

# **UNIVERSIDAD NACIONAL DE CAJAMARCA**

## **ESCUELA DE POSGRADO**



### **UNIDAD DE POSGRADO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**

### **PROGRAMA DE MAESTRÍA EN CIENCIAS**

#### **TESIS:**

**EFICACIA DEL PLAN DE RELACIONES COMUNITARIAS EN LA  
GESTIÓN DE CONFLICTOS SOCIOAMBIENTALES EN OBRAS VIALES,  
CASO: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CONGACHA – CUEVA  
BLANCA, REGIÓN LAMBAYEQUE 2019**

Para optar el Grado Académico de  
**MAESTRO EN CIENCIAS**  
**MENCIÓN: RELACIONES COMUNITARIAS Y GESTIÓN DE  
CONFLICTOS SOCIOAMBIENTALES**

Presentada por:

**Bachiller: JAIME REGALADO RODRIGO**

Asesor:

**Dr. PEDRO ALCIDES YAÑEZ ALVARADO**

**Cajamarca – Perú**

**2021**

COPYRIGHT © 2021 by  
**JAIME REGALADO RODRIGO**  
Todos los derechos reservados

# **UNIVERSIDAD NACIONAL DE CAJAMARCA**

## **ESCUELA DE POSGRADO**



### **UNIDAD DE POSGRADO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**

### **PROGRAMA DE MAESTRÍA EN CIENCIAS**

#### **TESIS APROBADA:**

**EFICACIA DEL PLAN DE RELACIONES COMUNITARIAS EN LA  
GESTIÓN DE CONFLICTOS SOCIOAMBIENTALES EN OBRAS VIALES,  
CASO: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CONGACHA – CUEVA  
BLANCA, REGIÓN LAMBAYEQUE 2019**

Para optar el Grado Académico de

**MAESTRO EN CIENCIAS**

**MENCIÓN: RELACIONES COMUNITARIAS Y GESTIÓN DE  
CONFLICTOS SOCIOAMBIENTALES**

Presentada por:

**Bachiller: JAIME REGALADO RODRIGO**

#### **JURADO EVALUADOR**

Dr. Pedro Alcides Yáñez Alvarado  
Asesor

Dr. Pedro Napoleón Sánchez Legras  
Jurado Evaluador

Dra. Doris Teresa Castañeda Abanto  
Jurado Evaluador

Dr. Gilberto Rodolfo Araujo Barboza  
Jurado Evaluador

Cajamarca – Perú

2021



**Universidad Nacional de Cajamarca**  
LICENCIADA CON RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO N° 080-2018-SUNEDU/CD  
**Escuela de Posgrado**  
CAJAMARCA - PERU



**PROGRAMA DE MAESTRÍA EN CIENCIAS**  
**ACTA DE SUSTENTACIÓN VIRTUAL DE TESIS**

Siendo las 10.05 horas del día 15 de enero de Dos mil veintiuno, reunidos a través de [meet.google.com/gfq-strn-ydp](https://meet.google.com/gfq-strn-ydp), creado por la Unidad de Posgrado de la Facultad de Ciencias Sociales, de la Universidad Nacional de Cajamarca, el Jurado Evaluador presidido por el **Dr. PEDRO NAPOLEÓN SÁNCHEZ LEGRÁS**, **Dra. DORIS TERESA CASTAÑEDA ABANTO**, **Dr. GILBERTO RODOLFO ARAUJO BARBOZA**, y en calidad de Asesor el **M.Cs. PEDRO ALCIDES YÁÑEZ ALVARADO**. Actuando de conformidad con el Reglamento Interno y el Reglamento de Tesis de Maestría de la Escuela de Posgrado de la Universidad Nacional de Cajamarca, y la Directiva para la Sustentación de Proyectos de Tesis, Seminarios de Tesis, Sustentación de Tesis y Actualización de Marco Teórico de los Programas de Maestría y Doctorado, se dio inicio a la Sustentación de la Tesis titulada: **EFICACIA DEL PLAN DE RELACIONES COMUNITARIAS EN LA GESTIÓN DE CONFLICTOS SOCIOAMBIENTALES EN OBRAS VIALES, CASO: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CONGACHA – CUEVA BLANCA, REGIÓN LAMBAYEQUE 2019.**, presentada por el **Bach. en Sociología JAIME REGALADO RODRIGO**.

Realizada la exposición de la Tesis y absueltas las preguntas formuladas por el Jurado Evaluador, y luego de la deliberación, se acordó aprobar con la calificación de Diecisiete (17) la mencionada Tesis; en tal virtud, el **Bach. en Sociología JAIME REGALADO RODRIGO**, está apto para recibir en ceremonia especial el Diploma que lo acredita como **MAESTRO EN CIENCIAS**, de la Unidad de Posgrado de la Facultad de Ciencias Sociales, con Mención en **RELACIONES COMUNITARIAS Y GESTIÓN DE CONFLICTOS SOCIOAMBIENTALES**.

Siendo las 11.50 horas del mismo día, se dio por concluido el acto.

