el área afectada inicial, ingreso de maquinaria pesada a zonas no adquiridas, no contratación y despido del personal de la comunidad o pertenecientes al predio afectado, entre otros.

Otra de las razones que sirvieron como detonante de la conflictividad fue la variación del trazo original de la vía (17.1%), generando mayores afectaciones o afectaciones no deseadas de otras áreas de terreno distintas a las originales, esto ocasionó que afectados originales o nuevos afectados se opusieran a la adquisición de áreas e ingreso de maquinaria para continuar con las operaciones de manera regular y según el cronograma establecido para la obra.

Otra de las causales del conflicto referente a la afectación de tierras son aquellas afectaciones que generaban remanentes de terreno, muchos de ellos inservibles para actividades como la agricultura y la

ganadería. Este tema trató de mitigarse con políticas sociales de compra de tierra cuando los remanentes eran menores a un cuarto de hectárea, pero varios afectados con intereses netamente económicos querían que muchos terrenos mayores a la cantidad propuesta sean adquiridos a cambio de grandes cantidades de dinero. Este hecho fue más notorio en el tramo 2, en donde la principal actividad económica es la agricultura y la mayor cantidad de áreas de terreno son minifundios, esto se puede apreciar en la línea de base de los predios afectados por la construcción de la carretera Kuntur Wasi elaborada por CESEL en el año 2004, en donde según dicho estudio en el tramo 1 existe un 45% de terrenos afectados con áreas de 1 hectárea o menores; en el tramo 2 un 41.5% y en el tramo 3 un 8.7% de terrenos, teniendo en consideración que en este tramo casi el 45% del total de predios afectados pertenece a la Cooperativa Atahualpa Jerusalén (CESEL, 2004).

Finalmente, existe un 2.7% del total de afectados que consideran que sus predios no fueron cancelados, esto debido a múltiples razones, dentro de los cuales están los problemas judiciales por la propiedad o posesión del predio o la no presentación de algún requisito exigido por las empresas para la cancelación del terreno.

Existe también un 2.7% del total de encuestados cuyo predio fue afectado en su totalidad, hablamos principalmente de la afectación de viviendas, obras comunales o pequeños terrenos agrícolas, que significaron el reclamo de los afectados, la mala delimitación de los predios y también el desconocimiento de la afectación pactada por el predio afectado.

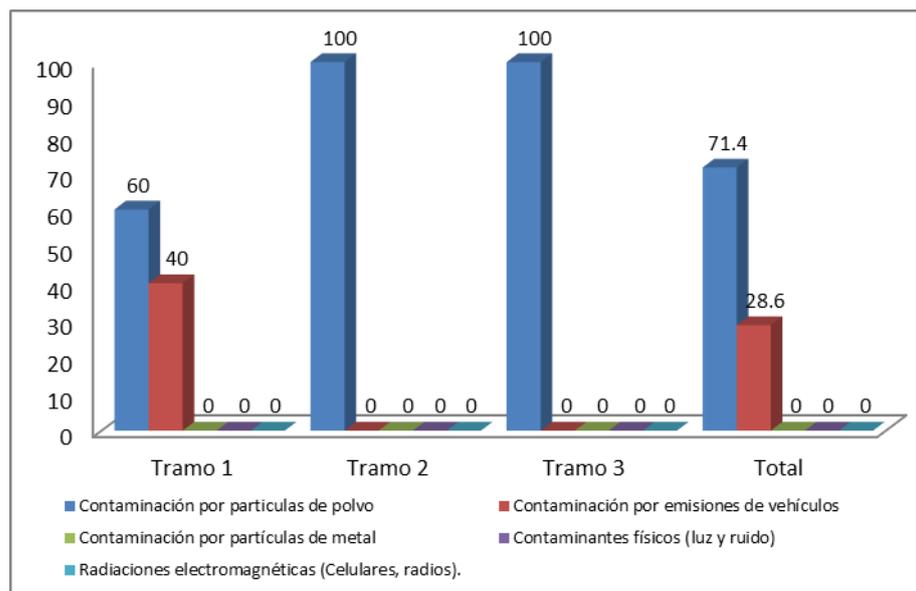


Figura 16: La afectación del aire como causa de la conflictividad en la construcción de la Carretera Kuntur Wasi.

Uno de los principales inconvenientes al momento de construir una obra vial de envergadura son los daños ambientales, dentro de los más notorios se encuentra la afectación del aire debido al proceso constructivo por las voladuras con grandes cantidades de dinamita o por el continuo paso de vehículos; estos hechos generan partículas de polvo y emisiones gaseosas.

Según (Ortega, 2014), existen varios tipos de contaminantes del aire, dentro de los cuales tenemos Los contaminantes *físicos*, dentro de los cuales tenemos a los ruidos, los ionizantes, los electromagnéticos y la contaminación lumínica; los contaminantes *químicos*, dentro de los cuales tenemos a los metales pesados, la contaminación por partículas, el ozono troposférico, las emisiones gaseosas, el monóxido de carbono, el dióxido de carbono, el metano, el óxido de nitrógeno y el óxido de azufre. Finalmente se encuentran los contaminantes biológicos, dentro de los cuales tenemos a las esporas volátiles, las heces de ácaros (que producen alergias) y el polen de las plantas.

Para el caso de la construcción de la vía, existe la siguiente percepción: el 71.4% de los afectados opina que el principal tipo de contaminación del aire es causado por las partículas de polvo surgidas

a causa del proceso de voladura y el tránsito continuo de vehículos a motor, muchos de ellos de gran tonelaje y que circulan por una vía que aún no se encontraba asfaltada.

El 26.8% considera que el principal contaminante del aire son los gases tóxicos a causa de la emisión de monóxido de carbono de los vehículos que circulan por la zona. Esta opinión se centra en el tramo 1 de la carretera, en donde existe mayor concentración de viviendas en zonas cercanas a la vía en construcción, tales como Chilete, San Bernardino, Sangal, Kuntur Wasi (La Conga), Cerro Blanco y las viviendas ubicadas a la entrada de la ciudad de San Pablo.

No existe la percepción de contaminación del aire por partículas de metal, por radiación electromagnética y por contaminantes físicos.

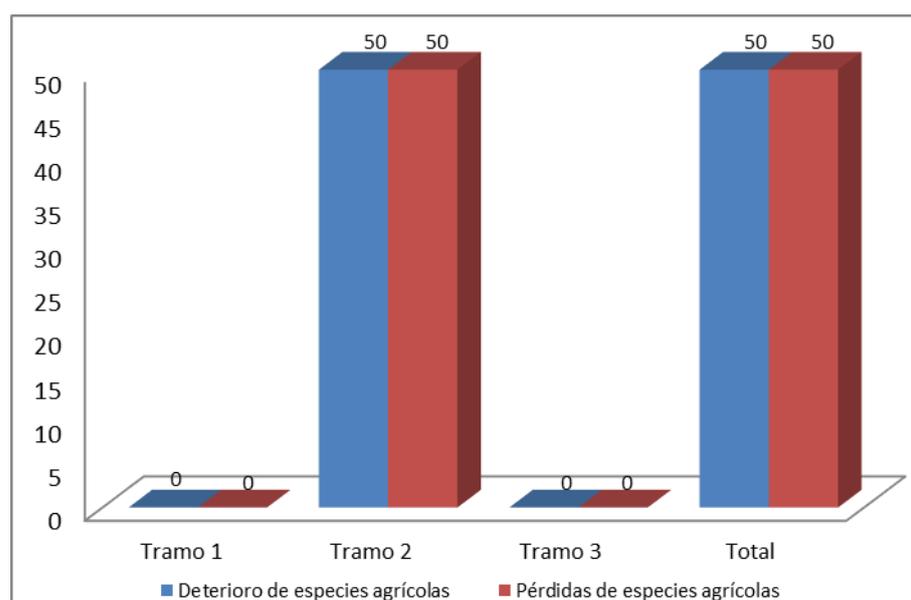


Figura 17: La afectación de la flora como causa de la conflictividad en la construcción de la Carretera Kuntur Wasi.

La afectación de las distintas especies vegetales a causa de la construcción de la carretera Kuntur Wasi se da principalmente por la afectación de parcelas agrícolas y por las partículas de polvo originadas en el proceso constructivo de la vía; dentro de esta perspectiva, el 50% de los afectados que asumen que la construcción de la carretera es el principal motor de los conflictos socioambientales

en la zona mencionan que el deterioro de las especies agrícolas originó el conflicto; mientras que el otro 50% asume que fue la pérdida total o parcial de especies agrícolas fue lo que ocasionó el conflicto. Estas afectaciones se dan fundamentalmente en el tramo 2 que es el sector en donde la agricultura se desarrolla de forma más notoria que en el tramo 1 y 3.

Según el resumen ejecutivo del Estudio de Impacto Ambiental de la carretera Kuntur Wasi en su página 41, será el *Hábitat de la flora terrestre* uno de los principales impactos directos y negativos causados por la construcción de la vía debido a la generación de material particulado, hecho que será contrarrestado con el constante rego del suelo a través del uso de cisternas con agua no potable extraídas de fuentes de agua cercanas (Ríos y quebradas).

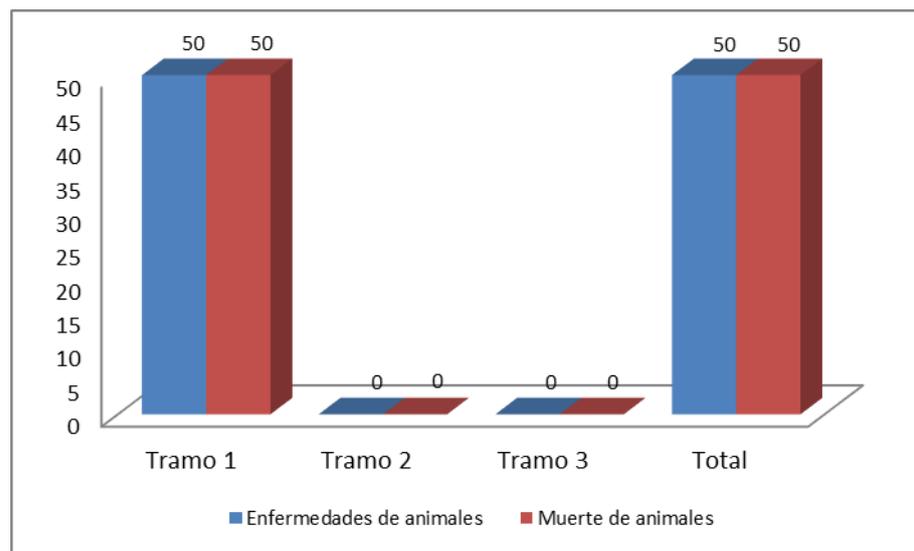


Figura 18: La afectación de la fauna como causa de la conflictividad en la construcción de la Carretera Kuntur Wasi.

El proceso constructivo de la carretera Kuntur Wasi ocasionó un cambio permanente en el estilo de vida de los pobladores que habitan las zonas aledañas a la carretera Kuntur Wasi. A estos cambios originados también se hallaron insertos algunas especies de animales que sufrieron las consecuencias de este cambio; tal es así que el 50% de las personas que opinan que los conflictos son causados por la

afectación de la fauna, un 50% opina que estos surgen a causa de enfermedades de los animales que crían de manera eventual o permanente; mientras que un el otro 50% refiere que sufrió la muerte de sus animales.

El resumen ejecutivo del Estudio de Impacto Ambiental de la carretera Kuntur Wasi en su página 43, también muestra el impacto a los tratamientos a realizarse en los casos de impacto a la fauna. La perturbación de la fauna terrestre debido a la perturbación acústica y visual por el tránsito de vehículos, por lo que se tendrá en consideración la velocidad a la que transitan tanto los vehículos livianos y pesados, además de la prohibición al personal de hacer fuego abierto en las inmediaciones de la obra, así como prohibir todo tipos de actividades de caza, pesca, sustracción o alteración dentro del hábitat de la fauna terrestre y acuática ubicada en la zona de la obra. Finalmente las medidas para prevenir y mitigar los efectos de los derrames de combustible e hidrocarburos que afecten el ambiente natural, serán de responsabilidad exclusiva de las empresas responsables, por lo que estará en la obligación de resarcir dicho acto en el menos tiempo posible.

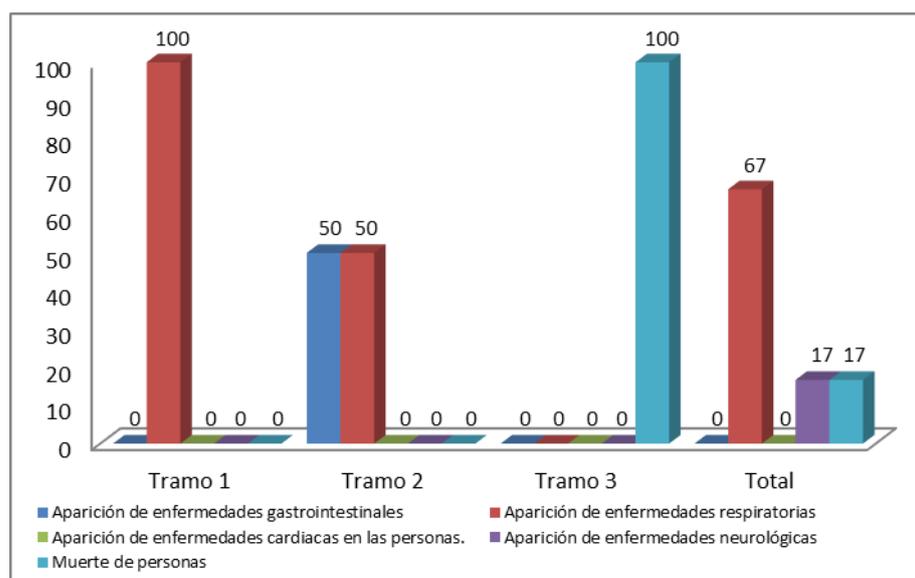


Figura 19: La afectación de la salud humana como causa de la conflictividad en la construcción de la Carretera Kuntur Wasi.

En referencia a los conflictos causados por la afectación de la salud humana, existe un grupo de 6 encuestados que opinan que ellos o algún familiar cercano sufrieron afecciones a su salud debido a las actividades desarrolladas para construir la carretera Kuntur Wasi. De estos, el 67% opinan que sufrieron enfermedades respiratorias debido al polvo y la emisiones de gases de los vehículos usados para construir la obra; un 17% acusa de sufrir o haber sufrido afecciones neurológicas a causa del ruido y el estrés generado por la construcción de la carretera. Otro 17% opina que sufrió la muerte de algún familiar. Este caso se presentó en el tramo 3, en donde un volquete atropelló a un trabajador que se trasladaba de la obra a su residencia, lo cual ocasionó el reclamo de todos los pobladores de los caseríos Pozo Seco, Maraypampa y el Suro.

4.1.2.2. Causas económicas del Conflicto

Existe un grupo de encuestados que cree que la principal causa de la conflictividad en el proceso constructivo de la carretera Kuntur Wasi. A continuación se detallan los resultados obtenidos en campo:

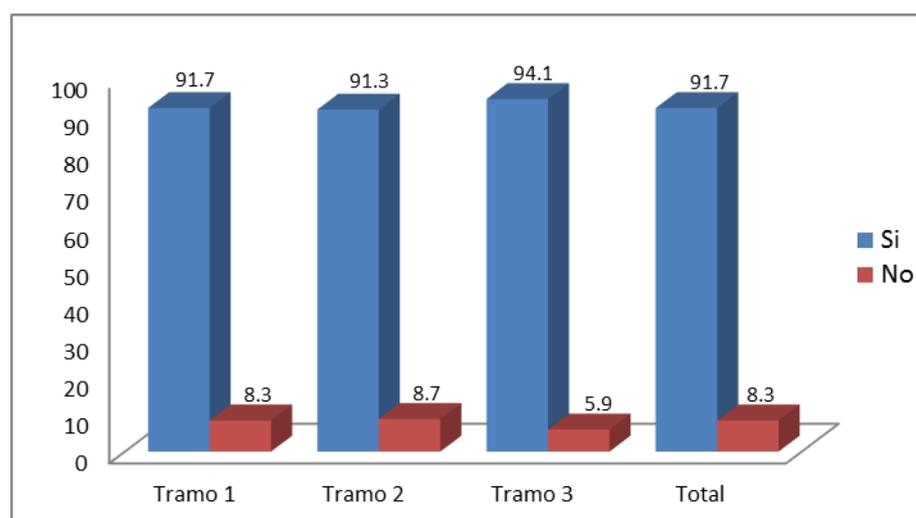


Figura 20: El factor económico como causa del conflicto

Del total de encuestados existe 188 afectados (91.7% del total) que consideran al factor económico como causa fundamental del conflicto surgido durante la construcción de la carretera Kuntur Wasi; la distribución de frecuencias para este caso según el tramo es casi similar, ya que en el tramo 1, es un 91.7%, en el Tramo 2 un 91.3% y en el Tramo 3 un 94.1% de encuestados que sugieren que el principal interés de las personas que buscan la generación del conflicto está referido al aspecto económico; esto debido a la presencia de la figura de Minera Yanacocha, entidad a la que ven como una oportunidad de ganar algo de dinero al poseer una afectación cualquiera sea el tipo.

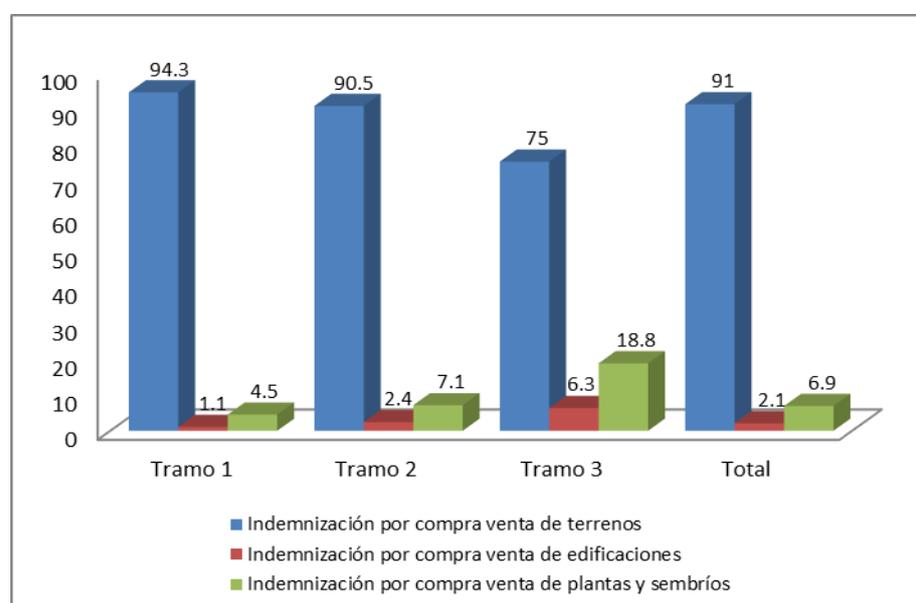


Figura 21: Percepción acerca de las causas económicas de la conflictividad

Del total de encuestados que perciben que la conflictividad es causada por motivos económicos, el 91% opina que la indemnización por la compra de terrenos es el motivo que desencadenó el conflicto debido a la percepción de que el monto de pago por el predio es insuficiente, o la demora en la generación del pago o a problemas legales que impedían que el terreno sea cancelado hasta encontrar una posible solución. Además de que los afectados tenían la percepción de que la figura de Minera Golfields y Minera Yanacocha significaba quizás una única oportunidad de generar algún tipo de ingresos económicos que mejore su vida personal y/o familiar.

El 6.9% opina que la conflictividad surgida en el proceso constructivo de la carretera Kuntur Wasi surge a partir de la afectación de plantas y sembríos; mientras que un 2.1% opina que la conflictividad surge por la afectación de sus edificaciones, ya sea casas o cualquiera de sus habitaciones, depósitos, garajes, heras; en el caso del tramo 1, se afectó a un aula de la escuela de Sangal, en el tramo 2 al local comunal del caserío de Carrerapampa y en el tramo 3 a la iglesia del sector de Pozo seco. Estos hechos generaron disconformidad de mucha gente, hecho que desató o inició el proceso de conflictividad.

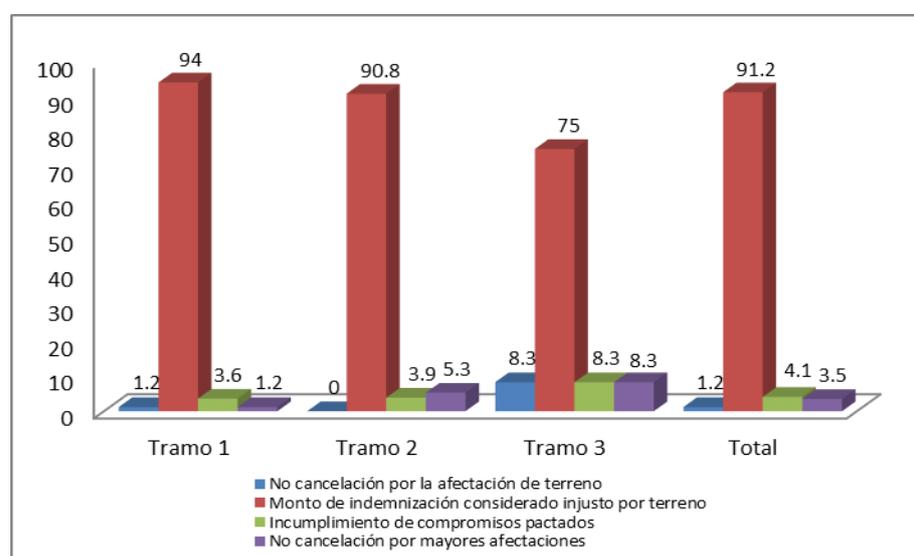


Figura 22: La afectación de terrenos como motivo de la conflictividad

En la figura 22, de los 171 encuestados (91% del total) que opinan que la indemnización por la compra venta de terrenos es la principal causa de la Conflictividad, el 91.2% de éstos opinan que la conflictividad es causada por los montos de las indemnizaciones, los cuales son considerados como injustos, muy bajos o insuficientes según su propia percepción, a pesar de que los terrenos fueron tasados por peritos especializados, ajenos a las compañías mineras que intervienen en el proceso constructivo. Estas tasaciones fueron realizadas en base a estándares propuestos por el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento y se tomó como base para realizar las tasaciones y beneficiar a los propietarios y posesionarios afectados los precios comerciales y no los valores arancelarios por afectación de terrenos.

Esto se puede apreciar en el artículo 5, incisos a y b de la Ley 30025 *“Ley que facilita la adquisición, expropiación y posesión de bienes inmuebles para obras de infraestructura y declara de necesidad pública la adquisición o expropiación de bienes inmuebles afectados para la ejecución de diversas obras de infraestructura”*, que literalmente menciona:

Art 5. El valor de la tasación para adquirir inmuebles afectados para la ejecución de obras de infraestructura es fijado por la Dirección Nacional de Construcción del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, considerando lo siguiente:

- a) El valor comercial del predio y de las mejoras o cultivos permanentes existentes, de corresponder. En el caso de los cultivos no permanentes sembrados antes del inicio del proceso de expropiación, el sujeto activo puede acordar un plazo para la entrega del bien en el que se considere la cosecha de los mismos; de lo contrario, la valorización debe considerar el valor de los cultivos no permanentes. En ningún caso la indemnización justipreciada puede comprender el valor de las mejoras realizadas en el bien a expropiar por el sujeto pasivo con posterioridad a la fecha de publicación de la resolución ministerial.
- b) Una indemnización por el perjuicio causado que incluya, en caso corresponda, el daño emergente y lucro cesante. El monto de la indemnización debe considerar, entre otros, el resarcimiento de los gastos tributarios, incluyendo el Impuesto a la Renta, notariales y registrales en que deberá incurrir el sujeto pasivo como consecuencia de la expropiación.

Además, dentro de la construcción de obras viales de envergadura surge el concepto de “necesidad pública”, la cual se entiende como la carencia generalizada de una población respecto de un determinado servicio público estatal. Es ésta

carencia común que lesiona a una población determinada lo que exige al estado tomar como medida excepcional la expropiación. En este caso, la expropiación en el Perú está regida según lo establecido en la Ley General de Expropiaciones N° 27117.

Para las expropiaciones de obras de carácter público - privado, se impone la ejecución de los Planes de Acción y Compensación para el Reasentamiento Involuntario (PACRI), los cuales se encuentran suscritos en el INSTRUCTIVO N° 001 – 2011 - MTC/20.6, y donde se establece que además de la compra venta de terrenos por un justiprecio, se debe indemnizar a los afectados con el pago de construcciones, mejoras y/o plantaciones que se pudieran encontrar dentro del terreno. Esto genera un justiprecio adecuado a los terrenos afectados por obras viales, además de brindarle al terreno un precio mucho mayor para el beneficio de los propietarios y/o posesionarios.

Por otro lado, existe un 4.1% de afectados que opinan que la principal causa de la conflictividad es el incumplimiento de compromisos asumidos por las empresas que no fueron cumplidos total o parcialmente, por ejemplo tenemos la donación de algunos productos de primera necesidad, la donación de containers, la contratación de la mano de obra o el incumplimiento de los plazos acordados para la realización del pago.

Un 3.5% considera que los conflictos se iniciaron cuando las empresas responsables afectaron mayor cantidad de terreno que la cantidad pactada de manera inicial. Esto se explica por el poco o nulo conocimiento por parte de los afectados acerca del “Derecho de Vía” adquirido y firmado en cada uno de los acuerdos suscritos antes de la compra venta de los terrenos. En estos acuerdos se establecía la compra de una faja de 20 metros de ancho por todo el largo de la vía. Esta área tiene por finalidad la construcción de obras complementarias (cunetas, alcantarillas,

pontones, taludes, entre otros) además de futuras ampliaciones de la vía. El desconocimiento de los afectados, principal motor de este tipo de conflictos se basaba en la creencia acentuada de los afectados de que sólo se había comprado el área correspondiente a la faja de rodadura o calzada, la cual tiene un ancho de 7 metros, por lo que, el uso de una mayor área de terreno ocasionaba el descontento y reclamo a veces violento por parte de los afectados.

Por último, un 1.2% de afectados creen que los conflictos eran ocasionados por la no indemnización de lo los terrenos, la mayor parte de estos con problemas legales o judiciales, en donde muchas veces hacía falta el trámite de una sucesión intestada, la inscripción de un predio en la SUNARP, la presentación de una carta poder suscrita por el propietario titular de un terreno a un tercero, entre otras.

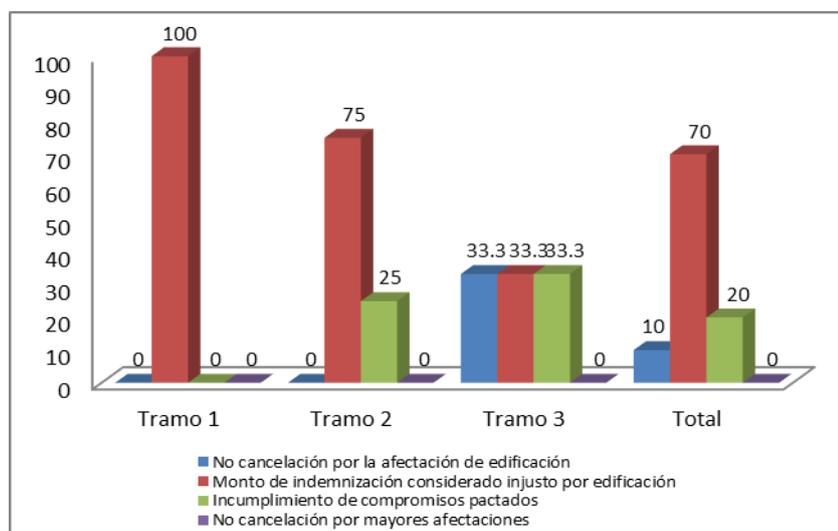


Figura 23: La afectación de edificaciones como motivo de la conflictividad

Otro motivo generados de la conflictividad socioambiental dentro del proceso constructivo de la carretera Kuntur Wasi es la afectación de edificaciones de manera total o parcial. Dentro de los principales motivos se tiene que un 70% de afectados que son propietarios o poseionarios de edificaciones consideran que

el monto tasado por su edificación es insuficiente. Cabe mencionar que dentro de los proyectos sociales del PACRI se encontraban la reposición física de edificaciones y el reasentamiento; pero debido al interés económico de los afectados, solamente accedieron a este programa cerca del 30% de afectaciones, mientras que el otro 70% optó por la compra venta de la edificación afectada. Esto se aprecia de mejor manera en el Siguiete cuadro, extraído del PACRI de la Carretera Kuntur Wasi. (CESEL, 2005).

Tabla 5.

Programas asignados por afectación de edificaciones

Programa	Tramo 1		Tramo 2		Tramo 3		Total	
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
Compra venta	25	55.6	15	83.3	7	77.8	47	57.3
Reposición	15	33.3	3	16.7	2	22.2	20	24.4
Reasentamiento	5	11.1	0	0.0	0	0.0	5	6.1
Total	45	100.0	18	100.0	9	100.0	72	87.8

Fuente: LOHV Consultores, Plan De Acción y Compensación al Reasentamiento Involuntario (PACRI) de la Carretera Kuntur Wasi: Chilete - San Pablo - Empalme Ruta 3N, 2006.

Existe, un 20% de afectados de edificaciones que opinan que el generador de los conflictos en su respectivo sector es el incumplimiento de compromisos asumidos por las empresas al momento de la firma del acta de paso, que al igual que en la afectación de predios, el principal motivo era el incumplimiento de brindar una fuente de empleo en la construcción de la carretera o la demora en el inicio de reconstrucción de las edificaciones afectadas o la ampliación del plazo de pagos pactado.

Otro detonante de los conflictos es no cancelación de ciertas afectaciones debido a problemas judiciales o legales, hecho que impedía el normal pago de las mismas, lo cual, a pesar de la molestia y reclamos de los titulares debía tener una previa solución antes de su respectiva cancelación.

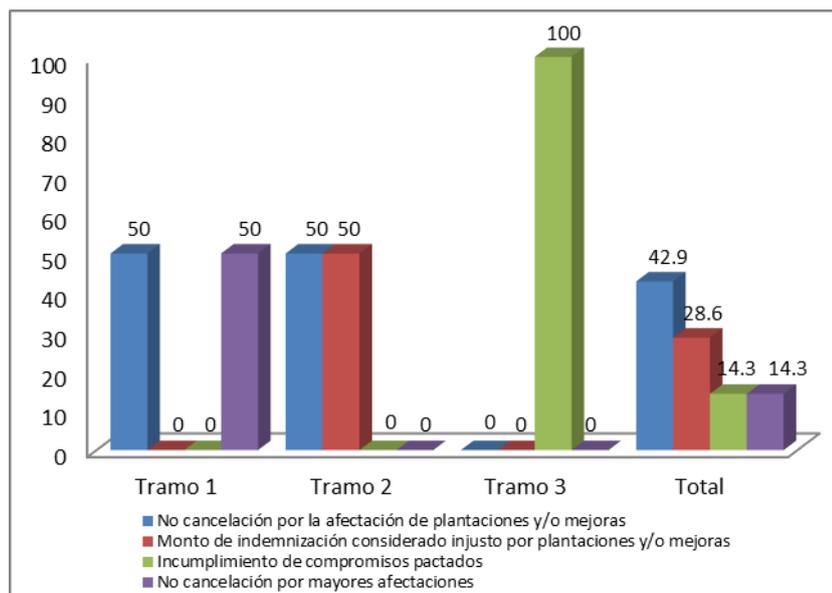


Figura 24: La afectación de plantaciones como motivo de la conflictividad

Dentro de la afectación de plantaciones como hecho que motivó el inicio de los conflictos, el 42.9% de afectados que opinan que lo que motivó los conflictos fue la no cancelación de plantaciones o mejoras. Esto puede explicarse debido al reglamento del Ministerio de vivienda, en donde se establece que algunas plantaciones silvestres no son consideradas dentro de las valuaciones de las especies agrícolas; un 28.6% opina que el monto cancelado por las plantaciones o especies agrícolas no era el adecuado. Esta última premisa se da debido a que casi la totalidad de los afectados solicitaban un pago estándar o único por todas las plantaciones, mientras que en realidad se canceló según el reglamento de tasaciones establecido por el Ministerio de Vivienda y lo establecido en el PACRI y el EIA de la carretera Kuntur Wasi, en donde la cancelación de las plantaciones se realiza según tamaño, edad y productividad de cada plantación.

Existe un 14.3% de afectados que opinan que lo que motivó los conflictos fue el no cumplimiento de los compromisos pactados y en igual porcentaje aquellos afectados que consideran que no

se les canceló las plantaciones y el área de terreno de una mayor afectación. Esto, al igual que en la figura 20 se explica por el desconocimiento de la real afectación pactada dentro del acuerdo de compra venta.

4.1.2.3. Causas políticas de la Conflictividad

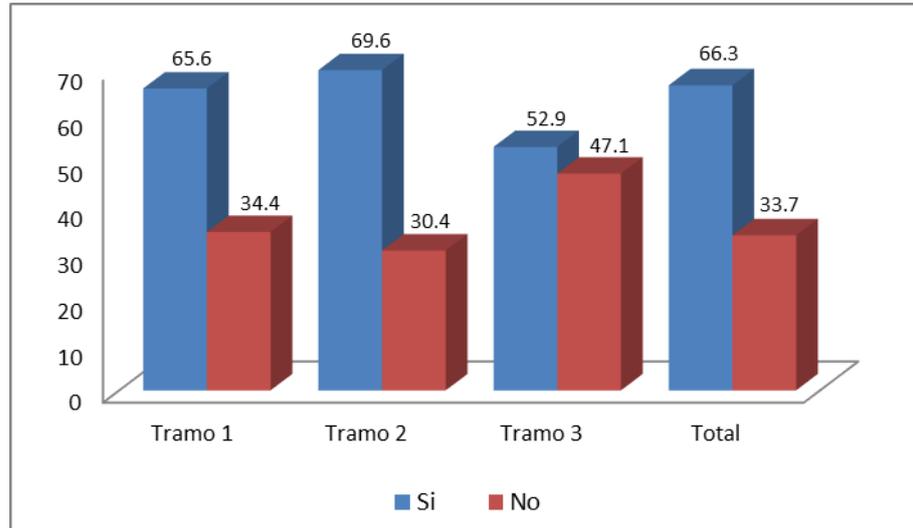


Figura 25: El factor político como causa del conflicto

El Diccionario de la Real Academia Española define a la política como «la ciencia o el arte de gobernar y dar leyes y reglamentos para mantener la tranquilidad y seguridad pública y conservar el orden y las buenas costumbres». O la que podría adoptarse desde una posición tomista, según la cual la política estaría relacionada con la actuación del gobernante para la consecución del bien común y la realización de la justicia.

Desde el punto de vista teórico el concepto de la política busca el logro del bien común, esto difiere mucho dentro de la realidad peruana, en donde el político y lo político es asociado a la consecución de intereses principales, como es el caso de la carretera Kuntur Wasi, en donde un 66.3% de encuestados tienen la opinión de que los conflictos tienen su base en intereses políticos de algunas autoridades o de pobladores con ambiciones políticas dentro de su comunidad. Esto aunado a la presencia de la figura de Minera

Yanacocha y Minera Goldfields genera mucha mayor ambición en las autoridades y ciudadanos.

“Existe gente muy interesada en la construcción de la carretera con la finalidad de lograr muchos beneficios económicos y otros por motivos políticos, dentro de estos aquellos que están a favor de la vía, buscando auspicios de la minera para poder postular a algún cargo político local o regional y aquellos que dicen estar en contra de la carretera, pero en realidad buscan pantalla para hacerse conocidos con la gente del campo y finalmente obtener algunos votos ya que se muestran como los defensores ambientales, además, como el pequeño grupo de valientes que se enfrentan con estos monstruos que son las transnacionales mineras..., lo único cierto que puedo decir después de analizar a toda la gente que busca algo de la construcción de esta obra es: ahora es nuestra oportunidad, ¡Dos Carreteras nunca pasan por el mismo lugar!, ¡ahora es cuando!... <risas>”. (Sr. Moises Cabanillas, Alcalde Provincial de San Pablo, 23 de enero de 2011).

También existe un 33.7% de afectados que opinan que la política no es el factor generador de los conflictos, sino que son otros factores los que ocasionan los conflictos, dentro de los cuales destacan los intereses económicos, la presencia de la figura de Minera Yanacocha y los daños ambientales causados por la construcción de la vía.

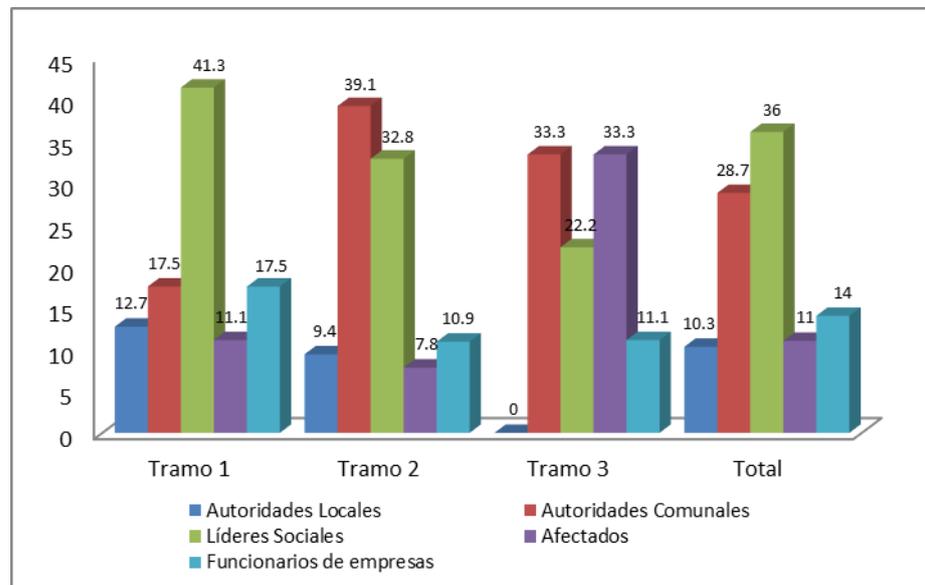


Figura 26: Actores políticos como causantes de la conflictividad

Los actores políticos considerados para la presente investigación van desde aquellas que han sido elegidas democráticamente hasta aquellos funcionarios del gobierno central, regional o gobierno central; también fueron consideradas aquellas personas que sin ser autoridades son las que “reclaman” algún tipo de derecho de una población bajo la

denominación de líderes sociales, los mismos que pueden gozar del respaldo de la población total o parcialmente y algunos que sin tener ningún tipo de respaldo priorizan sus intereses personales.

Según los datos de la encuesta, la población señala como causantes de la conflictividad a los denominados “líderes sociales”, la mayoría de ellos no tienen ningún tipo de respaldo popular, pero se encargan de sembrar el caos y el desconcierto de la población afectada. Dentro de estos podemos destacar a los profesores Huáscar Cabanillas, Gilberto Tongombol y Gilmer Vásquez, que sin ser afectados tenían especial presencia dentro de la zona de obras, azuzando a la gente a levantarse en contra de las empresas, sobretodo de Minera Yanacocha, so pretexto de que la construcción de la vía trae contaminación ambiental. Estos personajes son señalados como culpables de los conflictos con un total del 36% del total de encuestados.

Por otro lado, el 28.7% opina que los causantes de los conflictos son las autoridades comunales de su respectivo sector; dentro de estas podemos encontrar a los tenientes gobernadores, agentes municipales, tenientes comisarios, presidentes de rondas, entre otros.

El 14% de encuestados percibe que los principales causantes de la conflictividad son los funcionarios que representan a la empresas que intervienen en la construcción de la vía. Esta percepción se debe casi en su totalidad a dos causas:

La Primera y más influyente es en el incumplimiento de compromisos pactados. Esto es un hecho cierto en la medida de que el cumplimiento de estos compromisos primeramente tiene que ser aprobado por las mineras aportantes, principalmente por Minera Yanacocha que es la más involucrada en esta obra. Estos pactos firmados y sellados tanto por empresas y afectados, muchas veces tienen que ser renegociados o pospuestos debido a la irracionalidad de muchas de la peticiones de los afectados.

Existen 440 predios afectados en los 3 tramos de la carretera; muchos de los titulares de los predios afectados, aparte de la indemnización que se hace por cada uno de los predios afectados, en donde están incluidos los pagos por edificaciones, plantaciones y mejoras, los afectados exigen la firma de un acta de compromiso solicitando 1, 2 y hasta 3 puestos de trabajo para sus familiares, otros que son afectados en sus edificaciones, quieren que se las reconstruya de material noble o más grandes de las que tenían, cuando realmente el presupuesto asignado es de acuerdo a la valorización de la vivienda afectada más un pequeño monto para mejorarlas; encima otros quieren que la misma área de terreno se las compre en Cajamarca, Trujillo o en Lima. ¿sabes cuánto está un terreno en estas ciudades?, claro y si no les cumples... paro, reclamos, agresiones, son peticiones totalmente fuera de foco, Yanacocha no acepta, porque el reglamento del Ministerio de Vivienda es muy claro, las reposiciones son en similares condiciones a la tasación de la afectación y encima, si no les cumples sus exigencias te meten palo. (Ing. Nilo Esteban Carrión García, Coordinador de Campo de la Empresa LOHV Consultores e.i.r.l., 23 de enero de 2011).

La Segunda causa es el desconocimiento real de la afectación, y está respaldada por un 11% de encuestados que opinan que los verdaderos causantes de los conflictos son los afectados. Para reforzar este dato se puede hacer referencia a lo mencionado en la figura 22, debido a que el desconocimiento del área afectada causa enfrentamientos entre las empresas y población, debido a la creencia generalizada de que la afectación es únicamente el ancho de la faja de rodadura y no del ancho total en donde está incluido el Derecho de vía que es de 20 metros. Otro causal es el creciente interés económico debido a la construcción de la vía, una obra que tiene un elemento resaltante que es la presencia de empresas mineras como los entes financieros de la obra.

Finalmente, un 10.3% encuentran a las autoridades locales de la provincia de San Pablo como los entes que motivan la conflictividad socioambiental; dentro de estos actores se puede mencionar al Alcalde Provincial y Alcaldes Distritales y a los Gobernadores Distritales de San Pablo y sus 4 Distritos: San Pablo, San Luis, San Bernardino y Tumbadén. La mayor parte de la población rural percibe mucha pasividad dentro en las autoridades en torno a los conflictos surgidos en torno a la construcción de la vía Kuntur Wasi y relacionan esto con posibles intereses económicos (que se dan en torno a la presencia de Minera Yanacocha y Minera GoldFields) de las misma autoridades que guían sus destinos al momento de la ejecución de la obra.

El Alcalde “Mosho Cabanillas”, nunca ha venido por esta zona, ni para hacer campaña, sin embargo, ahora que ve gente de la mina para por acá nomás, pero desaparece cuando hay paros o enfrentamientos, porque muchos de estos son causados por sus propios engaños que hace a la gente; como dicen, tira la piedra y esconde la mano y luego muchos de los afectados nos desquitamos con las empresas, sobre todo con LOHV y Chan Chán, que bueno o malo, solo cumplen con su trabajo..... También está ese cojudo del Gobernador que cuando los comuneros paran la obra rápido envía a la policía, seguro que los de la mina le están pagando para que se ponga en contra de la población, cuando debería ser al contrario y defender nuestros derechos. Creen que por que somos campesinos van a abusar de nosotros, tanto las empresas como las autoridades... (Virgilio Caba Herrera, Teniente Gobernador del Caserío Carrepapampa

Esta forma de pensar no difiere mucho con la de otros comuneros y afectados, ya que las afectaciones causadas por la construcción de la carretera no solo afecta a predios agrícolas o ganaderos, o a edificaciones o mejoras dentro de una propiedad privada o comunal, sino también a servidumbres, caminos, puentes que de una u otra forma fueron repuestos, pero que sirvieron como motivo de la conflictividad.

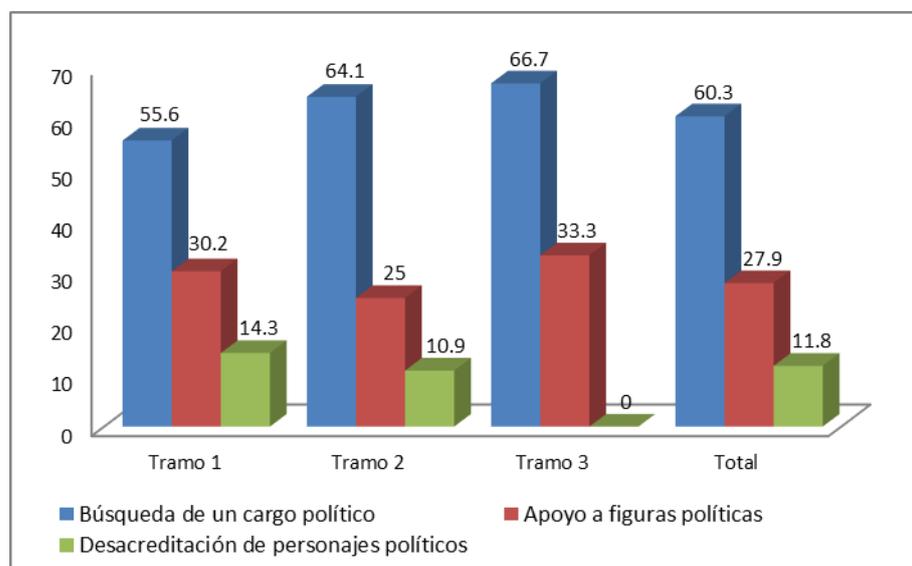


Figura 27: Factores políticos que contribuyeron a la generación de los conflictos.

Aquellas personas que respondieron que la principal motivación de los conflictos es política, un 60.3% opina que la búsqueda de una cargo político es lo que motiva a aquellas personas o líderes que continuamente son los causantes de la conflictividad, además de

azuzar continuamente a la población en contra de las empresas intervinientes; un 27.9% opina que el principal motivo de la conflictividad es el apoyo a figuras políticas que quieren tener presencia dentro de la zona de influencia directa de la obra, dado que ésta en sus 75 kms., atraviesa los 4 distritos de la provincia de San Pablo y la presencia de alguien que asume la figura de defensor de los derechos de los afectados tendría presencia política para las siguientes elecciones ya sean municipales o regionales. Finalmente, un 11.8% a través de la generación de conflictos busca el descredito de ciertos personajes políticos.

4.1.3. Gestión de la Conflictividad

Dentro de la teoría sobre “resolución de Conflictos”, el concepto de Gestión de Conflictos (*conflict management*) ha adquirido con el tiempo una entidad y significado específicos. A diferencia de la resolución, la gestión no trata de abordar las raíces profundas de los conflictos complejos y prolongados, ni promover cambios en las condiciones estructurales que los propician, sino simplemente aminorar el conflicto y reorientarlo hacia un escenario en el que pueda entrar en vías de solución. La gestión es aplicable y puede resultar exitosa en aquellas situaciones en las que las partes enfrentadas comparten al menos una serie de valores o de necesidades fundamentales.

Como se apuntó anteriormente, la gestión del conflicto tiene por objeto contener una situación de enfrentamiento violento y reconducirla hacia formas de interacción menos destructivas. Esto implica, en definitiva, una *transformación del conflicto*, es decir, un proceso por el que éste pasa de ser intratable o de muy difícil resolución, a ser tratable o susceptible de verse resuelto a través de procesos tradicionales o alternativos de resolución de disputas (*negociación, mediación, arbitraje*). Entre los factores que promueven la transformación de un conflicto suelen destacar la aparición de un cambio fundamental en las relaciones entre las partes que induzca a las mismas a abandonar el recurso a la violencia, así como un cambio en el grado de aceptación de las identidades mutuas que derive, por ejemplo, en el reconocimiento por parte de un grupo dominante de la legitimidad de las

aspiraciones étnicas o nacionales de un grupo subordinado. Pero, en general, las posibilidades de transformación de un conflicto dependen en gran medida de su grado de madurez. Un conflicto está maduro para su resolución cuando las partes son conscientes de que no pueden vencer la disputa a un costo aceptable, es decir, cuando ésta se encuentra en un estado de estancamiento que resulta más perjudicial que beneficioso para ambos oponentes.

Dentro de la Gestión de conflictos de la carretera Kuntur Wasi se presentaron las siguientes estrategias:

4.1.3.1. Prevención del Conflicto:

Se puede definir a la prevención del conflicto como el conjunto de acciones emprendidas a corto, medio y largo plazo con el fin de evitar la emergencia de un conflicto latente entre las partes enfrentadas o, en caso de manifestarse, impedir su escalada hasta una situación de violencia abierta o su reaparición.

Las estrategias de prevención de conflictos se basan en tres principios fundamentales: la reacción temprana ante las señales de un conflicto potencial, un enfoque integral para reducir las tensiones que pueden desencadenar el conflicto violento, y el esfuerzo por resolver las causas de raíz que subyacen a la violencia. Sobre la base de estos principios, se establece la distinción entre la prevención operacional, en referencia al conjunto de medidas políticas, diplomáticas, económicas y militares aplicables a corto plazo ante una situación de violencia inminente, y la *prevención estructural*, que incluye aquellas medidas a medio y largo plazo orientadas a evitar que un conflicto emerja o, de manifestarse, a que no vuelva a reproducirse (Carnegie Commission, 1997).

La puesta en marcha de una estrategia preventiva eficaz requiere, en primer lugar, el desarrollo de sistemas de alerta temprana de conflictos, es decir, de mecanismos de recogida y análisis de datos que permitan identificar conflictos potenciales e incidir, una vez transmitida la información a los centros de decisión política, en la adopción de una respuesta o *acción temprana* para su prevención.

Dentro de las estrategias asumidas por parte de las empresas intervinientes como parte de las políticas de prevención del conflicto dentro de la construcción de la carretera Kuntur Wasi, son las siguientes:

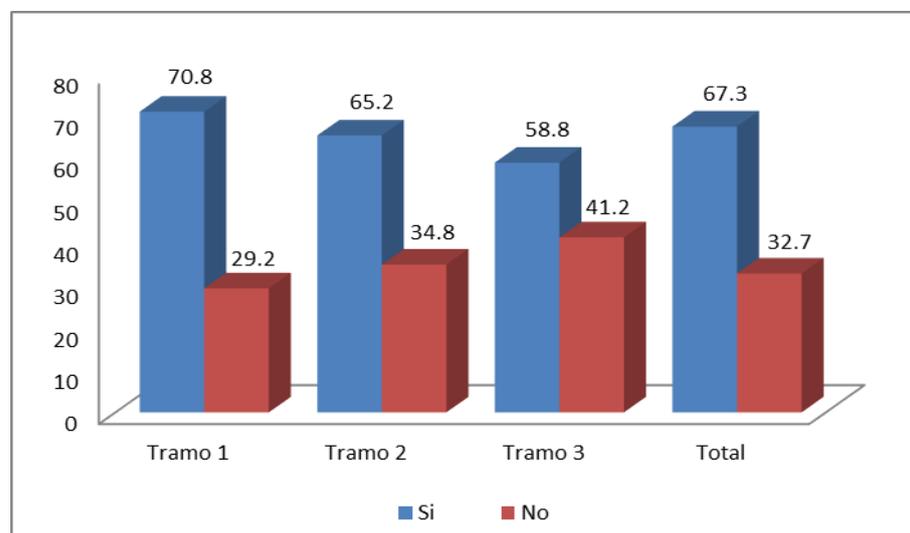


Figura 28: La toma de decisiones como factor de prevención del conflicto

Existe un 67.3% de encuestados que opinan que para sus casos se realizaron toma de decisiones importantes a fin de prevenir un potencial conflicto. Dentro de estas podemos considerar como las más importantes al aumento del monto de la tasación por indemnización, el compromiso por uno o varios puestos de trabajo, la compra de remanentes, la compra de otro terreno para reasentamiento, entre otras. A su vez, el otro 32.7% no considera para su caso a la toma de decisiones como un factor preponderante para prevenir la conflictividad.

Hay que considerar que la toma de decisiones es un factor muy delicado en la prevención de los conflictos, esto debido a que una decisión equivocada puede conllevar a una violenta aparición de la conflictividad y a la vez a que un mayor número de afectados quiera también ser considerado dentro de esta estrategia, hecho que originaría un aumento en el presupuesto inicial de obra para poder cumplir con los compromisos asumidos, que de no cumplirlos atizaría muchos potenciales hechos de conflictividad.

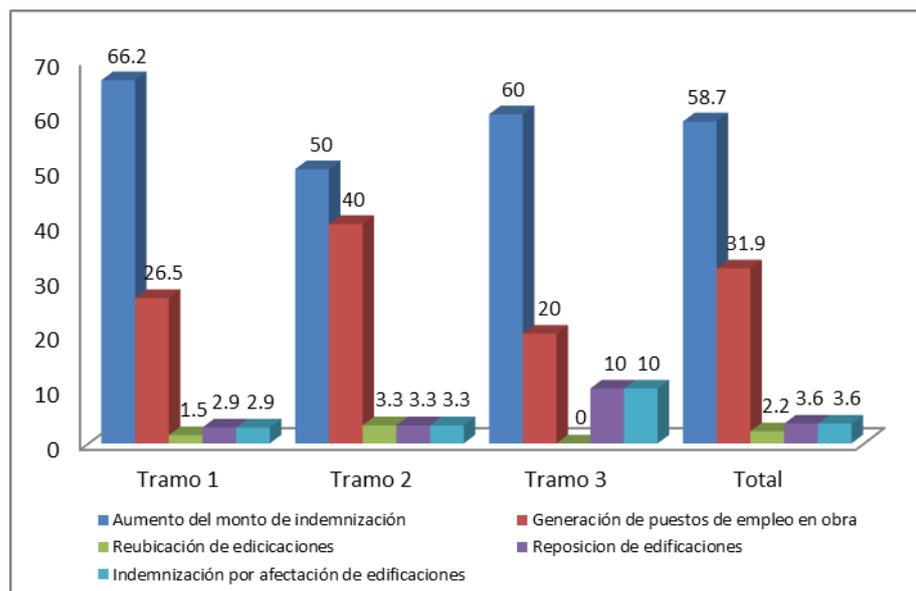


Figura 29: Las decisiones y compromisos adoptados para la prevención de la conflictividad

Dentro de las principales decisiones adoptadas por las empresas, en coordinación con Minera Yanacocha a fin de prevenir los conflictos, se encuentran:

Con el 58.7% de afectados se realizó una negociaciones en referencia al presupuesto asignado por su respectiva afectación, el mismo que permitió un aumento en el monto tasado ya sea por el terreno, vivienda, plantaciones y/o mejoras afectadas por el paso de la vía. Con 31.9% se encuentran aquellos afectados que opinan que las decisiones asumidas en torno a su predio comprenden la negociación en torno a la asignación de un determinado número de puestos de empleo dentro de la obra; con un 3.6% se encuentran aquellos con los que se tomó la decisión de reponer su edificación en similares o mejores condiciones a la inicial y los que solicitaron un monto adicional por la indemnización de sus edificaciones afectadas, finalmente; con 2.2% se encuentran aquellos afectados que negociaron y obtuvieron la reubicación de sus edificaciones afectadas.

Hay que dejar claro que en un primer momento, luego de realizado el diagnóstico social, legal y técnico de los afectados por la obra, con la información recogida en campo se procedió a la asignación de cada

uno de los afectados en los respectivos programas del PACRI, de acuerdo a los informes emitidos por los especialistas Sociales, Técnicos y Legales de la empresa LOHV Consultores e.i.r.l. De acuerdo a esta información se asigna un presupuesto determinado para cada programa a desarrollarse; por lo que un cambio en el programa o en el presupuesto de cada afectado genera una modificación en toda la estructura del PACRI, lo cual es necesaria la autorización expresa del ente financiero (Minera Yanacocha).

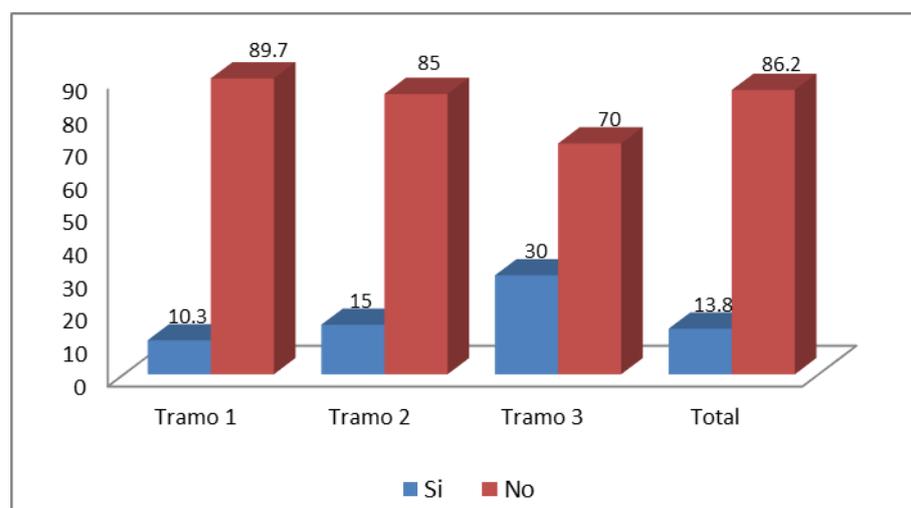


Figura 30: Intervención de autoridades como estrategia de prevención de los conflictos

Como parte de las estrategias a fin de prevenir los conflictos, se consideró conveniente la participación de ciertas autoridades locales para la firma de actas de compromiso, y a la vez que sean las mismas autoridades aquellas que certifiquen el cumplimiento de cada uno de los ofrecimientos suscritos dentro de cada una de las actas. Se tomó esta medida debido a la confianza generalizada de la población en torno a suscribir documentos de compromiso con las empresas intervinientes; debido a ello, un 86.2% de encuestados consideran que ninguna autoridad participó durante la toma de decisiones o al momento de la suscripción de compromisos por sus afectaciones y que significaron los mecanismos de prevención del conflicto. Mientras que un 13.8% refiere que si existió la participación de ciertas autoridades para para sus respectivos casos.

Estos datos, pueden afianzar la tesis de Dahrendorf, que menciona que la sociedad se mantiene unida mediante una “constricción forzada”. Esto significa que ciertas posiciones de la sociedad tienen poder y autoridad sobre otras. Este hecho de la vida social conduce a Dahrendorf al desarrollo de su tesis central de sobre la distribución diferencial de autoridad “se convierte invariablemente en el factor determinante de los conflictos sociales sistemáticos” (Dahrendorf, 1959, p. 165). Para su tesis es la idea de que las diversas posiciones que existen en la sociedad tienen diferentes grados de autoridad. La autoridad no reside en los individuos, sino en las posiciones que ocupan. A Dahrendorf le interesa no solo la estructura de estas posiciones, sino también el conflicto entre ellas: “El origen estructural de estos conflictos debe buscarse en la asignación de roles sociales dotados de expectativas de dominación” (Dahrendorf, 1959, p. 165).

Este constructo teórico de Dahrendorf, muestra la existencia dentro de la sociedad de sujetos vulnerables, es decir, aquellos que poseen un pequeño grado de autoridad, las cuales pueden ser víctimas de los abusos de otras partes que poseen mayor autoridad durante un conflicto. La posición económica, social, educativa e incluso cultural, lleva a muchos de los afectados a ese nivel de vulnerabilidad del que nos habla Ralph Dahrendorf. Este hecho lleva a buscar protección con otros actores sociales de los que perciben un alto grado de autoridad y poder que los podría proteger de los posibles abusos de las empresas que intervinieron en el proceso constructivo de la carretera Kuntur Wasi.

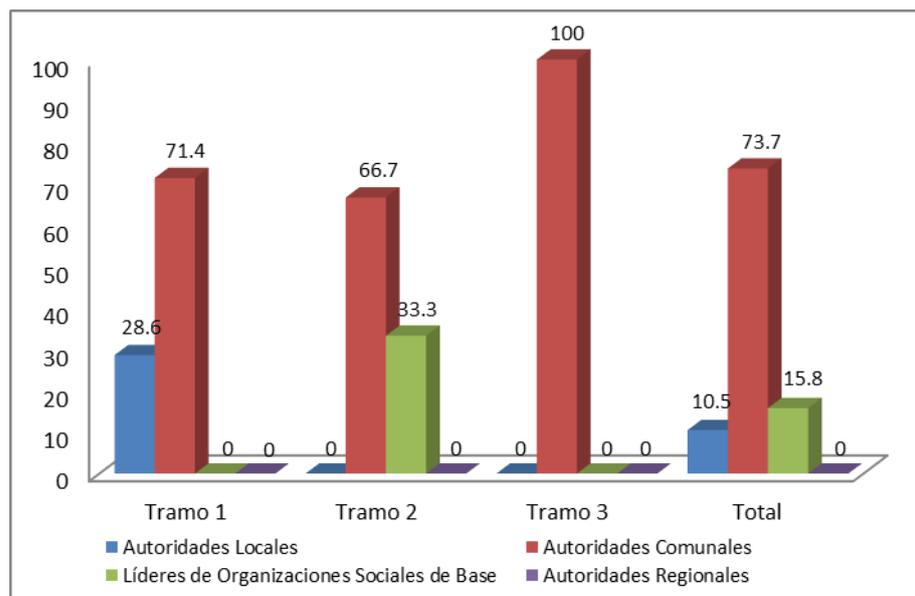


Figura 31: Autoridad que intervino en la prevención de los conflictos

Dentro de los actores políticos que participaron en los actos o actividades de prevención del conflicto tenemos a las autoridades comunales con un 73.7%, a los líderes o representantes de las organizaciones sociales de base con un 15.8% y a las autoridades locales de la provincia de San Pablo con un 10.5%. Cabe mencionar que en ninguno de los casos hubo intervención de autoridades regionales. Los resultados muestran que los afectados debido a la cercanía de los líderes de su comunidad optaron por estos como un medio de intermediación y acreditación de los compromisos suscritos con las empresas intervinientes.

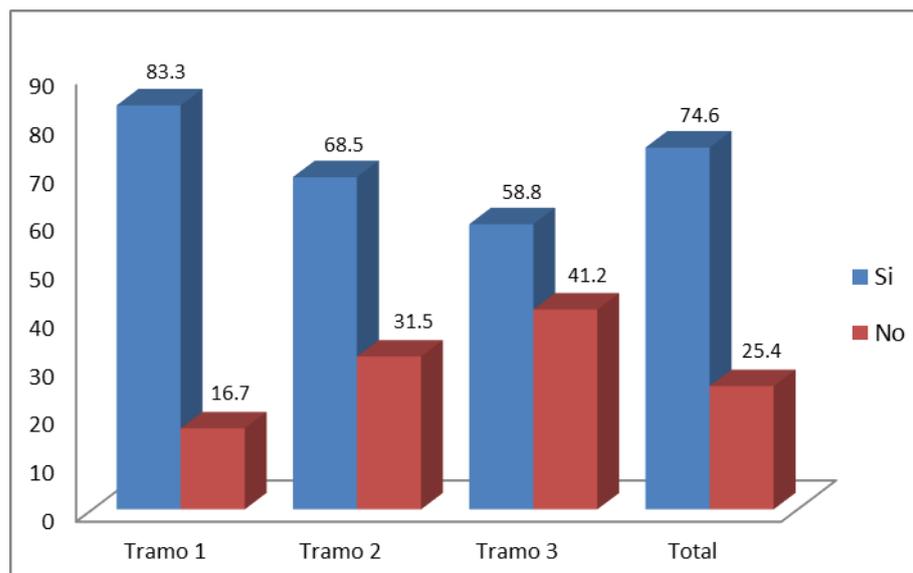


Figura 32: Conocimiento del afectado acerca de las políticas de prevención del conflicto.

El objetivo del presente gráfico es la sistematización de información que permita medir el conocimiento de los afectados acerca de todas las políticas y estrategias que brindan o podrían brindar de las empresas intervinientes en la construcción de la vía a fin de prevenir un conflicto. El 25.4% manifiesta NO conocer acerca de las políticas de prevención del conflicto; el 74.6% refiere SI tener conocimiento acerca de las estrategias brindadas por las empresas.

A pesar de que la población tiene en su mayoría conocimiento de las estrategias de prevención de conflicto o participó en alguna de ellas durante la construcción de vía, la cantidad de hechos de conflictividad fue muy alta; tal es así que el informe final del Área Social de la Empresa LOHV Consultores muestra un total de 210 hechos de conflictividad durante los 4 años de construcción de la obra.

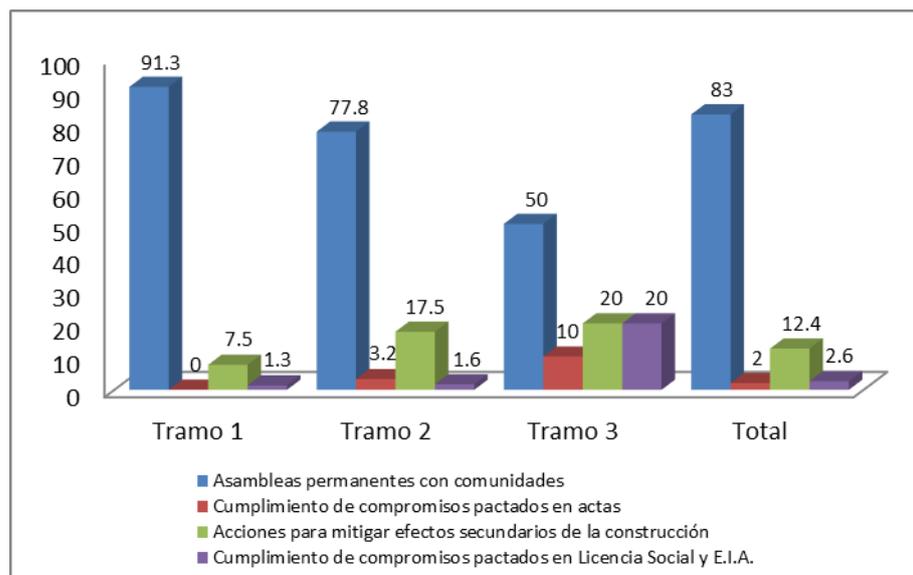


Figura 33: Estrategias de prevención del conflicto más conocidas por los afectados

Dentro de la políticas o estrategias más conocidas por los afectados para la prevención del conflicto se tiene: La realización permanente de asambleas comunales (83%), la realización de acciones para mitigar los efectos secundarios de la construcción de la vía (12.4%), esta política incluye algunas acciones establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental, como por ejemplo, el regado continuo de la vía para evitar el polvo, la construcción y habilitación de caminos alternos cuando el principal era dañado, la construcción de acequias de coronación a fin de evitar que en la parte baja existan grandes escorrentías de agua que podrían perjudicar a terrenos, edificaciones y plantaciones, entre otras políticas sobretodo ambientales. Con un 2.6% se encuentran los cumplimientos de los compromisos asumidos por las diferentes empresas intervinientes dentro del Estudio de Impacto Ambiental y la Licencia Social, y, finalmente con un 2% se encuentra el cumplimiento de los compromisos suscritos ya sea a nivel individual o comunal sobre una afectación realizada por la empresa constructora Chan Chan.

4.1.3.2. Mitigación del Conflicto:

Se entiende por mitigación de conflictos a la implementación o aplicación de cualquier política, estrategia, obra y/o acción tendiente a eliminar o minimizar los impactos adversos que puede originar la presencia de un conflicto.

Los resultados obtenidos en campo son los siguientes:

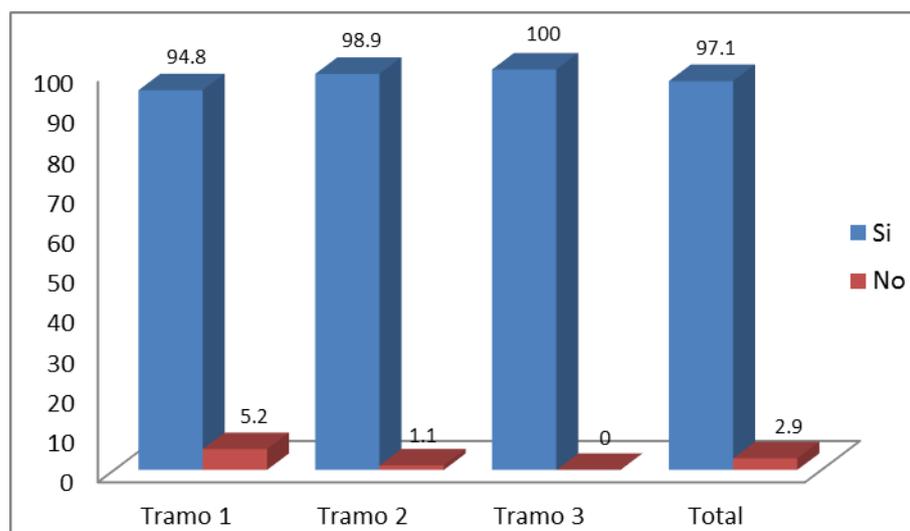


Figura 34: Realización de asambleas comunales como estrategia de mitigación de conflictos

Un 97.1% de los encuestados opinan que dentro de su comunidad las empresas involucradas en la construcción de la vía realizaron asambleas como parte de sus políticas de mitigación de los conflictos; esto se debe a la pronta intervención de las empresas ante la presencia de los frecuentes conflictos dentro de los tres tramos de la vía, a fin de que los conflictos no tengan mayores consecuencias.

Un 2.9% manifiesta que no fueron realizadas ningún tipo de asambleas o reuniones para mitigar los conflictos en su zona.

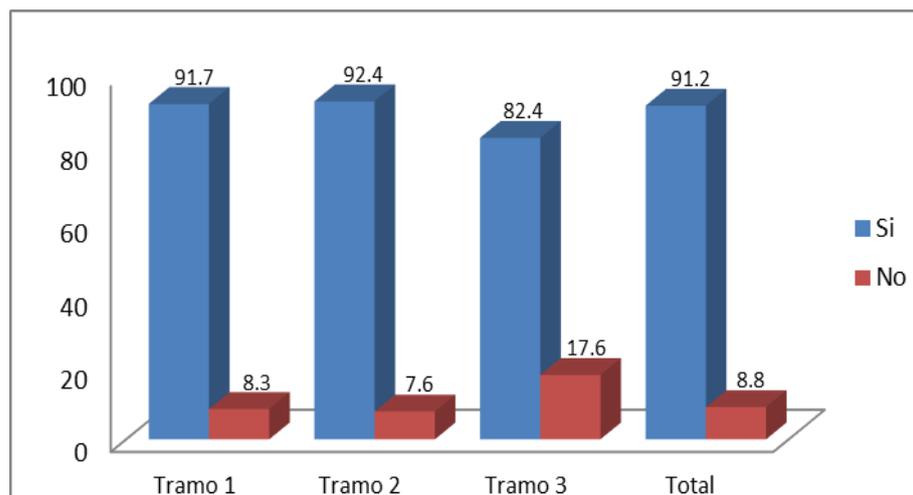


Figura 35: Participación de Autoridades o Líderes comunales en la reuniones o asambleas de mitigación del conflicto

Se puede apreciar que del total de personas que mencionaron que se realizaron asambleas en su jurisdicción como una forma de mitigar los conflictos, el 91.2% refiere que en dichos eventos participaron Autoridades o líderes comunales, los mismos que jugaron una papel de medidores entre comunidades y empresas. Por otro lado, sólo el 8.8% refiere que en sus asambleas comunales no existió la participación de autoridades o líderes comunales, tomándose diversos acuerdos de solución sólo entre empresas y afectados.

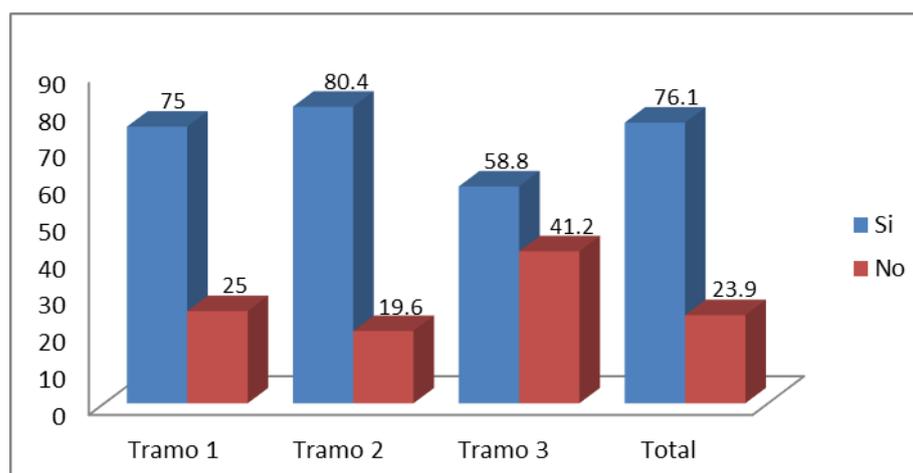


Figura 36: Firma de compromisos dentro de las asambleas como estrategia de mitigación de conflictos

Luego de surgidos los actos de conflictividad, una de las estrategias dentro de las asambleas o reuniones con la población afectada era la firma de las actas de compromiso, en donde las empresas intervinientes asumían uno o varios compromisos a fin de mitigar las posibles consecuencias que podrían surgir en torno al conflicto originado por la construcción de la vía Kuntur Wasi.

De los encuestados que mencionaron haber participado en reuniones o asambleas comunales o individuales como políticas o estrategias de mitigación de los conflictos, el 76.1% opina que para su caso si se realizó la firma de un acta que contenía compromisos por parte de las empresas intervinientes; mientras que el 23.9% refieren que no se realizó la firma de ningún documento de compromiso, por lo que el conflicto no fue solucionado y continuó con su marcha, afectando el normal desarrollo de la obra.

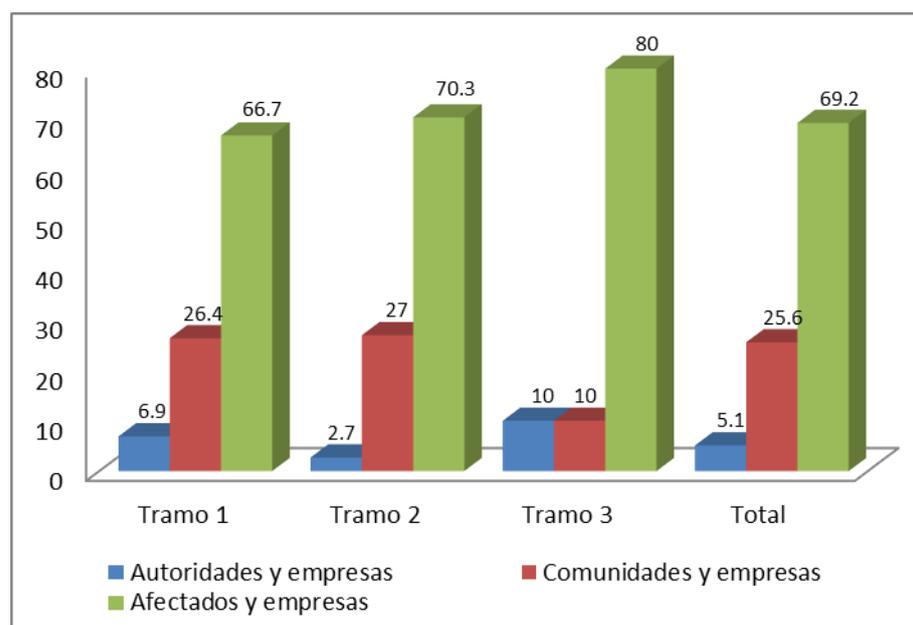


Figura 37: Actores intervinientes en la firma de compromisos para mitigar los conflictos.

Como se menciona en la figura 37, muchas veces los afectados solicitan la firma de un garante o veedor, el mismo que logre garantizar el cumplimiento de los acuerdos de cada una de las actas de compromiso firmadas con la finalidad de mitigar los impactos de los conflictos surgidos durante el proceso de construcción de la carretera

Kuntur Wasi. De esta manera, el 69,2% de los encuestados manifiestan que la firma de actas se realizaron entre afectados y empresas; el 25.6% refiere que se realizó entre comunidad y empresa, y, solamente el 5.1% opina que la suscripción de actas fue realizada entre autoridades comunales o locales (en representación de los afectados) y las empresas intervinientes en la construcción de la vía.

4.1.3.3. Solución del Conflicto:

Es el proceso en el cual un conflicto de carácter interpersonal, intergrupalo, o interorganizacional, es resuelto por medios no violentos y de forma relativamente estable, a través, primero, del análisis e identificación de las causas subyacentes al conflicto, y, consiguientemente, del establecimiento de las condiciones estructurales en las que las necesidades e intereses de todas las partes enfrentadas puedan ser satisfechas simultáneamente.

Mayoritariamente, los intereses de la población afectada son de carácter económico, mientras que el objetivo de las empresas intervinientes es la construcción de la vía con el menor gasto y en el menor tiempo posible. En relación a esto se obtuvieron los siguientes resultados:

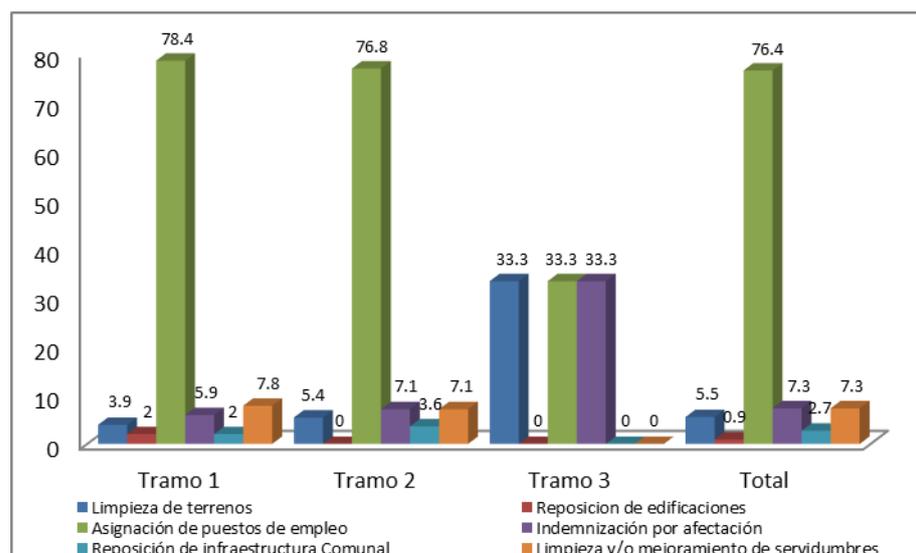


Figura 38: Acciones no ejecutadas que significaron la agudización de los conflictos

Un conjunto de incumplimientos en los compromisos asumidos por parte de las empresas intervinientes en la construcción de la vía Kuntur Wasi ocasionaron el desencadenamiento de la conflictividad en manifestaciones, paralizaciones, actos de violencia en contra del personal de obra, entre otros, que llevaron a la ampliación del cronograma de obras, presupuesto y a la firma de nuevos compromisos a fin de resolver definitivamente estos hechos sociales. Dentro de las acciones que se incumplieron, según la opinión de los afectados, se tiene:

Un 76.4% de afectados encuestados opina que se incumplió en la asignación de puestos de empleo, un 7.3% por incumplimientos en los plazos de las indemnizaciones por las distintas afectaciones de la obra (Terrenos, plantas, edificaciones y/o mejoras) y el incumplimiento en la limpieza de servidumbres, un 5.5% por limpieza de terrenos, un 2.7% en reposición de infraestructuras comunales, y finalmente, un 0.9% por el incumplimiento en la reposición de edificaciones.

“...la gente piensa que yo estiro la mano y me cae plata; que para construir una carretera necesito 20,000 personas o que las casas se construyen en 2 días; aquí hay intereses de ciertos grupos que empujan a esta pobre gente a reclamar sin sentido; nosotros somos los responsables directos de todos los conflictos surgidos al no informar a la gente que para realizar un pago, tienen que tener todos sus papeles en orden, que para aumentarles el presupuesto de indemnización asignado tenemos que mochar a otro rubro; que en la actualidad una máquina hace el trabajo de 100 personas y lo que yo necesito es máquinas, no obreros; y que sus casas serán repuestas, pero en condiciones similares a las que se está afectando, ellos quieren una mansión de ladrillo y cemento cuando lo que realmente tenían era un par de cuartos de quincha y adobe. Nosotros no estamos dispuestos a cumplir simples caprichos”. (Ing. Jorge Lavera, Residente de obra de la Empresa Constructora Chan Chán. 17 de Febrero de 2011)

Si bien es cierto que existe una demora en el cumplimiento de compromisos, estos tienen que cumplirse según lo suscrito en el acta y en el tiempo establecido. Lo que realmente pasa es que los afectados no cuentan con la documentación necesaria a fin de tener los predios afectados saneados, de tal manera que puedan ser vendidos de una manera correcta. Ya ha pasado en otras obras que vienen personas inescrupulosas que presentan documentación falsa y que intentan sorprender a la empresa. Esto hace imposible poder pagar inmediatamente, porque la empresa realiza su trabajo seriamente; trabajamos con información extraída de Registros Públicos y mucha de la documentación que adjuntan a los expedientes no nos sirve, a pesar de ello, los afectados insisten en sus pagos.... Esto funciona así: para los que cuentan con la documentación necesaria, pero sobretodo que acredita fehacientemente la propiedad o posesión del predio, se procede a realizar la indemnización, reconstrucción de las edificaciones afectadas e inclusive al cumplimiento de los compromisos de puestos de trabajo. Ya nos pasó en el tramo 3, que de un solo predio aparecieron tres personas con documentos de propiedad, los que lamentablemente tienen que esperar hasta determinar al real propietario del mismo aunque nos quieran meter presión ya que vienen a amenazarnos con paros y hasta que nos van a quemar la maquinaria de Chan Chán. (Abog. Liliana Sangay Malca; Asesora Legal LOHV Consultores, 27 de marzo de 2011).

Se puede apreciar a partir de los datos obtenidos, los diferentes puntos de vista a los que podríamos llamar intereses de cada parte, los cuales son el motor y motivo de los conflictos generados en la vía Kuntur Wasi.

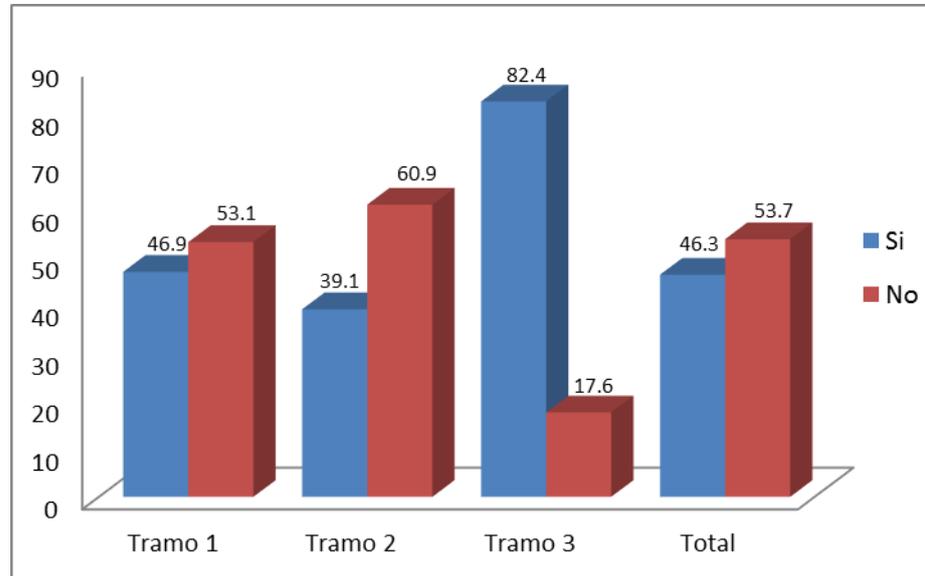


Figura 39: Ejecución de acciones para solucionar los conflictos surgidos

Una vez surgidos los conflictos, muchos de los cuales desataron hechos de violencia y pérdida de cuantiosas horas de trabajo, era necesaria la implementación de políticas que de una manera definitiva logren la solución pacífica de los conflictos, apelando muchas veces a ejecutar acciones no consideradas dentro del cronograma y presupuesto de obra. Estas acciones son reconocidas por un 46.3% de los afectados; mientras que el 53.7% refiere que no fueron ejecutadas o simplemente no fueron necesarias puesto que el conflicto se previno o su impacto fue mitigado a tiempo.

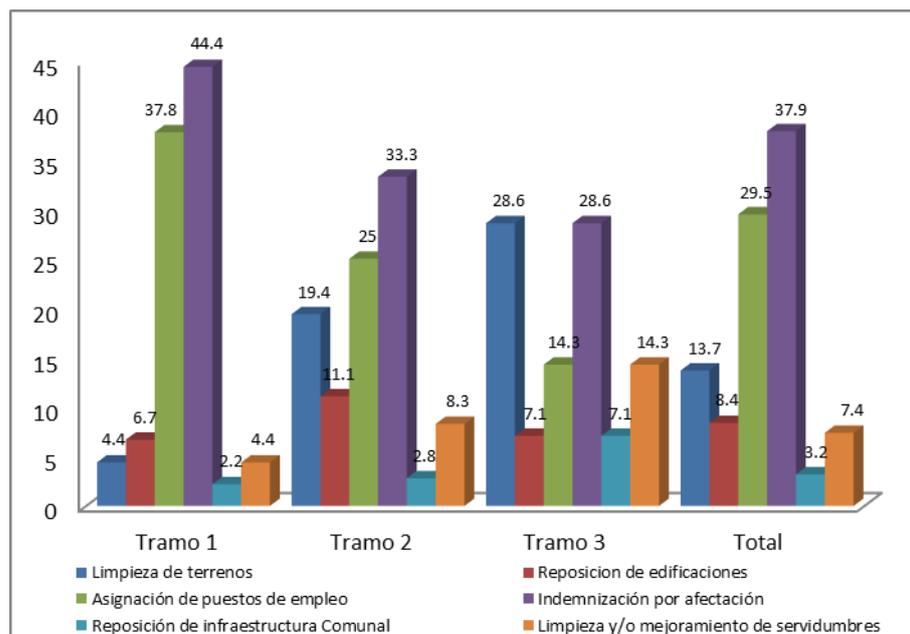


Figura 40: Acciones ejecutadas como alternativas, políticas o estrategias de solución de conflictos.

Los conflictos más grandes que no pudieron ser resueltos dentro de la etapa de escalada o crisis, significaron un gran desafío para llegar a solucionarlos luego de una negociación exitosa. Las negociaciones a este nivel implicaron que al 39.7% de afectados se le realice una indemnización por afectaciones secundarias causadas como parte del proceso constructivo de la vía; al 29.5% de encuestados se les brindó la oportunidad de un determinado número de puestos de trabajo dentro de la obra; el 13.7% de encuestados manifiesta que las empresas intervinientes usaron parte de su maquinaria y mano de obra en la limpieza de sus terrenos debido a que se había presentado deslizamiento de materiales; el 8.4% de encuestados manifiesta que para su caso se realizó la reposición de sus construcciones, mejoras o edificaciones; el 7.4% de encuestados manifestó que la solución para su problema significó la limpieza y/o mejoramiento de servidumbres comunales, principalmente caminos, puentes, acequias de regadío dentro de las más afectadas; y finalmente, 3.2% manifiesta que se realizó la reposición de infraestructuras comunales, como el caso del local comunal de la comunidad de Carrerapampa, las iglesias de

Sangal y Pozo Seco, o la garita y paradero ubicados dentro de la comunidad campesina de San Bernardino. Con la finalidad de tener resultados inmediatos al momento de efectuar la negociación, estos compromisos fueron cumplidos dentro del menor plazo posible.

4.1.4. Consecuencias en el proceso de gestión de la conflictividad en la construcción de la carretera Kuntur Wasi.

Los diversos hechos de conflictividad a lo largo de los tres tramos de la carretera Kuntur Wasi ocasionaron una serie de consecuencias y/o repercusiones tanto a nivel económico y social. Dentro de las principales que detalla LOHV Consultores (2014) en su informe final de gestión, se pueden detallar:

1. Cese de contrato con las empresas CESEL Ingenieros, Conciviles S.A.C. y Constructora Chan Chan.

CESEL Ingenieros, empresa encargada de la realizar el primer ingreso a la zona, tuvo a su cargo la realización del diagnóstico social, legal y técnico de los predios que se verían afectados por la construcción de la vía, realizando un trabajo deficiente debido a la presión por parte de la sociedad de San Pablo para asumir compromisos para ingresar a realizar el trabajo encargado por Minera Yanacocha, Minera Goldfields y Provías Cajamarca. CESEL Ingenieros, solo identificaron 227 afectaciones de las 440 que finalmente LOHV consultores determinó al momento de su ingreso a obra. Con la información incompleta, a finales del 2004 la empresa CESEL elaboró el trazo previo de la carretera Kuntur Wasi, conteniendo este errores de diseño, los cuales acompañados de los errores en el catastro de predios y la firma de compromisos sin autorización por parte de Minera Yanacocha, ocasionaron que CESEL cierre su contrato antes de lo previsto.

El caso de la empresa Colombiana Conciviles fue más puntual, ya que la obra debería haberse iniciado el 11 de Julio de 2007, debiendo empezar por el predio T1-001 en donde previamente LOHV Consultores firmaría un acta de compromiso por la cancelación posterior del predio,

plantaciones y afectaciones adicionales. LOHV no pudo lograr el permiso correspondiente en el tiempo determinado debido a que el predio se encontraba con problemas legales (se estaba realizando la sucesión intestada y este trámite tiene una duración aproximada de 3 meses). Conciviles sin pedir la opinión de LOHV ingreso al predio de la familia Pretel sin aviso, originándose el primer hecho violento de conflicto, ya que todos los miembros de la referida familia arremetieron contra la maquinaria de la empresa Conciviles con palos y piedras, lo cual ocasionó que conciviles automáticamente rompa el contrato con Minera Yanacocha, ya que había roto una norma de relaciones comunitarias pacificas establecidas en el PACRI del Proyecto.

A finales del año 2010, cuando la obra se encontraba aproximadamente en un 70% de avance, la empresa Constructora Chan Chan, encargada de la ejecución de obra, fue cesada por acuerdo mutuo con Minera Yanacocha, debido a que el plazo de ejecución de obra había sido excedido por casi 1 año, por lo que este no significaba ningún beneficio para la referida empresa y la agudización de los conflictos habían ocasionado pérdidas económicas para casi todas las empresas intervinientes, ya que Minera Yanacocha se negaba a aumentar el referido presupuesto ya que este había sido incrementado reiteradas veces debido a los continuos reclamos por parte de los afectados, contratándose posteriormente a la empresa Tolmos Espinoza García.

(Fuente: Informe Final de Gestión LOHV Consultores: 2013).

2. Incremento del presupuesto de obra

La Gestión de la conflictividad socioambiental durante la construcción de la carretera Kuntur Wasi ocasionó el incremento del presupuesto total de obra debido a los siguientes factores:

- a. Firma de actas de compromiso suscritas como parte de los procesos de Prevención, mitigación o solución de los conflictos surgidos por la construcción de la vía. Estas actas llegaron a totalizar las 117 actas suscritas con afectados (personas naturales y jurídicas) que llevaron a

un incremento de cerca de los 4 millones de soles solo en compromisos tales como:

- Incremento de indemnizaciones por afectaciones.
- Compras de 04 containers como parte de una donación al caserío de Patiño.
- Compra de nuevas afectaciones de terreno por la modificación del trazo de la vía debido al hallazgo de errores de carácter técnico en el trazo inicial en el trazo inicial elaborado por la empresa CESEL.
- Compra de afectaciones adicionales debido a derrumbes de taludes, construcción de obras de arte para la carretera, compra de áreas para el derecho de vía de la carretera, reposición de edificaciones afectadas fuera del trazo de la carretera por diferentes razones (por vibraciones por ejemplo, derrumbes de roca, entre otros).
- Donaciones a comunidades, centros educativos, organizaciones de base, entre otros, como parte de la labor de relaciones comunitarias.
- Generación de puestos de trabajo adicionales para afectados, lo cual genera un gasto extra en charlas de inducción, implementos de seguridad y de trabajo, y en la alimentación de los trabajadores en obra, lo cual excede al presupuesto inicial de la obra.

Tabla 6.

Incremento del presupuesto de obra de la carretera Kuntur Wasi por firma de actas de compromiso

Rubro	Monto (S/.)
Incremento para afectaciones.	2'750,000
Compra de Containers.	120,000
Compra de nuevas afectaciones.	1,100.000
Afectaciones adicionales.	1'700.000
Donaciones.	220.000
Puestos de trabajo adicionales	700,000
Total	5'491,100

Fuente: Informe final de Gestión LOHV Consultores, (2013).

Por otro lado, como mencionó anteriormente, el presupuesto general de la obra se incrementó de los U\$ 59 millones hasta los U\$ 84 millones debido a que el cronograma del proyecto se amplió por 24 meses, teniéndose que invertir en nuevas firmas de contrato con las empresas intervinientes, alquiler de maquinaria y equipos y también mano de obra, los cuales sumados a los U\$ 5'491,100 gastados en el cumplimiento de compromisos pendientes hicieron que la obra ascendiera hasta los 89 millones de dólares americanos.

- b. Ampliación de contrato a LOHV Consultores, Graña & Montero Ingenieros y realización de contrato a la Constructora Tolmos Espinoza García.

Los datos en este rubro no son exactos debido a la confidencialidad de la información por parte de la empresa minera, pero el acercamiento con ciertos personajes cercanos a la Minera Yanacocha, permitió obtener cierta información que ayudará a generar conclusiones sobre el tema.

Uno de los funcionarios de Minera Yanacocha que solicitó no difundir su identidad, declaró que el proyecto de la carretera Kuntur Wasí en su tercera etapa (luego de la separación del proyecto de la Constructora Chan Chán), refiere que el proyecto se incrementó en casi 36'000,000 millones de soles (12 millones de dólares americanos aproximadamente) para recontratar a LOHV consultores para que culmine el plan de relaciones comunitarias y Responsabilidad Social; a Graña y Montero para que siga la labor de supervisión del proyecto, y el nuevo contrato de la empresa Tolmos Espinoza García con la finalidad de concluir el trabajo de construcción de la carretera en los tramos 2 y 3 que la empresa Chan Chan dejó de construir. (Anónimo, comunicación personal, 7 de enero de 2011).

3. Incumplimiento del cronograma de obra

La obra debido a diversos motivos, dentro de los cuales se pueden citar a los conflictos socioambientales surgidos durante el proceso constructivo de la obra, generó un atraso en el cronograma de obra de aproximadamente 24 meses (enero 2009 hasta enero 2011); este hecho fue el principal causante del incremento del presupuesto inicial de la obra.

4. Pérdida de fuentes de agua y especies agrícolas

El trazo definitivo de la vía afectó a algunos manantiales u ojos de agua de manera directa e indirecta.

De manera directa: Cuando el trazo de la vía se superponía a los ojos de agua y por razones técnicas, el trazo no podía ser modificado. Existieron 05 ojos de agua que se vieron afectados (1 en el tramo 1, 2 en el tramo 2 y, 2 en el tramo 3).

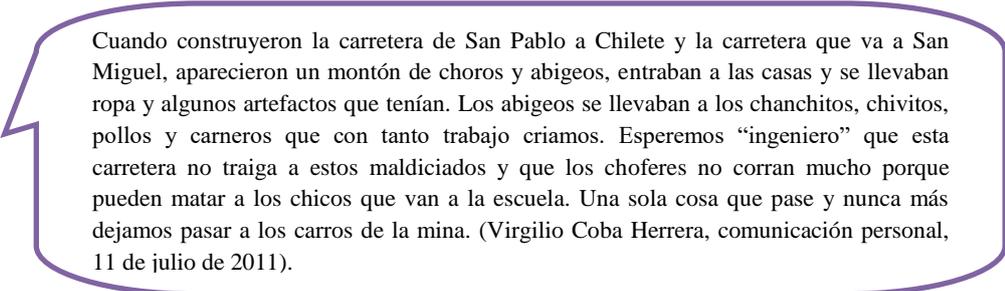
De manera indirecta: Cuando por actividades propias del proceso constructivo se afectaba el normal curso de escorrentía del agua que alimentaba a fuentes de agua de la parte baja, como trabajos de afirmación de suelos, construcción de taludes, cortes de terreno, entre otros. De esta forma se vieron afectados un total de 6 fuentes de agua (1 en el tramo 1, 3 en el tramo 2 y 2 en el tramo 3).

La pérdida de especies agrícolas ubicadas en los terrenos que formaban parte de la faja de rodadura y derecho de vía fueron cuantiosos, fueron afectados especies que comprendían desde frutales, menestras y tubérculos, árboles madereros y pastos naturales, así como también especies silvestres. Como establece la Ley 30025, todas las especies agrícolas y forestales afectadas por la construcción de una infraestructura calificada como de necesidad pública, deben ser reconocidas a los propietarios o poseionarios del terreno en donde se encuentran a través de un justiprecio determinado por un perito especializado, adscrito al Ministerio de Vivienda, el mismo que determinará el lucro cesante de cada plantación, la misma que debe ser indemnizada conjuntamente con el precio del producto agrícola o forestal.

5. Cambio del estilo de vida de los afectados

Definitivamente, la construcción de una carretera afecta directa e indirectamente el estilo de vida de las poblaciones aledañas, debido a que estas obras tienen repercusiones positivas y negativas en las poblaciones aledañas.

Estos hechos son los que generan la mayor resistencia por parte de las poblaciones al momento de querer iniciar proyectos de este tipo. Afirmaciones como esta no fueron ajenos al proyecto Kuntur Wasi, cuyo inicio fue bastante complicado para las empresas intervinientes debido a la reacción en su mayoría negativa hacia la obra, oyéndose argumentos como: La carretera traerá delincuentes o el paso de los carros terminará matándonos a nosotros y a nuestros niños.



Cuando construyeron la carretera de San Pablo a Chilete y la carretera que va a San Miguel, aparecieron un montón de choros y abigeos, entraban a las casas y se llevaban ropa y algunos artefactos que tenían. Los abigeos se llevaban a los chanchitos, chivitos, pollos y carneros que con tanto trabajo criamos. Esperemos “ingeniero” que esta carretera no traiga a estos maldiciados y que los choferes no corran mucho porque pueden matar a los chicos que van a la escuela. Una sola cosa que pase y nunca más dejamos pasar a los carros de la mina. (Virgilio Coba Herrera, comunicación personal, 11 de julio de 2011).

A pesar de la percepción negativa que se tiene de la construcción de la carretera, esta le dio a casi todos los caserío aledaños una dinámica económica mayor debido a que en muchos lugares se crearon tiendas, restaurantes, lugares de hospedaje; inclusive, en el caserío de Maraypampa y El Suro se tiene la iniciativa por parte de los afectados para construir un grifo, hecho que genera una alternativa distinta para la generación de ingresos en muchos lugares que antes de la construcción de la carretera solo dependían de la agricultura y la ganadería; además que los productos y personas son trasladados de una forma más rápida y segura.

CAPÍTULO V

CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS

La investigación formuló como hipótesis:

- H₁:** El surgimiento de diversos intereses por parte de la población y las empresas intervinientes en el proceso constructivo de la Carretera Kuntur Wasi, son causas de la deficiente gestión de la conflictividad Socioambiental
- H₂:** Las consecuencias de la deficiente gestión de la conflictividad en el proceso constructivo de la carretera Kuntur Wasi son el incremento de costos de obra, la ampliación del cronograma y la aparición de grupos sociales con diversos intereses, dentro de los cuales destacan los políticos y los económicos.

Para ello, se plantearon los siguientes objetivos específicos:

- a.** Diagnosticar las principales características socioeconómicas de la población afectada por la construcción de la carretera Kuntur Wasi.
- b.** Identificar los tipos de intereses de la población y de las empresas intervinientes en la construcción de la carretera Kuntur Wasi.
- c.** Analizar las políticas adoptadas por parte de las empresas intervinientes para la gestión de los problemas de conflictividad socioambiental en el proceso constructivo de la Carretera Kuntur Wasi
- d.** Establecer las consecuencias del proceso de Gestión de la conflictividad socioambiental en la construcción de la Carretera Kuntur Wasi.

1. Para el primer objetivo específico se tuvo los siguientes resultados:

El 89.3% de propietarios o posesionarios afectados son hombres adultos (mayores de 30 años), y tienen como ocupación principal la de agricultor.

Esto refuerza la teoría de (Deere y León, 2002), que señala que el manejo de la tierra tiene predominancia masculina y que la mujer tiene un rol principal dentro de la casa; esto genera una falta de reconocimiento social hacia el género femenino, conllevando a la exclusión en los derechos de la propiedad de la tierra. Esto también se demuestra en el Perú con la exogamia, a través de la cual la mujer es sacada de su comunidad para residir con su esposo.

2. El segundo objetivo referido a la tipología de los intereses de la población obtuvo los siguientes resultados:

Tabla 7.
Principales tipos de conflictividad en el proceso constructivo de la carretera Kuntur Wasi

Tipo de conflictividad	N°	%
Conflictividad ambiental	7	3.4%
Conflictividad económica	188	91.7%
Conflictividad política	136	66.3%

Se puede apreciar que los afectados por la construcción de la carretera Kuntur Wasi identifican 3 tipos de conflictividad: la ambiental, la económica y la política, siendo la más frecuente la conflictividad económica con un 91.7%, los intereses políticos alcanzan el 66.3% y el ambiental 3.4%.

Los intereses económicos han pasado a tener un rol preponderante dentro de nuestra sociedad y son los que actualmente mueven la mayor parte de las interrelaciones sociales, tal y como lo muestra Estela Martínez:

Una de las características definitorias del campesinado es su carácter de grupo explotado, por lo que es una clase dominada y explotada dentro de la sociedad. En este sentido, si no queremos vaciar de contenido el concepto de organización campesina, es necesario incluir la noción de que el objetivo común que persigue es campesino está basado en intereses económicos, por encima de los políticos y económicos que se contraponen al sojuzgamiento y dominación en que se encuentra el campesino. Intereses opuestos a los de la clase que mantiene y reproduce esa relación de explotación. (Martínez, 1991. p. 12)

3. Para el tercer objetivo se tienen los siguientes resultados:

Tabla 8.

Principales políticas y actividades para la gestión de la conflictividad en el proceso constructivo de la carretera Kuntur Wasi

Política	Actividad	%
Prevención del conflicto	Toma de decisiones	67.3%
	Interacción de autoridades	13.8%
	Difusión de políticas	74.6%
Mitigación del conflicto	Realización de asambleas	97.1%
	Participación de líderes y autoridades	91.2%
	Firma de compromisos	76.1%
Solución del conflicto	Limpieza de terrenos	13.7%
	Asignación de fuentes de empleo	29.5%
	Reposición de infraestructura comunal	3.2%
	Reposición de edificaciones	8.4%
	Indemnización por afectación	37.9%
	Limpieza y/o mejora de servidumbres	7.4%

A pesar de las variadas políticas y acciones para prevenir, contener o solucionar los conflictos, existió un gran número de conflictos que tuvieron que solucionar las empresas intervinientes. Esta actividad trajo diferentes consecuencias sobre todo a nivel económico que serán descritas en el ítem 4.

Todas las políticas de gestión del conflicto parten de un proceso de comunicación efectiva, ya sea con la comunidad o con los propietarios, a fin de sumir decisiones efectivas para combatir el conflicto.

Borisoff y David (1991) sugieren que: la gestión del conflicto debe realizarse dentro de un ambiente de confianza mutua, usando como elemento fundamental a la sinceridad a fin de lograr la colaboración mutua, caso contrario se podría ocasionar un clima defensivo de una de las partes. Este posicionamiento generaría la posibilidad de extender los tiempos del conflicto o simplemente de no lograr solucionarlo.

4. Para el cuarto objetivo referido a las consecuencias de la gestión de la conflictividad se tiene:

Tabla 9.

Principales consecuencias en el proceso de gestión de la conflictividad en el proceso constructivo de la carretera Kuntur Wasi

Consecuencia	Cantidad
Cese de contrato de empresas	3 empresas
Incremento de presupuesto de obra	S/. 4,991,100
Ampliación de cronograma de obra	24 meses
Pérdida de fuentes de agua	11 manantiales

Se puede apreciar la diversidad de factores en los que repercutió la gestión de la conflictividad Socioambiental pasando desde los económicos hasta los ambientales.

CONCLUSIONES

1. Los principales intereses surgidos durante la construcción de la carretera Kuntur Wasi que actuaron como causas de los conflictos son:
 - a. *Intereses económicos*: (el 91.7% de la población percibe que los hechos de conflictividad tienen matices netamente económicos), como por ejemplo el alto costo de los terrenos afectados, que se generó a causa de la presencia de las mineras Yanacocha y goldfields.
 - b. *Intereses ambientales*: en donde la contaminación, deterioro y pérdida de las fuentes de agua significó el principal causal de conflictos, así mismo, la emisión de partículas de material particulado que afectó tanto a la flora como a la fauna.
 - c. *Intereses políticos*: debido a la aparición de personas y grupos con interés de figuración política, que según la figura 27, el 60.3% de la población percibe que tienen un afán de búsqueda de cargos políticos ya sean locales o regionales.

2. Dentro de principales políticas para la gestión de la conflictividad a nivel de prevención, mitigación y solución de conflictos se pudo encontrar a la mediación de líderes sociales de diversas comunidades, así como, a través de la participación de autoridades locales de la provincia de San pablo y de sus distritos (figura 30 y 31, 35 y 37). De igual forma, la permanente realización de asambleas, que tuvieron el objetivo de brindar información a los afectados acerca del proyecto y de sus políticas socioambientales. Una estrategia fundamental, fue la implementación del Plan de Acción y Compensación para el Reasentamiento involuntario (PACRI), cuyos programas fueron ofrecidos a cada uno de los 440 afectados de los 3 tramos de la carretera y cuyo objetivo principal consistió en la reposición del nivel de vida de los afectados. Finalmente, la suscripción de actas de compromiso, así como, el cumplimiento de las mismas permitió para gestionar la conflictividad durante la construcción de la vía Kuntur Wasi.

3. La desinformación por parte de los afectados en torno a los programas del PACRI en relación a la afectación de terrenos y edificaciones, generó hechos de conflictividad a veces violentos, por lo que las empresas intervinientes, sobretodo LOHV Consultores (encargada de la liberación de áreas, responsabilidad Social y relaciones comunitarias) tuvieron que bregar con hechos de conflicto a veces violentos y de larga duración. Esto originó múltiples repercusiones en la obra, como por ejemplo, la ampliación del plazo de obra (24 meses adicionales), así como el incremento de costos.

SUGERENCIAS

1. Las empresas intervinientes en obras de carácter vial deben generar un relacionamiento adecuado con las comunidades influenciadas con la obra previo al ingreso de personal y equipos a la zona del proyecto; este relacionamiento implica llegar a un acuerdo previo con los individuos, grupos y las comunidades, tratando de minimizar las diferencias entre los diversos intereses existentes en torno al uso de los recursos naturales y al espacio geográfico, generando beneficios mutuos para los afectados, así como para la empresa.
2. Las empresas intervinientes en la construcción de una obra vial, deben procurar que las políticas de gestión de los conflictos no se queden solo en papel. Cada uno de los compromisos asumidos deben de ser cumplidos de manera estricta, tanto en relación a la cantidad y calidad de los ofrecimientos, así como en el tiempo propuesto para el cumplimiento de los mismos. De igual manera, políticas como el PACRI deberían de ser ampliadas en relación a los proyectos sociales que contemplan, haciendo que la población afectada quede satisfecha con los beneficios recibidos, pero sobretodo procurando que su estatus de vida no se vea mermado por la construcción de diversas infraestructuras, Esto ayudaría al buen relacionamiento entre empresa(s) y comunidad.
3. Las empresas intervinientes en obras de infraestructura vial, sobre todo las de corte socioambiental, deben de procurar que las políticas de mitigación de impactos y solución de conflictos vayan de la mano, con la finalidad de evitar las repercusiones generadas por los hechos conflictivos surgidos, que en muchos casos han llevado no solo a la paralización de las obras, sino a la expulsión de las empresas de la zona del proyecto, generando pérdidas económicas cuantiosas. Los conflictos deben procurar ser resueltos a nivel de políticas de prevención, lo cual implica que al momento de efectuar la adquisición de terrenos, plantaciones y edificaciones, se debe de cancelar con cantidades de dinero que se ajusten al mercado (no más ni tampoco menos), pero que sobretodo permita a los afectados volver o en el mejor de los casos aumentar su nivel de vida.

REFERENCIAS

- ANCHANTE, M. (2009). *Evaluación de Conflictos Socio-Ambientales. Punto Medio*. Revista Peruana de Análisis, Prevención y Gestión de Conflictos Año II N°2. Perú.
- Arana, M. (2002). *Resolución de conflictos medioambientales de la microcuenca del Río Porcón, Cajamarca 1993 - 2002*. (Tesis para optar el grado de maestría en sociología), Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima (En Línea), Consultado el 20 de octubre del 2015. Disponible en: <http://www.cajamarca.de/download/marco-tesis.pdf>
- Bernstein, I. (1991). *Social Housing of Monkeys and Apes: Group Formations. Laboratory Animal Science*.
- Blumer, H. (1969). *Interaccionismo simbólico: Perspectiva y método*. Englewood Cliffs N.J, Estados Unidos: Prentice Hall
- Bobbio, N. Matteucci, N. & Pasquino, G. (1991). *Diccionario de Política*: México D.F.: Siglo XXI Editores.
- Burton, J.W. (1990) Conflicto. *Teoría de las Necesidades Humanas*. Londres: Macmillan.
- Cadarso, L. (2001). *Fundamentos teóricos del Conflicto Social (1ra. Ed.)*. España, España Editores.
- Carnegie Commission. (1997). *Prevención de conflictos mortales. Resumen Ejecutivo del Informe Final*. Carnegie Corporation, Nueva York.
- Carabaña, J. (1978). *La teoría social del Interaccionismo Simbólico: Análisis y valoración crítica*. Ed. Reis.
- Carrión, N. (23 de enero de 2011). Entrevista de R. Burga Vásquez. [Cinta de audio N°3]. Coordinador de Campo de la empresa LOHV Consultores e.i.r.l.

- CESEL. (2004). *Diagnóstico de línea de base de los predios afectados por la construcción de la carretera Kuntur Wasi.*
- CESEL. (2005). *Estudio de Impacto Ambiental del Mejoramiento a nivel de la transitabilidad de la Carretera Chilete - San Pablo - Empalme Ruta 3N (Km. 25 Carretera Cajamarca - Bambamarca).*
- Coba, V. (11 de julio del 2011). Entrevista de R. Burga Vásquez. [Cinta de audio N°1]. Teniente Gobernador del Caserío Carrerapampa Alta.
- Collins R. (1975). *Conflict Sociology: Toward an Explanatory Science.* New York, San Francisco y London: Academic Press.
- CONDESAN. (s.f.). *La visión andina del agua.* Recuperado de <http://www.condesan.org/memoria/agua/VisionAndinaAgua.pdf>
- Coser, L. (1970). *The functions of Social Conflict.* Buenos Aires. Ed. Free Press.
- Cottam, R. (1986). *Understanding negotiations: the academic contribution.* Pew Papers series, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press.
- Cueva, J. (11 de julio del 2011). Entrevista de R. Burga Vásquez. [Cinta de audio N° 2]. Teniente Gobernador del Cardón Bajo.
- Dahrendorf, R. (1959). *Clases Sociales y su conflicto en la Sociedad Industrial.* Madrid. Ed. Rialp.
- Darendorf, R. (1971). *Sociedad y Libertad.* Madrid: Tecnos.
- Davies, J. (1962). *Hacia una Teoría de la Revolución en la Revista de Sociología Americana.*
- Deere, C. D. y M. León. (2002). *Género, propiedad y empoderamiento: tierra, Estado y mercado en América Latina.* México, Bogotá: PEUG y FLACSO-Ecuador. Segunda edición.
- Delgado V. (2007). *La Conflictividad Social en las Organizaciones de Base del C.P. Combayo, Distrito La Encañada – Cajamarca.*

- DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS SOCIO-AMBIENTALES. (2005). *Manual de Gestión Socio Ambiental para Proyectos Viales Departamentales*.
- Elster J. (1996). “*Tuercas y tornillos*”. *Una introducción a los conceptos básicos de las Ciencias Sociales*. Barcelona. Gedisa Ed.
- Folchi, M. (2005). *Conflictos de contenido ambiental y ecologismo de los pobres: no siempre pobres, ni siempre ecologistas*. Revista Mapocho, N° 49, 149-177, Santiago de Chile.
- Foster, R. (2003). *Conflicts of interest: recognition, disclosure and management*. New York: Am Coll Surg.
- García, E. (2012). *Conflictos Socioambientales en el Perú: Los Nuevos restos del Estado en relación al proceso de consulta Previa*. (Tesis para optar el título profesional de Abogado). Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima. (En línea), consultado el 28 de Octubre del 2016. Disponible en: <https://es.scribd.com/doc/110695079/Conflictos-sociales-en-el-Peru>
- Gutiérrez, M. (31 de mayo del 2010). Entrevista de R. Burga Vásquez. [Cinta de audio N° 6]. Alcalde Provincial de San Pablo.
- Harcourt, A. (1989). Social influence on competitive ability: Alliances and their consequences. In V. Standen and R. A. Foley (Eds.), *Comparative Socioecology*. Oxford: Blackwell Scientific Publications.
- Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, P. (1996). *Metodología de la investigación*. Mc Graw Hill, Colombia.
- Hinde, R. (1979). *Hacia la comprensión de las Relaciones*. Londres: Academic.
- Johnson, Ch. (1966). *Cambio Revolucionario*. Boston.
- Kehl, S. (1993). *Necesidades Humanas y Conflictos Sociales*. Madrid. Ed. Universidad Complutense.

- Kriesberg, L. (1975). *Sociología de los conflictos sociales*. México: Primera edición en español, Editorial Trillas, S.A.
- Kummer, H. (1979). *Intra- and Inter-group Relationships in Primates. On the Value of Social Relationships to Nonhuman Primates: A heuristic scheme*. In M. V. G. et al. (Eds.), *Human Ethology*.
- Lavera, J. (17 de febrero del 2011). Entrevista de R. Burga Vásquez. [Cinta de audio N° 4]. Ingeniero Residente de la Empresa Constructora Chan Chan.
- Ley N° 27746: *Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental*. Diario Oficial el Peruano, 23 de Abril de 2001.
- Ley 30025 “*Ley que facilita la adquisición, expropiación y posesión de bienes inmuebles para obras de infraestructura y declara de necesidad pública la adquisición o expropiación de bienes inmuebles afectados para la ejecución de diversas obras de infraestructura*”. Diario Oficial el Peruano, 22 de mayo de 2013
- Lederach, J. (1989). *Elementos para la resolución de Conflictos. En cuadernos de no violencia* (Vol. 1, pp. 25.26). México: SERPAJ.
- Lederach, J. (1992). *Enredos, pleitos y problemas: Una guía práctica para ayudar a resolver conflictos*. Guatemala. Semilla.
- Lederach, J. (2000). *El abecé de la paz y los conflictos: Educar para la paz* (Vol. 104). Madrid: Los libros de la catarata.
- Llanos, M. (2016). *Importancia de la tierra para la población del sector Michiquillay por la presencia de la empresa Minera Anglo American, La Encañada – Cajamarca* (Tesis para optar al grado de Maestría en Gestión Ambiental y Recursos Naturales), Universidad Nacional de Cajamarca, Cajamarca.
- LOHV Consultores e.i.r.l. (2006). *Plan Acción y Compensación al Reasentamiento Involuntario: Mejoramiento a Nivel de Transitabilidad de la Carretera Chilete - San Pablo - Empalme Ruta 3N (Km. 25 de Carretera Cajamarca - Bambamarca)*. Lima, Perú.

- LOHV Consultores. (2011). Informe final del área Social - PACRI del Mejoramiento a nivel de la Transitabilidad de la Carretera Chilete - San Pablo - Empalme Ruta 3N (Km. 25 Carretera Cajamarca - Bambamarca).
- LOHV Consultores. (2013). *Informe final de Gestión: Mejoramiento a nivel de la Transitabilidad de la Carretera Chilete - San Pablo - Empalme Ruta 3N (Km. 25 Carretera Cajamarca - Bambamarca)*.
- Luna, A y Laca, F. (Marzo del 2014). *Estilo de mensajes en manejo de conflictos*. Boletín de Psicología, 110, 37-51.
- Mamani, F. (2001). *Cosmovisión Andina*. Disponible en http://www.oni.escuelas.edu.ar/2003/entre_rios/207/cosmovision.htm
- Martínez, E. (1991). *Organización de productores y movimiento campesino*. México: Editorial Siglo XXI.
- Mendoza, S. (1993). *Social Conflict on Fisrt Encounters*. In W. A. Mason and S. P. Mendoza (Eds.), *Primate Social Conflict*. New York: SUNY.
- Montalva, C y Salazar, D. (2013). *Modelo de Gestión Socioambiental en proyectos viales*. (Tesis para optar el título profesional de Ingeniero civil), Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima. (En Línea), Consultado el 28 de octubre del 2016. Disponible en: http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/123456789/5292/1/montalva_carlos_modelo_gestion_socio_ambiental_proyectos_viales.pdf.
- Morgenthau, H. (1983). *Política entre las naciones. La lucha por el poder y la paz*. Boston, Houghton Mifflin Company, (versión disponible en español: La anatomía del poder).
- Olson, M. (1986). *Auge y decadencia de las Naciones*. Barcelona.
- Ormachea, I. (2001). *Resolución de conflictos ambientales: nueva perspectiva para el análisis y solución de conflictos*. Publicado en el texto: Derecho y Ambiente: nuevas aproximaciones y estimativas. IDEA - PUCP. Lima; Pontificia Universidad Católica del Perú. Pierre Foy (editor).

- Ortega, L. (2014). *Contaminación atmosférica*. B. España: I.E.S. Santiago Grisolía.
- Real Academia Española. (2015). *Diccionario de la Lengua Española*. Vigésimo segunda edición.
- Ritzer, G. (2002). *Teoría Sociológica Moderna*. México D.F.: Mc Graw Hill.
- Robbins, S. (1994). *Comportamiento Organizacional, Conceptos, Controversias y Aplicaciones*. (6ta. Ed.). Edit. Prentice Hall.
- Rosario, C. (2016). *Agua, Minería y Conflictos Sociales en Cajamarca* (Tesis para optar al grado de Maestría en Gestión Ambiental y Recursos Naturales), Universidad Nacional de Cajamarca, Cajamarca.
- Rothman, J. (1992). *Guidelines for case management: Putting Research To Professional Use*. Edit. F.e. Peacock Publishers.
- Sangay, L. (27 de Marzo del 2011). Entrevista de R. Burga Vásquez. [Cinta de audio N°5]. Asesora Legal de la Empresa LOHV Consultores e.i.r.l.
- Schmelkes, C. (1988). *Manual para la presentación de anteproyectos e informes de investigación* (Tesis)". Edit. Harla, México.
- Sills, D. (ed). (1974). *Enciclopedia Internacional de Ciencias Sociales*. Madrid: Aguilar.
- Subgerencia Cultural del Banco de la República. (2015). *Conurbación*. Recuperado de: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/geografia/conurbacion>.
- Urcuqui, A. (2011). *Conservación y Conflictos socioambientales en la cuenca media del Río Cali*. (Tesis para optar al grado de magister en Desarrollo Rural), Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá. (En Línea), Consultado el 20 de octubre del 2016. Disponible en: <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/eambientales/tesis99.pdf>

- Verbeek, P., y De Waal, F. (2001). Peacemaking Among Preschool children. *Peace and Conflict: Journal of Peace Psychology*, 7(1).
- Vieytes, R. (2004). *Metodología de la Investigación en Organizaciones, Mercado y Sociedad: epistemología y técnica*. Buenos Aires: De las Ciencias.
- Wagner, L. (2010). *Problemas Ambientales y Conflicto Social en Argentina. Movimientos socioambientales en Mendoza. La defensa del agua y el rechazo a la megaminería en los inicios del siglo XXI*. (Tesis para optar al grado de Doctor en Ciencias Sociales y Humanas), Universidad Nacional de Quillmes, Argentina. (En Línea), Consultado el 20 de octubre del 2016. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/244478004_Tesis_doctoral_problemas_ambientales_y_conflicto_social_en_argentina_movimientos_socioambientales_en_mendoza_la_defensa_del_agua_y_el_rechazo_a_la_megamineria_en_los_inicios_del_siglo_xxi
- Wallensteen, Peter. (ed) 1998. *Prevención de conflictos violentos, antecedentes y Desafíos futuros*. Uppsala, Suecia: Departamento de Investigación sobre la Paz y los Conflictos.

ANEXOS

ANEXO 1

Relación de Propietarios y Posesionarios, Áreas Afectadas y Construidas por tramos

TRAMO I

N°	Código	Propietario	Posesionario	Área matriz	Área Afectada	Área Factible adquis.	Edif.
1	T1-001	Telmo Cincinato Sánchez Arce Y Vargas Pretel De Sánchez Rosa Aurora	-	7,411.19	555.27	114.25	0.00
2	T1-002	-	Edwin Arnaldo, Dora Elisenda, Lilia Victoria y Ana Melva Girón Vargas	15,110.01	1,609.63	0.00	0.00
3	T1-002A	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis		81,400,000.00	183,232.83	0.00	0.00
4	T1-003	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Vargas Pretel Jorge, Carlos Fernando, Teresita Florinda Y Girón Vargas Lilia Victoria	72.68	6.97	0.00	72.68
5	T1-004	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Lazaro Alfaro Revilla	5,493.01	592.21	3.32	16.52
6	T1-004A	Plasencia Villacorta Sebastián	-	52,761.84	809.05	0.00	0.00
7	T1-005	Moncada Cabanillas, Carlomagno	-	5,493.01	592.21	0.00	19.76
8	T1-006	-	Mostacero Gutierrez Laura	52,750.01	833.56	0.00	0.00
9	T1-007	Alvites Verastegui, Jose Lorenzo Y Mera Delgado Rosana Del Milagro	-	296,779.69	391.60	0.00	0.00
10	T1-008	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Aguilar Vásquez, Jose Santos Y Moza Chilón María	42,152.21	2,314.21	0.00	0.00
11	T1-008A	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Aguilar Moza, Ricardina	9,288.64	1,515.30	0.00	0.00
12	T1-009	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	María Zoraida Aguilar Minchan	1,463.89	171.30	0.00	0.00
13	T1-010	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Moncada, Lucianette José Luis	2,784.48	457.84	0.00	0.00
14	T1-011	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Cardenas Huamán, Saturnina	904.81	121.75	0.00	0.00

15	T1-012	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Palomino Gabriel, Horacio Abel Verastegui Y Vásquez Isabel Marina	324.51	137.15	0.00	0.00
16	T1-013	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Coba Tejada, Ylida Doraliza	215.96	66.18	0.00	0.00
17	T1-014	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Huamán Coba, Jose William	165.12	70.49	0.00	0.00
18	T1-015	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Marzano Izquierdo, Julio José Y Aguilar Moza Ricardina	737.22	140.89	0.00	0.00
19	T1-016	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Calla Merlo, Francisco Tomas Y Alvites De Calla Filomena Mercedes	666.36	138.37	0.00	70.00
20	T1-018	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Aguilar Moza, Ricardina	245.02	126.18	23.70	26.51
21	T1-020	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Ana Jesús De Los Rios Zumaran De Neira	311.02	141.42	0.00	0.00
22	T1-020A	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Aguilar Moza Ricardina	272.50	107.38	0.00	0.00
23	T1-021	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Aguilar Moza Ricardina	242.09	102.52	0.00	0.00
24	T1-021A	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Julia Chilón Tafur	1,751.37	266.29	0.00	0.00
25	T1-021B	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Efrain Vega Lucma	258.41	116.88	141.53	0.00
26	T1-022	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Calla Alvites, Judith Margot	3,745.15	180.59	0.00	0.00
27	T1-023	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Gálvez Correa, Santos Catalino Y Mendoza Mendoza Angela	20,715.90	3,684.31	0.00	0.00
28	T1-024	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Gálvez Correa Exequiel	29,491.14	2,141.98	0.00	0.00
29	T1-025	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Mondragon Correa Alindor	13,528.52	1,831.76	0.00	0.00
30	T1-026	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Gálvez Vargas, Felipe Teobaldo Y Chomba Gálvez Juana Emerita	64,975.58	6,818.76	1,376.15	225.40
31	T1-028	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Yngol Mondragon, Nestor Alfonso, Lidia Etelvina Y María Victoria	4,510.30	770.42	0.00	0.00
32	T1-031	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Gálvez Vargas , Felipe Teobaldo Y Chomba Gálvez Juana Emerita	5,273.43	182.94	0.00	0.00
33	T1-032	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Chomba Gálvez, Alfonsina	1,760.77	763.82	0.00	0.00

34	T1-033	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Herederos De Ruperto Mondragon Pilco	1,536.27	211.94	0.00	0.00
35	T1-034	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Gálvez Cabanillas, Adan Rigoberto	1,522.69	15.12	0.00	0.00
36	T1-035	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Cayan Rios, Julia, Herederos De	17,807.47	1,815.64	235.30	0.00
37	T1-038	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Chomba Gálvez Emilia Emerita	273,943.78	12,778.84	0.00	0.00
38	T1-040	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Institucion Educativa Estatal No. 82260	8,651.99	113.60	0.00	0.00
39	T1-041	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Mendoza Mendoza, José Pación y Quispe Cholan Zarela	12,414.44	2,787.03	0.00	0.00
40	T1-042	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Chomba Gálvez Emilia Emerita	27,670.27	1,566.96	0.00	0.00
41	T1-043	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	-	50,884.28	10,949.67	0.00	0.00
42	T1-044	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Amambal Chilón, Juan, Herederos De	24,091.70	3,989.17	35.30	0.00
43	T1-045	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Institucion Educativa San Bernardino	14,921.43	3,895.10	0.00	0.00
44	T1-046	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Amambal Infante, José Santos Herminio	52,853.12	5,144.23	0.00	0.00
45	T1-047	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Marina Alicia Díaz Chomba	46.11	23.12	0.00	46.11
46	T1-050	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Díaz Espinoza, Segundo Valeriano	790.68	355.75	0.00	0.00
47	T1-051	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Comedor Popular Santa Ana	59.70	38.37	0.00	51.00
48	T1-052	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Castañeda Romero, Segundo Nestor y Díaz Cipriano Flori Elena	630.06	35.08	0.00	0.00
49	T1-053	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Rojas Perez, Segundo Teófilo y Cueva Correa Lidia Aurora	525.62	56.12	0.00	0.00
50	T1-054	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Díaz Chomba, Marina Alicia y Palomino Alvarez Gilberto	531.04	76.89	0.00	40.32
51	T1-056	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Mendoza López, Segundo Felipe y Cholan Moza Orfelinda	356.07	95.16	0.00	65.80
52	T1-057	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Cholan Mendoza, Segundo Miguel	708.14	5.88	0.00	0.00
53	T1-060	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Gutierrez Chunque, Patricio	999.14	58.73	0.00	145.60

54	T1-061	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Dilas Tocas, Marcelino	1,351.21	320.00	0.00	34.78
55	T1-064	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Díaz Chomba, Andres	37.23	9.54	0.00	74.46
56	T1-065	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Club Deportivo Defensor Pueblo Nuevo	50.89	15.79	0.00	101.78
57	T1-066	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Rosa Leosbinda Palomino Díaz	1,051.55	112.86	0.00	0.00
58	T1-067	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Mendoza Sánchez María Cruz	7,710.50	1,823.17	0.00	39.00
59	T1-067A	CC San Bernardino y San Antonio de Cachis	Mendoza Sánchez María Cruz	19,722.64	624.43	0.00	0.00
60	T1-068	Hernández Garcia, Antonino y Culque Saldaña Julia Margarita	-	12,359.34	681.96	0.00	0.00
61	T1-069	-	(Garita De Control) Sangal	23.76	23.76	0.00	23.76
62	T1-069 A	Hernández López, Lucila	-	79.50	79.50	0.00	79.50
63	T1-069 B	Vigo Hernández, Crisanto	-	71.02	71.02	0.00	86.04
64	T1-070	Rodríguez Huarcaya, Fidel Rodrigo y Gálvez Burgos Rosa Yolanda	-	168.39	50.15	0.00	0.00
65	T1-071	-	Rosa Yolanda Gálvez Burgos	84.18	15.80	0.00	57.20
66	T1-072	Herederos De Culque Agipe Victor; Y José Emeterio Culque Saldaña	-	63.11	2.54	0.00	69.68
67	T1-072 A	Peña Burgos, Segundo Luis	-	122.82	122.82	0.00	167.75
68	T1-073	Hernández Culque, Flaminio	-	47.98	47.98	0.00	47.98
69	T1-074	Hernández Garcia, Gilberto Y Hernández Muñoz Delicias	-	40.80	40.80	0.00	81.60
70	T1-075	Hernández Culque, Rosa Adelinda Y Rojas Villanueva Juan	-	41.28	41.28	0.00	82.56
71	T1-076	Ventura Rojas, Lidia Claudina Y José Emeterio Culque Saldaña	-	67.02	25.17	0.00	120.05
72	T1-077	Hernández Garcia, Antonino y Culque Saldaña Julia Margarita	-	45.12	45.12	0.00	90.24

73	T1-078	-	Peña Chavez, Pedro Ausberto	36.00	36.00	0.00	58.50
74	T1-079	Vigo Castañeda, Alberto	-	7.74	7.74	0.00	80.16
75	T1-079A	Vásquez Palacios Fausto	-	24.20	0.11	0.00	0.00
76	T1-080	Pilco Saldaña, Alberto y Ventura De Pilco Susana	-	64.17	64.17	0.00	109.71
77	T1-081	Capilla San Antonio De Padua-Sangal	-	72.60	31.37	0.00	72.60
78	T1-082	Chuquimango Garcia, José Serafin	-	48.18	48.18	0.00	96.36
79	T1-082 A	Mendoza Sánchez, Maria Cruz	-	61.80	61.80	0.00	82.40
80	T1-082 B	Cajuachan Silva, Angel	-	53.40	53.40	0.00	75.20
81	T1-083	-	Vigo Silva, Gonzalo Elias	38.70	38.70	0.00	38.70
82	T1-084	-	Cabanillas Gálvez Vda. De Chuquilin, Bremillda	88.30	88.30	0.00	152.14
83	T1-086	-	Roberto Alfonso Peña Astolignon	50.22	50.22	0.00	50.22
84	T1-086 A	Elva Yolanda Chuquilin Cabanillas y Segundo Luis Peña Burgos	-	42.79	42.79	0.00	42.79
85	T1-086 B	Chuquilin Cabanillas Yolanda Y Peña Burgos, Segundo Luis	-	38.45	38.45	0.00	38.45
86	T1-087	Comunidad Campesina de San Luis	Roberto Alfonso Peña Astolignon	15,239.14	2,313.99	0.00	160.00
87	T1-087A	-	Silva Vargas, Segundo Honorio Y Otros	52.26	43.38	8.88	0.00
88	T1-088	-	Cabanillas Gálvez Vda. De Chuquilin, Bremillda	51.60	51.60	0.00	51.60
89	T1-088 A	Peña Uchillan, Sara	-	63.55	63.55	0.00	100.22
90	T1-088 B	Peña Astolignon, Roberto Alfonso Y Cabezas Chavarria, Marina	-	85.28	85.28	0.00	131.20
91	T1-088 C	Aliaga Cáceres, Alquimia	-	30.71	30.71	0.00	85.73
92	T1-088 D	Quijada De Arana, Blanca Pilar	-	33.20	25.73	0.00	120.85
93	T1-088 E	Cabanillas Burgos, Moises Y Quiroz Goicoechea, Lidia	-	23.76	23.76	0.00	95.74

94	T1-088 F	Burgos Peña, Edita Florinda	-	50.96	50.96	0.00	88.26
95	T1-089	Institucion Educativa Estatal No. 82266	-	2,344.70	237.85	0.00	0.00
96	T1-090	-	Peña Uchillan, María Sara	2,797.02	705.50	0.00	0.00
97	T1-091	Comunidad Campesina de San Luis	Nestor Avelino Calua Merlo	11,606.66	2,438.96	0.00	0.00
98	T1-092	Comunidad Campesina de San Luis	Roberto Alfonso Peña Astolignon	90,011.78	7,404.83	0.00	0.00
99	T1-093	-	Garcia Chilón, Maximo	28.60	28.60	0.00	57.20
100	T1-094	Comunidad Campesina de San Luis	Quispe Uchillan, Seberino	7,161.75	1,645.55	0.00	0.00
101	T1-096	Comunidad Campesina de San Luis	Becerra Cabanillas, Jesús Antero Y Cabanillas Becerra Grisalida	1,237.94	197.34	0.00	0.00
102	T1-096A	Comunidad Campesina de San Luis	Becerra Cabanillas, Jesús Antero Y Cabanillas Becerra Grisalida	38,831.08	201.70	0.00	0.00
103	T1-096B	Comunidad Campesina de San Luis	Becerra Cabanillas, Jesús Antero Y Cabanillas Becerra Grisalida	41,133.47	1,382.28	0.00	0.00
104	T1-097	Comunidad Campesina de San Luis	Ayay Sánchez, Luz Elena Y Vásquez Saldaña Manuel	7,809.26	307.09	0.00	0.00
105	T1-097A	Comunidad Campesina de San Luis	Ayay Sánchez, Luz Elena Y Vásquez Saldaña Manuel	2,582.59	383.76	0.00	0.00
106	T1-097B	Comunidad Campesina de San Luis	Ayay Sánchez, Luz Elena Y Vásquez Saldaña Manuel	3,171.50	995.85	0.00	0.00
107	T1-098	Comunidad Campesina de San Luis	Barrionuevo Ayay, Manuel Abelardo Y Sánchez Chuquilin Orfelinda	7,571.95	772.37	0.00	0.00
108	T1-099	Comunidad Campesina de San Luis	Cabanillas Hernández, Manuel; Cabanillas Quiroz Edesvita Y Luz Estilita	24,696.98	3,086.66	0.00	0.00
109	T1-100	Comunidad Campesina de San Luis	Chicchon Gil Julio Gilberto	5,323.61	416.30	0.00	0.00
110	T1-101	Comunidad Campesina de San Luis	Vargas Cabanillas, Aparicio	7,191.75	430.80	0.00	0.00
111	T1-103	Comunidad Campesina de San Luis	Aliaga Caceres, Crisanto Dario	7,105.25	426.98	0.00	0.00
112	T1-105	Comunidad Campesina de San Luis	Cabanillas Escalante, Julio Cesar Y Terán García	9,644.97	621.71	0.00	0.00

			Ortencia Etelevina				
113	T1-107	Comunidad Campesina de San Luis	Sánchez Chuquilin, Manuel Y Romero Villoslada Teonila	8,648.20	400.53	0.00	0.00
114	T1-109	Comunidad Campesina de San Luis	Culque Chuquilin Juan Alberto	9,397.82	434.56	0.00	0.00
115	T1-111	Comunidad Campesina de San Luis	Pompa Gonzáles, María Alejandrina Y Cueva De La Cruz Manuel	2,436.55	213.62	0.00	0.00
116	T1-113	Comunidad Campesina de San Luis	Pompa Gonzáles, Maximo	2,436.72	150.95	0.00	0.00
117	T1-114	Comunidad Campesina de San Luis	Pompa Gonzalez, María Catalina	2,444.33	184.14	0.00	0.00
118	T1-116	Comunidad Campesina de San Luis	Pompa Gonzáles, José Hipolito	2,399.26	237.44	0.00	0.00
119	T1-118	Comunidad Campesina de San Luis	Pompa Gonzáles, Dionicio	2,536.24	298.27	0.00	0.00
120	T1-120	Comunidad Campesina de San Luis	Pompa Gonzáles, José Jesús	3,471.29	347.23	0.00	0.00
121	T1-122	Comunidad Campesina de San Luis	Quiroz Hernández, Sabina	2,845.04	533.10	0.00	0.00
122	T1-123	Soriano Silva, Carmen Rosa	-	1,272.96	229.02	0.00	0.00
123	T1-124	Comunidad Campesina de San Luis	Rojas De Celis Melchora, Herederos De	83,087.64	5,476.59	531.22	0.00
124	T1-125	Comunidad Campesina de San Luis	Cabanillas Arribasplata, Blanca Isabel	11,428.83	972.75	0.00	0.00
125	T1-126	-	Esteban Pompa Yopla	3,177.51	340.61	572.74	0.00
126	T1-126A	-	Hermogenes Pompa Yopla	3,047.69	383.69	388.48	0.00
127	T1-126B	María Felicitas Pompa Yopla	-	2,720.34	376.85	336.80	0.00
128	T1-126C	-	Felipe Pompa Yopla	2,530.30	350.68	351.96	0.00
129	T1-126D	-	Melchora Pompa Yopla	2,921.79	405.71	498.39	0.00
130	T1-127	Comunidad Campesina de San Luis	Tejada Ayay Guzman Bernardino Y Goicochea Saldaña Delicia De Los Santos	4,373.00	540.25	329.59	0.00
131	T1-130	-	Palomino Espinoza, Miguel	1,341.84	259.62	107.04	0.00
132	T1-131	-	Correa Espinoza, Fausta Belermina	1,421.73	218.89	0.00	0.00

133	T1-132	Vigo Moncada, Otilia Amable E Hijos		1,838.98	295.91	0.00	0.00
134	T1-133	-	Espinoza Terán Julio Elpido Y Espinoza Palomino José Abelardo	1,704.98	285.12	151.98	0.00
135	T1-134	Mondragon Yngol, Carlos Augusto Y Culqui Chuquilin Julia Rosa	-	2,693.25	202.31	0.00	0.00
136	T1-134-A	Mondragon Culqui, Elmer Neri Y Romero Ayay Betty Marleny	-	1,031.02	220.20	0.00	0.00
137	T1-135-A	Mondragon Culqui Rosa Nancy	-	248.66	84.38	0.00	0.00
138	T1-135	Mondragon Culqui, Elmer Neri Y Romero Ayay Betty Marleny	-	414.10	203.87	0.00	56.12
139	T1-136	-	Chilón Becerra, Menelio	7,518.51	1,259.08	0.00	0.00
140	T1-137	Ayay Sánchez, Eladio Justiniano	-	8,345.47	1,318.19	0.00	22.80
141	T1-139	Valdez Gonzáles, Dorila	-	9,641.58	963.12	0.00	0.00
142	T1-140	Cabanillas Hernández, Manuel	-	180.00	126.88	40.00	180.00
143	T1-141	Bustamante Chilón, Celestino Claudio	-	177.25	115.65	61.60	177.25
144	T1-142	Hernández Terán, Angela Benita y Terán Villanueva, María Luisa	-	215.13	123.12	92.01	0.00
145	T1-143	Valdez Terán, Lorenzo	-	1,294.00	754.45	539.72	0.00
146	T1-143-A	Valdez Gonzáles ,María	-	726.48	20.25	0.00	0.00
147	T1-143-B	Hernández Valdez, Víctor	-	681.08	39.47	0.00	52.65
148	T1-143-C	Valdez Gonzáles, Dorila	-	681.08	48.20	0.00	74.53
149	T1-143-D	Valdez Gonzáles Ynocenta	-	681.08	28.70	0.00	76.77
150	T1-143-E	Valdez Gonzáles María Estefanía	-	673.07	41.65	0.00	33.35
151	T1-143-F	Valdez Herrera, Rosa Ermila	-	1,292.45	80.44	0.00	0.00
152	T1-143-G	Valdez Moza, Miguel	-	1,304.92	217.96	0.00	58.11

153	T1-144	Zambrano Palomino, Eugenio y Terrones Prado Domitila	-	1,756.88	622.12	0.00	0.00
154	T1-145	Cabanillas Burgos Teresa Y Revilla Cabanillas Esther Verónica	-	12,894.88	2,093.36	0.00	0.00
155	T1-147	Amambal Chilón, Jaime	-	203.84	193.07	10.77	0.00
156	T1-148	Bustamante Caja, José Eusebio y Chegne Julcamoro María Estefania	-	2,266.67	1,124.55	221.86	24.00
157	T1-149	Mendoza Castrejon, María Alodia	-	15,667.78	1,519.72	0.00	0.00
158	T1-150	Aguilar Castrejon, Gilmer Antonio y Cruzado Escalante Cecilia Maribel	-	5,238.98	406.26	0.00	0.00
159	T1-151	Terán García, Manuel Y María Apolinaria Hernández Tejada De Terán	-	3,421.19	98.89	0.00	0.00
160	T1-152	Roman Cabanillas, Luis	-	6,401.56	1,243.99	0.00	0.00
161	T1-153	Vigo Cabanillas, Walter Norberto y Gómez Luna Santos Elena	-	5,520.84	1,899.00	0.00	0.00
162	T1-154	Silva Cholan, Bremilda Leticia	-	5,198.30	675.74	18.61	0.00
163	T1-155	Espinoza Terán, Armando Victor	-	14,337.56	1,823.22	0.00	0.00
164	T1-156	Vigo Roman, María y Espinoza Terán Gerardo Nicolás	-	10,962.51	1,023.70	0.00	0.00
165	T1-157	Chavarria Nuñez, Gregorio	-	7,971.62	1,646.11	865.16	0.00
166	T1-157A	Estilita Elizabeth Chavarria de Toledo	-	681.08	39.47	0.00	0.00
167	T1-158	Cabanillas de Tejada, María Emiliana	-	7,634.95	1,429.75	786.01	0.00
168	T1-158A	Cabanillas de Tejada, María Emiliana	-	6,900.05	955.41	0.00	0.00
169	T1-159	Román Cabanillas, Luis y Espinoza Terán Dalila	-	5,960.00	1,280.15	0.00	0.00
170	T1-160	-	Palomino De Soriano, María Luisa	16,914.24	3,468.93	0.00	0.00
171	T1-161	-	Luna De Cabanillas Milsa Bremilda,	14,940.30	2,200.83	0.00	0.00
172	T1-162	-	Vargas Soriano, Jorge Gilberto	6,932.65	603.78	358.21	0.00

173	T1-163	-	Cabanillas de Tejada María Emiliana	7,283.82	1,630.62	0.00	0.00
174	T1-163A	Cabanillas de Tejada María Emiliana	-	10,049.39	1,754.23	708.62	0.00
175	T1-164	-	Luna Chomba Manuela Victoria, Rosa Delia, María Mercedes, Pedro José Y Silva De Luna Nelida Victoria	9,769.93	1,553.13	668.88	0.00
176	T1-165	Chilón Malimba, Asuncion, Herederos De		8,553.65	387.62	0.00	0.00
177	T1-165A		Vargas Peralta Ylda	10,432.89	2,525.85	1,971.67	0.00
178	T1-166	Garcia Villanueva, José y Sánchez Celia Etelvina	-	17,647.31	1,570.93	146.13	219.09
179	T1-168	Romero Chicchon Antonio	-	38,808.10	3,153.03	10.12	0.00
180	T1-169	Pisco Castrejon, Rosalía	-	11,165.12	2,286.49	0.00	0.00
181	T1-170	-	Hernández Díaz, Rosa	10,358.38	854.68	0.00	0.00
182	T1-170A	-	Cabanillas Hernadez Manuel	861.43	309.56	0.00	0.00
183	T1-171	Hernández Díaz Rosa	-	1,147.03	311.39	0.00	0.00
184	T1-172	Herederos De Ramires Malca Artemio	-	31,650.86	1,882.62	982.20	0.00
185	T1-173	Romero Vásquez Julia Mercedes	-	556.03	60.12	0.00	57.56
186	T1-174	Hernandes Díaz, Aurora	-	537.26	331.12	206.14	0.00
187	T1-179	Cabanillas Cubas, Gladys	-	1,894.77	116.64	52.77	0.00
188	T1-180	Nicanor Alfonso Chilón Amambal, Y Susana Albertina Tejada De Chilón	-	10,097.83	390.11	0.00	0.00
189	T1-181	Romero Hernández, Faviola	-	5,341.04	973.06	126.83	0.00
190	T1-182	Coro Palomino, Manuel Humberto	-	3,337.40	701.33	0.00	0.00
191	T1-183	Tacilla Tocas, Luz Bertha	-	325.53	224.49	0.00	0.00
192	T1-184	Romero Moncada, Nelson Miguel y Tasilla Tocas Dorila Aydee	-	711.46	342.24	369.22	0.00

193	T1-185	Coro Cabanillas, Olinda Leticia	-	2,646.12	542.51	0.00	0.00
194	T1-186	Coro Cabanillas, Lidia	-	2,334.70	549.87	0.00	0.00
195	T1-187	Coro Cabanillas, Manuel Abelardo	-	1,902.28	681.77	0.00	0.00
196	T1-189	Mendoza Vásquez, Felicitas Edelmira	-	9,605.64	257.68	0.00	130.13
197	T1-189A	Cholan Mendoza Pedro Y María Tejada Correa	-	188.60	7.46	0.00	0.00
198	T1-190	Tafur Carrasco, Emilia	-	493.13	252.81	240.32	0.00
199	T1-191	-	Tafur Carrasco, María Nieves	188.57	101.77	86.80	0.00
200	T1-192	Villanueva Alva, Rogelio	-	403.14	213.23	189.91	121.60
201	T1-193	Villanueva Chilón, José Francisco	-	732.71	458.70	274.01	28.81
202	T1-194	Chigne Vásquez, Arturo Y Villanueva Alva Esther	-	204.57	59.56	0.00	63.75
203	T1-194-A	Arce De Verastegui Lilia Betty y Verastegui Moncada Celso Alberto	-	207.87	150.86	57.01	0.00
204	T1-195	Cabanillas Chomba, Salvador Antonio	-	7,277.27	766.45	0.00	0.00
205	T1-196	Cabanillas Quiroz, Segundo Eliseo y Tejada Cabanillas Orfelinda	-	10,112.06	39.94	0.00	0.00
206	T1-197	-	Cabanillas Velezmoro, Herederos De Antonio	73,056.84	10,324.08	0.00	0.00

Fuente: LOHV Consultores e.i.r.l. PACRI Carretera Chilete – San Pablo – Empalme Ruta 3N, 2006.

TRAMO II

N°	Código	Propietario	Posesionario	Área matriz	Área Afectada	Área Factible adquis.	Edif.
1	T2-001	Terán Revilla, Desiderio Y Vargas De Terán, Luz Elena	-	45,452.12	5,946.66	0.00	53.08
2	T2-003	Velezmoro Tejada, Armando Nolberto Y Chilón Terán, Florinda	-	9,109.60	1,424.26	0.00	0.00
3	T2-003 A	-	Palomino Soriano Victor	1,010.36	53.65	0.00	0.00
4	T2-003 B	-	Averiguar Nombre	496.83	96.17	0.00	0.00
5	T2-003 C	Cholan Mendoza, Gerardo	-	452.36	143.51	0.00	0.00
6	T2-003 D	-	Adan Almansor Revilla Rios	624.95	52.63	0.00	0.00
7	T2-004	Romero Romero, Leonidas y Moza De Romero, Olinda	-	78,554.31	7,470.49	21.51	0.00
8	T2-004 A	Mendoza Correa, Porfirio Humberto Y Romero Moza, Doris Eresvita.	-	9,184.28	138.52	0.00	0.00
9	T2-004 B	Chanducas de Casquín, Valentina Felicitas	-	7,940.75	2,282.88	1,012.53	0.00
10	T2-006	Moza Muñoz, Filomena	-	6,593.08	1,204.95	0.00	0.00
11	T2-008	Tejada Burgos, Guillermo Adriano y Romero Moza, Carmen María	-	4,066.44	1,439.20	0.00	0.00
12	T2-009	Moza de Romero, Olinda y Moza de Ayay, María Guadalupe	-	4,822.22	4,822.22	2,115.62	0.00
13	T2-010	José Emilio Leon Burgos -Asunciona Teonila Hernández De Burgos-Rosa Vitalia Valdez Quiroz .	-	11,905.42	3,670.21	2,098.31	89.05
14	T2-012	Castañeda Malca, Arcenio	-	16,991.42	1,927.68	0.00	0.00
15	T2-013	Castañeda Malca, Anita	-	11,768.21	1,712.23	0.00	0.00
16	T2-014	Castañeda Malca, Teófilo y Ayay Pérez de Castañeda, Margarita	-	10,146.31	1,574.37	0.00	0.00

17	T2-015	Garcia Vargas, José Hipólito	-	13,793.37	3,639.60	0.00	0.00
18	T2-016	Garcia Nuñez, Justina María	-	5,745.86	774.58	58.24	0.00
19	T2-017	Núñez Huamán, Manuel	-	8,802.95	2,226.25	0.00	0.00
20	T2-019	Chilón Chuquilín, Atanacio e Infante Ayay, Agustina	-	13,631.90	2,309.83	1,735.40	147.00
21	T2-021	Castañeda Malca, Teófilo y Ayay Pérez de Castañeda, Margarita	-	10,072.24	37.04	0.00	0.00
22	T2-022	Teófilo Tongombol Perez Y Santos Antolina Coronel Pereda	-	2,395.59	617.51	0.00	0.00
23	T2-023	Justina María Garcia Nuñez	-	3,148.57	432.91	0.00	0.00
24	T2-024	Jesús Huamán Terán	-	2,825.41	393.04	0.00	0.00
25	T2-025	Teófilo Castañeda Malca Y Margarita Ayay Perez De Castañeda	-	37,252.62	2,839.47	0.00	0.00
26	T2-026	Castañeda Malca, Domitila	-	7,260.70	2,608.40	0.00	0.00
27	T2-027	Cecilia Delicias Ayay Castañeda	-	10,377.47	2,806.03	0.00	0.00
28	T2-028	-	Ramirez Chavarri, Julia Etelevina	19,401.56	1,968.70	0.00	0.00
29	T2-029	-	Perez Vásquez María Pascuala	10,410.55	2,597.39	0.00	0.00
30	T2-030	Alejandro Chilón Núñez y María Luisa Tocas Pérez	-	15,066.66	3,359.05	0.00	0.00
31	T2-031	Consuelo Arce Chicchon	-	49,033.56	4,086.56	641.41	0.00
32	T2-032	-	Saldaña Burgos Luis Manuel	2,864.44	92.65	0.00	0.00
33	T2-033	María Rosa Saldaña Burgos	-	3,491.36	906.61	0.00	0.00
34	T2-034	Luis Manuel Saldaña Burgos	-	3,971.18	1,003.38	0.00	0.00
35	T2-035	Alberto Alvites Rojas	-	5,145.69	1,368.71	0.00	0.00
36	T2-036	-	Felipe Rojas Chavarri	18,331.82	3,258.81	0.00	0.00

37	T2-037	Juana Perez Vásquez	-	31,715.88	3,607.43	0.00	0.00
38	T2-038	María Rosa Tanta Ayay	-	16,639.20	1,795.95	0.00	0.00
39	T2-039	Asuncion Tanta Ayay	-	8,801.22	2,406.05	0.00	0.00
40	T2-040	Eduardo Chilón Malimba Y Candelaria Cueva Toledo	-	3,454.61	18.37	0.00	0.00
41	T2-041	-	Candelaria Cueva Toledo	1,314.71	811.55	503.16	0.00
42	T2-042	Erminio Orlando Alvites Tongombol Y Dorotea Chavarrea Cueva	-	645.13	432.66	212.47	0.00
43	T2-043	José Aparicio Cueva Toledo Y Alvites Huamán Teresa Consuelo	-	4,814.27	1,241.24	0.00	0.00
44	T2-044	Manuel Hildebrando Yupa Tejada Y Clara Eudocia Ayay Castañeda	-	24,552.70	4,993.27	0.00	12.60
45	T2-045	Victor Raul Rios Vásquez	-	14,914.62	2,313.84	530.93	0.00
46	T2-047	Segundo Clemente Merlo Romero	-	9,885.74	1,705.11	0.00	0.00
47	T2-048	Lorenza Chavarry Díaz	-	5,226.18	1,594.52	0.00	0.00
48	T2-049	Chavarri Rojas, Gumercindo	-	5,473.71	1,095.41	0.00	0.00
49	T2-050	Tanta Ayay José Celedonio	-	9,256.24	1,328.51	0.00	0.00
50	T2-051	Julia Rosa Chavarri Paucar	-	12,536.34	1,312.90	0.00	0.00
51	T2-052	Castrejon Limay Aurelio Pacifico	-	9,664.71	94.77	0.00	0.00
52	T2-053	Amambal Moza, Julio Félix y Dionisia Tejada de Amanbal	-	34,381.49	2,434.21	0.00	0.00
53	T2-054	Manuel Dionicio Amambal Moza	-	56,235.35	5,467.23	0.00	0.00
54	T2-055	Antonia Tejada Arribasplata Y Aureliano Tongombol Cueva	-	5,588.45	1,195.05	0.00	0.00
55	T2-056	María Felicitas Arribasplata Malca	-	59,135.52	2,348.49	0.00	0.00

56	T2-057	Vásquez Vilas Elmer y Julia Doraliz Hernández Tejada	-	1,553.71	417.01	0.00	0.00
57	T2-058	Tejada Tacilla María Florinda	-	1,669.26	354.19	0.00	0.00
58	T2-059	Mantilla Guevara Segundo Clodomiro Y María Esperanza Tejada Tacilla	-	2,598.85	472.58	0.00	0.00
59	T2-060	María Esperanza Chanducas Infante Y José Leonides Tejada Tacilla	-	2,937.56	446.40	0.00	0.00
60	T2-061	Segundo Alejandro Tejada Tacilla	-	3,613.69	733.05	0.00	0.00
61	T2-062	Terán Ispilco José Genaro- Tejada Tacilla Victoria Delia	-	3,625.79	645.21	556.96	0.00
62	T2-062 A	Terán Ispilco José Genaro- Tejada Tacilla Victoria Delia	-	2,935.09	602.86	451.92	0.00
63	T2-063	Amambal Moza, Julio Felix Y Dionicia Tejada De Amanbal	-	3,625.80	645.22	0.00	0.00
64	T2-064	Tejada De Amambal, Dionicia	-	1,978.20	321.49	169.89	0.00
65	T2-065	José Pedro Tejada Tacilla	-	2,190.74	359.21	165.22	0.00
66	T2-066	Sara Elvira Tejada Tacilla	-	1,980.48	315.30	118.08	0.00
67	T2-067	José Rodolfo Tejada Tacilla	-	2,062.60	268.58	109.37	0.00
68	T2-068	Amambal Moza, Julio Félix y Dionisia Tejada de Amanbal	-	13,070.79	811.92	79.00	0.00
69	T2-069	Tocas De Mendoza, Balbina Dolores	-	24,276.10	652.43	0.00	0.00
70	T2-070	Huamán Amambal, Manuel Luciano	-	21,597.10	2,420.76	0.00	0.00
71	T2-071	-	Terán Chomba, Manuel Desiderio	13,036.18	58.47	0.00	0.00
72	T2-072	Cueva Cabanillas Juan De Dios	-	4,446.60	1,024.91	0.00	0.00
73	T2-073	Terrones Carrion, Lorenzo Y Margarita Catalina Ayay Terán	-	3,099.00	599.96	0.00	0.00
74	T2-074	Francisco Americo Terrones Hernández Y Julia Grimaneza Paucar Sánchez	-	2,289.25	1,279.83	0.00	42.64

75	T2-076	Hernández Huamán, Marina Estrugilda	-	7,016.39	972.08	0.00	160.07
76	T2-077	-	Merida Evangelina Chavarri De Alfaro, Lupita Alfaro Chavarri Y Julio Hernàn Alfaro Chavarri	29,565.61	395.48	0.00	0.00
77	T2-079	Rafael Hernández Huamán Y Segunda Alfonsina Chomba Pérez	-	6,226.11	711.53	0.00	180.95
78	T2-081	José Isaac Malimba Ispilco	-	1,837.21	85.39	0.00	0.00
79	T2-082	Culque Amambal, María Lucia	-	17,592.24	341.03	0.00	58.50
80	T2-083	Julio Emiliano Tongombol Culque	-	108.53	47.25	61.28	72.50
81	T2-084	José Isaac Malimba Ispilco	-	3,379.00	688.42	0.00	81.60
82	T2-086	Bazán Mendoza Esmerita Mavila	-	10,744.93	1,314.12	0.00	0.00
83	T2-087	Culqui Amambal Segunda Margarita	-	11,623.12	279.01	0.00	0.00
84	T2-088	Rojas Chavarria Antonio	-	18,651.46	1,432.92	0.00	0.00
85	T2-089	-	Malimba Chilón José	8,395.49	277.19	0.00	0.00
86	T2-090	-	Tongombol Culque, Julio Emiliano	11,247.91	613.93	0.00	0.00
87	T2-091	Tocas De Mendoza, Balbina Dolores	-	65,158.39	1,153.31	0.00	0.00
88	T2-092	Tongombol Vásquez, Jesús	-	58,833.17	917.37	0.00	0.00
89	T2-093	Tongombol Vásquez, Candelaria	-	66,113.53	4,044.06	0.00	0.00
90	T2-093 A	Tongombol Vásquez, Candelaria	-	22,059.33	587.59	0.00	0.00
91	T2-094	Rojas Toledo, Dionicia	-	8,401.47	338.17	0.00	0.00
92	T2-095	Mendoza Infante, Segundo Santos Y Terán Ventura Rumelia	-	3,485.88	210.47	0.00	0.00
93	T2-096	Cueva Toledo José Aparicio Y Alvites Huamán Teresa Consuelo	-	8,312.41	586.26	0.00	72.84

94	T2-097	José Tongombol Vásquez	-	13,253.24	1,647.87	0.00	0.00
95	T2-099	Emilia Huamán Romero	-	5,165.23	243.19	0.00	0.00
96	T2-100	Tongombol Vásquez, Jesús	-	7,198.88	1,946.92	0.00	296.50
97	T2-101	Rojas Toledo, Dionicia	-	2,643.29	11.76	0.00	0.00
98	T2-102	Comunidad Campesina De Unanca	Celestino Alvites Culqui Y Carmen Rosa Limay Bazán	14,960.44	1,664.42	0.00	202.20
99	T2-103	Alvites Tongombol, Jesús	-	249.65	234.82	14.83	28.80
100	T2-104	-	Manuel Inocente, Castrejon Valdez	31,625.73	2,356.28	0.00	0.00
101	T2-106	Comunidad Campesina De Unanca	Arribasplata Rojas Valentin	1,921.46	923.38	0.00	37.80
102	T2-107	Comunidad Campesina De Unanca	Limay Castrejon Asuncion	29,970.06	238.45	0.00	0.00
103	T2-109	Comunidad Campesina De Unanca	Reyes Calla, Santos Eusebio	1,589.43	1,444.26	145.17	14.40
104	T2-109 A	Comunidad Campesina De Unanca	Justina Rosario Tongombol Vásquez	13,247.12	469.48	0.00	244.44
105	T2-110	Ayay Tongombol, Segundo Pedro		1,595.50	651.39	0.00	
106	T2-112	Comunidad Campesina De Unanca	Tongombol Vásquez, Beatriz	5,225.01	851.67	0.00	135.00
107	T2-114	Arribasplata Moncada, Angelica	-	19,698.67	1,150.95	0.00	0.00
108	T2-116	Cabanillas Paucar, Humberto Alejandro	-	18,924.63	1,379.47	0.00	39.90
109	T2-117	-	Arribasplata Tanta, Augusto	13,759.12	616.84	0.00	0.00
110	T2-118	Comunidad Campesina De Unanca	Huatay Merlo, Lucinda	7,732.04	888.55	0.00	0.00
111	T2-119	Comunidad Campesina De Unanca	Tongombol Alvites, Agustin	9,909.38	1,497.28	0.00	0.00
112	T2-120	Comunidad Campesina De Unanca	Tongombol Albitos, Filomena Margarita	12,225.22	445.08	0.00	0.00
113	T2-121	Comunidad Campesina De Unanca	Tongombol Albitos, Filomena Margarita	17,424.07	2,022.35	0.00	0.00

114	T2-122	Arribasplata Moncada, Angelica	-	10,349.53	99.98	0.00	0.00
115	T2-122 A	-	Arribaspalta Moncada, Benjamin	14,560.43	23.20	0.00	0.00
116	T2-123	Comunidad Campesina De Unanca	Castrejon Huatay Marlene Rosalina	4,810.31	826.68	0.00	0.00
117	T2-124	-	Arribasplata Moncada, Teodocio Fernando	12,636.42	273.52	0.00	0.00
118	T2-125	-	Tanta Ayay, José Celedonio	2,928.37	670.83	0.00	0.00
119	T2-126	-	Arribasplata Moncada, Tomas	10,156.06	430.97	0.00	0.00
120	T2-127	-	Paucar Infante, Juan Oscar	4,477.34	432.43	0.00	0.00
121	T2-128	Blanca Isabel Cabanillas Arribasplata	-	34,710.42	331.13	0.00	0.00
122	T2-129	Comunidad Campesina De Unanca	Paucar Vásquez, Marcelino	6,512.29	332.58	0.00	0.00
123	T2-130	Benjamin Herrera Guevara	-	24,661.23	292.09	0.00	0.00
124	T2-131	Comunidad Campesina De Unanca	María Isabel Garcia Aguilar	11,918.04	353.03	0.00	186.72
125	T2-132	Antero Herrera Guevara	-	26,938.22	488.04	0.00	101.78
126	T2-134	Virgilio Herrera Coba Y Carmen Rosa Mendoza Moncada	-	27,507.62	506.09	0.00	0.00
127	T2-135	-	Garcia Aguilar, Regina	11,878.27	129.72	0.00	0.00
128	T2-136	Humberto Arribasplata Bardales	-	28,744.77	457.84	0.00	0.00
129	T2-137	Comunidad Campesina De Unanca	Merlo Romero Juan De Dios	816.39	175.94	0.00	0.00
130	T2-138	Delfin Correa Herrera	-	32,301.83	473.54	0.00	0.00
131	T2-139	Comunidad Campesina De Unanca	Segundo Juan Paucar Herrera	34,573.19	390.24	0.00	0.00
132	T2-140	Herrera De Ramirez, Blanca Zulema	-	50,530.64	456.90	0.00	0.00
133	T2-141	Comunidad Campesina De Unanca	Paucar Ayay, Pablo	3,756.02	227.49	0.00	0.00
134	T2-142	Caja Terán, Segundo Adolfo	-	31,856.13	471.58	0.00	0.00

135	T2-143	Comunidad Campesina De Unanca	Paucar Infante, Modesto	2,381.26	121.10	0.00	0.00
136	T2-144	Comunidad Campesina De Unanca	Paucar Garcia, Alcides	427.15	42.11	0.00	78.12
137	T2-145	-	Amambal Alvites, Santiago	10,381.37	1,219.10	0.00	0.00
138	T2-146	-	Paucar Rojas, Remigio Casinaldo	880.42	129.94	0.00	45.36
139	T2-148	Comunidad Campesina De Unanca	Paucar Guerrero, Julio Alindor	13,896.73	307.34	0.00	0.00
140	T2-149	Vásquez Cueva, Juan Del Carmen Y Rojas Mendoza Fidela	-	14,883.09	885.98	0.00	64.26
141	T2-150	Comunidad Campesina De Unanca	Mendoza Correa, Desiderio	8,764.15	180.51	0.00	278.34
142	T2-151	Comunidad Campesina De Unanca	Sistema De Agua Potable La Carrerapampa De Unanca, (Unanca - Anexo Carrerapampa debidamente representada por su Presidente Virgilio Herrera Coba)	72.00	72.00	0.00	72.00
143	T2-155	Rojas Mendoza, Belisario Y Toledo Cueva Carmen	-	15,735.51	246.26	0.00	11.48
144	T2-156	Comunidad Campesina De Unanca	Ayay Vásquez, José Santos	16,311.74	645.17	0.00	0.00
145	T2-158	Comunidad Campesina De Unanca	Quiroz Ruiton, Eladio	112.00	40.42	71.58	34.20
146	T2-159	Rojas Toledo, Pablo	-	958.64	540.39	0.00	2.25
147	T2-162	Belisario Rojas Mendoza Y Toledo Cueva, Carmen	-	25,394.55	2,557.47		0.00
148	T2-163	Comunidad Campesina De Unanca	Merlo Romero, Juan De Dios	27,311.06	4,099.83	760.40	188.60
149	T2-163 A	Comunidad Campesina De Unanca	Romero Cholan, Zoila	10,322.91	122.67	0.00	0.00
150	T2-164	Vásquez Cueva, Juan Del Carmen Y Rojas Mendoza Fidela	-	17,966.53	116.00	0.00	0.00
151	T2-167	Comunidad Campesina De Unanca	Cueva Toledo, Rosario	49,173.69	7,847.88	0.00	179.80
152	T2-170	Comunidad Campesina De Unanca	Paucar Vásquez, Alfonso	28,394.27	2,343.20	2,577.55	0.00
153	T2-171	Comunidad Campesina De Unanca	Cholan Mendoza, Angel Benedicto	22,210.40	3,244.02	1,661.69	0.00
154	T2-172	Comunidad Campesina De Unanca	Paucar Ayay, Pablo	17,324.65	2,460.18	716.37	0.00

155	T2-173	Comunidad Campesina De Unanca	Paucar Ayay, Pablo	1,711.47	1,128.33	583.14	0.00
156	T2-173 A	Rojas Vargas, Julio	-	4,776.65	155.46	0.00	0.00
157	T2-174	Comunidad Campesina De Unanca	Arrivasplata De Bazán María Berenis	40,559.33	5,431.73	0.00	0.00
158	T2-175	Rojas Correa, Felipe Y Cueva Vásquez, María Salome		6,054.60	240.95	0.00	0.00
159	T2-176	Comunidad Campesina De Unanca	Limay Castrejon, Asuncion	19,106.60	4,745.25	0.00	0.00
160	T2-177	Comunidad Campesina De Unanca	Paucar Cueva, Carmen Rosa	35,854.30	2,066.69	547.95	52.38
161	T2-178	Herrera Correa, Oscar, Juan Eloy, Santos Gilberto, Luz Consuelo, Floira	-	5,210.78	836.02	143.53	63.00
162	T2-182	Correa De Palomino, Julia Otilia Y Luis Gonzaga Palomino Bazán	-	170,106.67	20,957.17	0.00	0.00
163	T2-183	Comunidad Campesina De Unanca	Chavarri Coba, Gusmaro	27,664.11	991.77	0.00	0.00
164	T2-184	Comunidad Campesina De Unanca	Paucar Quispe, Francisco	26,631.98	1,202.22	0.00	411.84
165	T2-187	Comunidad Campesina De Unanca	Paucar Herrera, Jesús	25,609.17	5,165.45	1,076.13	0.00
166	T2-188	Comunidad Campesina De Unanca	Paucar Herrera, Segundo Juan	3,226.18	1,626.07	0.00	130.13
167	T2-188 A	Comunidad Campesina De Unanca	Paucar Herrera , Rosas	1,136.28	255.58	20.83	0.00
168	T2-190	Palomino Correa, Iris Herodita	-	8,507.78	1,691.16	0.00	0.00
169	T2-191	Herrera De Ramirez, Blanca Zulema	-	18,322.06	2,842.51	0.00	0.00
170	T2-192	Herrera Guevara, Antero	-	66,739.54	1,361.28	0.00	0.00
171	T2-193	Bacon Ishpilco, Sebastian Y Valdivia Cueva, María Mercedes	-	54,079.49	6,628.90	0.00	0.00
172	T2-194	Comunidad Campesina De Unanca	Cholan Ayay, Juan Miguel	64,760.86	3,516.14	0.00	0.00
173	T2-195	Bacon Ishpilco, Sebastian Y Valdivia Cueva, María Mercedes	-	24,664.05	4,306.41	0.00	0.00

174	T2-196	Herrera De Ramirez, Blanca Zulema	-	11,714.71	36.25	0.00	0.00
175	T2-197	-	Victoriano Ventura Rios	14,274.90	23.31	0.00	0.00
176	T2-198	Bacon Ishpilco, Sebastian Y Valdivia Cueva, María Mercedes	-	1,488.98	19.85	0.00	0.00
177	T2-199	-	Porfirio Vásquez Guevara,	15,866.31	45.92	0.00	0.00
178	T2-200	Bacon Ishpilco, Sebastian Y Valdivia Cueva, María Mercedes	-	26,746.99	121.42	0.00	0.00
179	T2-201	Comunidad Campesina De Unanca	Alvites Quiroz, Belisario Y Hermanos	2,264.89	1,350.65	0.00	0.00
180	T2-202	Calderon Delgado, Inocente Domiciano- Palomino Bazán De Calderon Nidia Eumenia.	-	210,047.06	3,192.12	0.00	0.00
181	T2-203	Comunidad Campesina De Unanca	Merlo Romero, Juan De Dios	98,988.14	5,204.82	0.00	0.00
182	T2-204	Chuquimango Guevara, María Robertina	-	84,678.06	859.16	0.00	0.00
183	T2-205	Comunidad Campesina De Unanca	Quiroz Cueva Luz Elena	103,789.03	3,466.06	0.00	0.00
184	T2-206	Cerdan Coba, Francisca Y Lobato Castañeda Juan Alberto	-	842,494.57	2,853.38	0.00	0.00
185	T2-207	Bazán Cabrera, Alejandro--Arribasplata De Bazán. María Cleodomira.	-	81,834.11	252.49	0.00	0.00
186	T2-208	-	Hernández Sánchez, María Cleofe	12,472.44	1,079.57	0.00	0.00
187	T2-209	Comunidad Campesina De Unanca	Quiroz Cueva, Alberto	61,512.85	2,559.30	0.00	0.00
188	T2-210	Romero Malca, Aguido	-	349,621.59	4,912.76	0.00	0.00
189	T2-211	Comunidad Campesina De Unanca	Rojas Merlo, Eugenio	38,639.75	1,800.87	0.00	0.00
190	T2-212	Comunidad Campesina De Unanca	Alvites Rojas, Aquiles	28,080.49	1,249.99	0.00	0.00
191	T2-213	Arribasplata Díaz, Francisco Wilson	-	1,696,933.92	38,626.70	0.00	0.00
192	T2-214	Díaz Cabanillas, Joel Antonio - Malaver Vigo De Díaz María	-	282,447.67	11,037.98	0.00	0.00

		Estela.					
193	T2-215	Díaz Cabanillas, Bertha Isabel	-	403,858.61	1,100.92	0.00	0.00
194	T2-216	Díaz De Chomba, Eva Rosa	-	153,163.03	12,217.33	0.00	0.00
195	T2-217	Díaz Cabanillas, Paucides	-	196,934.57	1,383.66	0.00	0.00
196	T2-218	Díaz Cabanillas, Manuel Abilio	-	263,083.89	244.42	0.00	0.00
197	T2-219	Díaz Tejada, Rosa María	-	115,921.14	6,117.33	0.00	0.00
198	T2-220	Terán Caceres, Demetrio-Rosa Díaz Tejada De Terán	-	34,293.84	2,972.32	0.00	0.00

Fuente: LOHV Consultores e.i.r.l. PACRI Carretera Chilete – San Pablo – Empalme Ruta 3N, 2006.

TRAMO III

N°	Código	Propietario	Posesionario	Área matriz	Área Afectada	Área Factible adquis.	Edif.
1	T3-001	Segundo Chilón Ayay	-	383,700.00	6,656.46	0.00	294.06
2	T3-003	Malimba Chilón, José Santos	-	211,321.48	2,431.84	0.00	0.00
3	T3-004	-	Malimba Garcia, María Susana	258,700.00	2,219.03	0.00	0.00
4	T3-005	Malimba Chilón, Carlos Alfonso Y Carmen Rosa Chilón Calua	-	159,969.92	8,533.36	0.00	0.00
5	T3-006	Tejada Chilón, Andres Leunidas-Bustamante De Tejada Cecilia	-	207,460.48	2,597.31	0.00	0.00
6	T3-007	Díaz Cabanillas, Nelson Raúl-Malaver Vigo Celfa	-	893,700.00	4,276.62	0.00	0.00
7	T3-008	Vargas Garcia, José Jesús	-	179,600.00	3,432.81	21.00	0.00
8	T3-009	Díaz Cabanillas, Isaias	-	22,631.24	1,171.18	0.00	0.00
9	T3-010	Vargas Tiingal, José Dolores	-	250.00	147.06	102.94	116.94
10	T3-011	Zambrano Hurtado, Teófilo Santiago	-	299,926.38	4,164.53	0.00	0.00
11	T3-012	Díaz Cabanillas, Isaias	-	648,700.00	16,597.15	0.00	0.00
12	T3-013	Zambrano Huamán, Vicente Y Anita Valdez Vásquez	-	7,424.32	443.10	0.00	0.00
13	T3-014	Valdez Cueva, María Leocadia	-	193,700.00	6,400.86	0.00	0.00
14	T3-015	Zambrano Huamán, José Rosario	-	160,095.60	3,141.60	0.00	0.00
15	T3-016	Alaya Cueva, Carmen Y Chilón Ayay, María Rosa	-	713,639.81	13,473.46	0.00	0.00
16	T3-017	De La Cruz Bacon, José Rosario	-	1,046,858.41	15,060.31	0.00	0.00
17	T3-018	Caserio De Pozo Seco (Iglesia Pozo Seco)	Iglesia Pozo Seco	1,236.61	409.09	0.00	82.54

18	T3-019	Chilón Ayay, María Concepcion	-	63,639.77	3,818.28	0.00	100.62
19	T3-022	Valdez Gabriel, Roberto	-	49,344.86	5,763.74	0.00	0.00
20	T3-023	Valdez Terán Teodolinda	-	299,155.89	5,704.30	0.00	0.00
21	T3-024	Huamán Zambrano, Aurelio	-	1,225,000.00	11,472.54	0.00	0.00
22	T3-025	Carrasco Terán, Rogerio Manuel Y Chilón Tucto, María Elvira	-	338,269.41	3,680.58	0.00	0.00
23	T3-026	-	José Abelardo Valdez Cholan	32,374.64	899.23	0.00	0.00
24	T3-027	Terán Chegne, Jorge	-	31,359.91	928.84	0.00	0.00
25	T3-028	Gonzalez Chilón, Emilio Y María Trinidad Zambrano Cueva	-	419,064.81	1,661.08	0.00	0.00
26	T3-029	Becerra Arribasplata, Fredesvinda	-	27,262.58	921.46	0.00	0.00
27	T3-030	Terán Chegne, Luzmila	-	30,749.03	1,492.58	57.87	0.00
28	T3-031	Terán Chegne, Victoria	-	17,627.78	1,535.38	242.73	0.00
29	T3-032	Cooperativa Atahualpa Jerusalen De Trabajadores Limitada	-	128,811,500.00	233,042.83	0.00	22.00
30	T3-034	Caja Terán, Catalina Maruja	-	1,055,579.79	98.96	0.00	0.00
31	T3-035	Terán Valdez, Zoila Margarita	-	1,058,279.61	7,235.02	0.00	0.00
32	T3-036	Terán Valdez, Natividad	-	1,058,279.61	12,878.32	0.00	0.00
33	T3-037	-	Terán Carrasco, Jorge	1,038,461.39	6,247.40	0.00	0.00
34	T3-038	-	Terán Carrasco Segundo Juan	1,017,312.93	7,564.36	0.00	0.00
35	T3-039	Limay Huaripata, Luis	-	1,674,879.10	20,204.85	0.00	0.00
36	T3-046	Minera Yanacocha S.R.L	-	272,292.11	11,048.41	0.00	0.00

Fuente: LOHV Consultores e.i.r.l. PACRI Carretera Chilete – San Pablo – Empalme Ruta 3N, 2006.

APENDICES

Apéndice 1

Universidad Nacional de Cajamarca
Escuela de Post Grado
Maestría en Planificación para el Desarrollo
Mención: Desarrollo y Medio Ambiente

CUESTIONARIO: Conflictividad Socioambiental en el proceso constructivo de la Carretera Kuntur Wasi

El presente cuestionario presenta una serie de opiniones vinculadas a temas referentes a su comunidad y también a la construcción de la carretera Kuntur Wasi. Le agradecemos que responda marcando con un aspa sobre la alternativa que considere como el mejor punto de vista. No hay respuesta buena ni mala, ya que todas son opiniones.

Es preferible carecer de un dato que tener un dato falso.

Agradeciendo de antemano su colaboración y participación.

A continuación encontrará algunas preguntas, cuyas respuestas deberá de marcar con un aspa donde corresponda y para el caso de cantidades colocar el número que corresponda.

I. Datos personales

1.1. Sexo

a. Masculino	<input type="checkbox"/>
b. Femenino	<input type="checkbox"/>

1.1. Edad

a. 18-30	<input type="checkbox"/>
b. 31-50	<input type="checkbox"/>
c. De 51 a más	<input type="checkbox"/>

1.2. Ubicación del predio afectado.

Tramo 1		Tramo 2		Tramo 3	
a. Chilete	<input type="checkbox"/>	g. San Pablo	<input type="checkbox"/>	l. Maraypampa	<input type="checkbox"/>
b. Maychil	<input type="checkbox"/>	h. Cardón Bajo	<input type="checkbox"/>	m. El Suro	<input type="checkbox"/>
c. San Bernardino	<input type="checkbox"/>	i. Cardón Alto	<input type="checkbox"/>	n. Patiño	<input type="checkbox"/>
d. Pueblo Nuevo	<input type="checkbox"/>	j. Carrerepampa	<input type="checkbox"/>	ñ. Porcón	<input type="checkbox"/>
e. Kuntur Wasi	<input type="checkbox"/>	k. Sta. Rosa de Chumbil	<input type="checkbox"/>		
f. Cerro Blanco	<input type="checkbox"/>				

1.3. ¿Cuál es su ocupación?

- a. Agricultor
- b. Obrero
- c. Ganadero
- d. Su casa
- e. Otro Especifique:

1.4. Tipo de Afectación generada por la construcción de la carretera.

- a. Terreno cultivados
- b. Terreno eriazo
- c. Edificación
- d. Otros Especifique:

II. Tipología de Intereses:

- 2.1. Existen conflictos o rivalidades dentro de su comunidad.
 - a. Sí
 - b. No

- 2.2. Los conflictos o intereses existentes dentro de su comunidad son:
 - a. Entre familias
 - b. Entre comunidades
 - c. Entre Organizaciones Sociales de Base
 - d. Entre las empresas involucradas en la construcción de la vía.
 - e. Entre las empresas involucradas en la construcción de la vía y la comunidad

- 2.3. El motivo de los conflictos sociales son:
 - a. Rivalidades personales
 - b. Rivalidades económicas
 - c. Rivalidades familiares
 - d. Intereses comunales
 - e. La construcción de la carretera
 - f. Rivalidades por puesto de empleo

Conflictividad Ambiental

- 2.4. Cuáles son los motivos que generaron la conflictividad ambiental causados por la construcción de la carretera:
 - a. Afectación de tierras.
 - b. Afectación de fuentes de agua.
 - c. Afectación del aire.
 - d. Afectación de la flora
 - e. Afectación de la fauna.
 - f. Afectación de la salud humana.

- 2.4.1. Según la opción marcada en la pregunta 2.4. (afectación de tierras), el motivo de generación de la conflictividad con las empresas encargadas de la construcción de la carretera es:
 - a. No se le canceló por la afectación.
 - b. El remanente de terreno se encuentra inservible.
 - c. No quedó remanente de terreno.
 - d. Se realizó una variación en el trazo original generando una mayor afectación.
 - e. No se cumplieron los compromisos pactados inicialmente.

- 2.4.2. Según la opción marcada en la pregunta 2.4. (afectación de fuentes de agua), el motivo de generación de la conflictividad con las empresas encargadas de la construcción de la carretera es:
 - a. Deterioro de las fuentes de agua.
 - b. Contaminación de las fuentes de Agua.
 - c. Pérdida de las fuentes de agua.

- 2.4.3. Según la opción marcada en la pregunta 2.4. (afectación del aire), el motivo de generación de la conflictividad con las empresas encargadas de la construcción de la carretera es:
 - a. Contaminación causada por el polvo.
 - b. Contaminantes físicos (luz y ruido).
 - c. Radiaciones electromagnéticas (Celulares, radios).

- d. Contaminación causada por emisiones de vehículos.
- e. Contaminación por partículas de metal.

2.4.4. Según la opción marcada en la pregunta 2.4. (afectación de la flora), el motivo de generación de la conflictividad con las empresas encargadas de la construcción de la carretera es:

- a. Deterioro de especies de plantas silvestres.
- b. Pérdida de especies de plantas silvestres.
- c. Deterioro de especies agrícolas.
- d. Pérdida de especies agrícolas.

2.4.5. Según la opción marcada en la pregunta 2.4. (afectación de la fauna), el motivo de generación de la conflictividad con las empresas encargadas de la construcción de la carretera es:

- a. Presencia de enfermedades en animales.
- b. Muerte de animales.
- c. Aumento del abigeato.

2.4.6. Según la opción marcada en la pregunta 2.4. (afectación de la salud humana), el motivo de generación de la conflictividad con las empresas encargadas de la construcción de la carretera es:

- a. Aparición de enfermedades gastrointestinales en las personas.
- b. Aparición de enfermedades respiratorias en las personas.
- c. Aparición de enfermedades cardíacas en las personas.
- d. Aparición de enfermedades neurológicas en las personas.
- e. Muerte de personas.

Conflictividad Económica

2.5. ¿Cree Ud. que los conflictos surgidos entre empresa y afectados por la construcción de la carretera Kuntur Wasi tienen un matiz económico?

- a. Si
- b. No

2.6. Los conflictos por intereses económicos entre su persona y empresas se dan a consecuencia de:

- a. Indemnizaciones por compra/venta de tierras.
- b. Indemnizaciones por compra/venta de edificaciones.
- c. Indemnizaciones de plantas o sembríos.
- d. Otros especifique

2.6.1. Si el motivo de los conflictos es la Indemnización por la compra/venta de tierras, explique el motivo:

- a. No cancelación por la afectación de su terreno.
- b. Monto insuficiente por la afectación de su terreno.
- c. Incumplimiento de compromisos pactados al momento de la afectación de su predio de terreno.
- d. No cancelación de una mayor afectación de terreno que el pactado inicialmente

2.6.2. Si el motivo de los conflictos son las Indemnizaciones por la compra/venta de edificaciones, explique el motivo:

- a. No cancelación por la afectación de su edificación.
- b. Monto insuficiente por la afectación de su edificación.

- c. Incumplimiento de compromisos pactados al momento de la afectación de su edificación.
- d. No cancelación de una mayor afectación que el pactado inicialmente.

2.6.3. Si el motivo de los conflictos son las Indemnizaciones por la afectación de plantaciones y/o mejoras, explique el motivo:

- a. No cancelación por la afectación de plantaciones y/o mejoras.
- b. Monto insuficiente por la afectación de plantaciones y/o mejoras.
- c. Incumplimiento de compromisos pactados al momento de la afectación de plantaciones y/o mejoras.
- d. No cancelación de una mayor afectación que el pactado inicialmente.

Conflictividad Política

2.7. Cree Ud. que los conflictos suscitados en la construcción de la carretera surgen por interés políticos.

- a. Sí (pase a la pregunta 2.7.1)
- b. No (pase a la pregunta 3.1)

2.7.1. ¿Quiénes cree que son los principales generadores de estos conflictos?

- a. Autoridades Regionales
- b. Autoridades Locales
- c. Autoridades Comunales.
- d. Líderes Sociales.
- e. Afectados.
- f. Funcionarios de empresas.
- g. Otros especifique

2.7.2. A su opinión: ¿Cuál es el principal motivo generador de este tipo de conflictos?

- a. Búsqueda de un cargo político.
- b. Apoyo a figuras políticas del entorno.
- c. Financiamientos de campañas políticas por parte de las empresas.
- d. Desacreditación de personajes políticos.

III. Gestión de la Conflictividad.

3.1. Prevención del conflicto.

3.1.1. Para su caso: ¿Se realizó alguna toma de decisión o decisiones por parte de las empresas intervinientes en la construcción de la carretera a fin de prevenir los conflictos?

- a. Sí
- b. No

3.1.1.1. ¿Qué tipo de decisiones se tomaron?

- a. Aumento del monto de la indemnización.
- b. Generación de uno o varios puestos de trabajo.
- c. Reubicación de su edificación.
- d. Reposición de su edificación.

3.1.2. ¿Intervino alguna autoridad en el proceso de toma de decisiones a fin de prevenir los conflictos?

- a. Sí.
- b. No.

- 3.1.1.2. Qué tipo de autoridad intervino en la toma de decisiones a fin de prevenir los conflictos?
- Autoridades Comunales.
 - Líderes de Organizaciones de Base
 - Autoridades Locales.
 - Autoridades Regionales.
- 3.1.3. Conoce algunas políticas de prevención de conflictos que implementan las empresas intervinientes en la construcción de la carretera Kuntur Wasi?
- Sí.
 - No.
- 3.1.4. ¿Cuáles son las políticas de prevención de conflictos que usted considera que aplicaron las empresas intervinientes?
- Asambleas permanentes con comunidades.
 - Cumplimiento irrestricto de compromisos pactados.
 - Acciones para mitigar los efectos secundarios de la construcción.
 - Cumplimiento de lo pactado en la licencia social y en el E.I.A.

3.2. Mitigación del conflicto.

- 3.2.1. ¿Se realizaron asambleas con las comunidades a fin de mitigar los efectos de los conflictos?
- Sí
 - No
- 3.2.2. ¿Se realizaron reuniones con autoridades y/o líderes comunales a fin de mitigar los efectos del conflicto?
- Sí
 - No
- 3.2.3. ¿En las reuniones se firmaron acuerdos o compromisos para aplicar las políticas de compensación o resarcimiento de daños.
- Sí
 - No
- 3.2.3.1. ¿Quiénes intervinieron en la firma de acuerdos o compromisos con la finalidad de mitigar o solucionar el conflicto?
- Autoridades y empresas
 - Afectados y empresas
 - Comunidades y empresas.
 - Organizaciones de base y empresas.

3.3. Solución del conflicto.

- 3.3.1. ¿Se realizaron acciones a fin de solucionar el conflicto causado por la construcción de la carretera Kuntur Wasi.
- Sí
 - No
- 3.3.1.1. Si usted marco la alternativa a, mencione ¿cuáles fueron las acciones ejecutadas?
- Se limpiaron los terrenos de manera adecuada
 - Se repuso las viviendas afectadas.
 - Se dio trabajo a los afectados.

- d. Se canceló una indemnización por la afectación.
 - e. Reposición de infraestructura privada.
 - f. Reposición de infraestructura comunal.
 - g. Limpieza y/o mejoramiento de servidumbres.
- 3.3.1.2. Si usted marco la alternativa b, mencione ¿cuáles fueron las acciones que no fueron realizadas por las empresas y causaron o agudizaron los conflictos?
- a. No se limpiaron los terrenos de manera adecuada
 - b. No se repuso las viviendas afectadas.
 - c. No se dio trabajo a los afectados.
 - d. No se canceló la indemnización por la afectación.

¡¡Gracias por su colaboración!!