.....  
**Dr. Pedro Alcides Yáñez Alvarado**  
Asesor

.....  
**Dr. Pedro Napoleón Sánchez Legrás**  
Jurado Evaluador

.....  
**Dra. Doris Teresa Castañeda Abanto**  
Jurado Evaluador

.....  
**Dr. Gilberto Rodolfo Araujo Barboza**  
Jurado Evaluador

## **DEDICATORIA**

Con todo mi corazón este trabajo te lo dedico a ti mamita, Isolina Rodrigo Cieza, que, gracias a tu esfuerzo, a tu amor infinito de madre, me ofreciste la mejor herramienta para seguir adelante, que es mi PROFESIÓN, muchas gracias mamá; aunque ahora ya no estas presente, sé que guías mi camino día a día, por eso y mucho más; va dedicado para ti madre.

## **AGRADECIMIENTO**

### **A DIOS**

Gracias por darme la vida, por colocar en mi camino a personas maravillosas y por las bendiciones y los regalos que recibo día tras día.

### **A MI ESPOSA E HIJOS**

Gracias Roxana M. Vargas Cieza por tu apoyo incondicional, por caminar siempre conmigo, por tu aliento, tu respaldo en los momentos más difíciles de mi vida; a mis hijos por su amor y fortaleza que crean en mi día a día.

### **M. Cs. Pedro Yáñez Alvarado**

Por su aporte y asesoramiento en la presente investigación, que gracias a sus conocimientos vertidos y transmitidos; se logró consolidar la investigación con los estándares requeridos; muchas gracias Maestro Pedro.

# INDICE DE CONTENIDOS

Contenido	Pág
DEDICATORIA .....	v
AGRADECIMIENTO .....	vi
INDICE DE CONTENIDOS .....	vii
INDICE DE TABLAS.....	ix
INDICE DE FIGURAS .....	x
RESUMEN.....	xi
ABSTRACT.....	xii
INTRODUCCIÓN.....	xiii

## CAPITULO I: EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Planteamiento del problema.....	1
1.2. Formulación del problema .....	3
1.3. Justificación de la investigación .....	3
1.3.1. Justificación científica .....	3
1.3.2. Justificación técnica – practica .....	4
1.3.3. Justificación institucional y personal.....	4
1.4. Objetivos de la investigación .....	5
1.4.1. Objetivo general .....	5
1.4.2. Objetivos específicos .....	5

## CAPITULO II: MARCO TEORICO

2.1. Antecedentes de la investigación.....	6
2.1.1. Internacionales.....	6
2.1.2. Nacionales .....	7
2.1.3. Locales .....	9
2.2. Bases teóricas .....	10
2.2.1. Teoría del funcionalismo sociológico .....	10
2.2.2. Teoría del conflicto social en el marxismo .....	11
2.2.3. Teoría de la planificación social .....	13
2.2.4. Teoría de la acción social .....	14
2.3. Bases legales .....	16
2.3.1. Normatividad Ambiental Nacional .....	17
2.3.2. Normatividad Ambiental Sectorial .....	19

2.4.	Marco conceptual .....	21
2.4.1.	Plan de Relaciones Comunitarias .....	21
2.4.2.	Conflictos Socioambientales.....	24
2.5.	Definición de términos básicos .....	26
2.6.	Hipótesis, variables e indicadores.....	27
CAPITULO III: MARCO METODOLOGICO		
3.1.	Ubicación geográfica .....	30
3.2.	Métodos de investigación .....	32
3.3.	Diseño de la investigación.....	32
3.4.	Población, muestra, unidad de análisis, unidades de observación.....	33
3.5.	Técnicas e instrumentos de recopilación de información.....	34
3.6.	Técnicas para el procesamiento y análisis de la información .....	34
CAPITULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN		
4.1.	Presentación de resultados .....	36
4.2.	Análisis, interpretación y discusión de resultados .....	37
CAPÍTULO V: CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS		
	Primer Objetivo .....	68
	Segundo Objetivo .....	69
	Tercer objetivo .....	70
	Cuarto objetivo.....	71
CAPÍTULO VI: Plan de relaciones comunitarias en la gestión de Conflictos socioambientales – Aporte a la Teoría Sociológica.....		
		74
	CONCLUSIONES .....	79
	SUGERENCIAS.....	80
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	82
	ANEXOS .....	84
	APENDICES .....	87



## INDICE DE TABLAS

Tablas	DESCRIPCIÓN	Pág
Tabla 1	Operacionalización de variables e indicadores.....	29
Tabla 2	Población beneficiaria que comprende la carretera .....	33
Tabla 3	Matriz de consistencia metodológica.....	35
Tabla 4	Ocupación de las familias afectadas por el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca.....	38
Tabla 5	Evaluación de áreas prediales afectadas por el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca.....	41
Tabla 6	Kit Ambiental de mitigación de residuos contaminantes usados por el contratista del proyecto Congacha – Cueva Blanca.....	47
Tabla 7	Rangos de valoración de eficacia de indicadores.....	61
Tabla 8	Principales actores que participan en los conflictos socioambientales en la carretera Congacha – Cueva Blanca...	69
Tabla 9	Análisis de conflictos socioambientales surgidos por el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca.....	71
Tabla 10	Rangos de valoración de eficacia de indicadores.....	72
Tabla 11	Valoración porcentual de los subprogramas del PRC de la carretera Congacha – Cueva Blanca.....	72
Tabla 12	Mapeo de grupo de interés/ actores sociales.....	77
Tabla 13	Niveles de poder y relaciones predominantes.....	78

## INDICE DE FIGURAS

Figuras	DESCRIPCIÓN	Pág
Figura 1	Localización del proyecto Congacha – Cueva Blanca.....	31
Figura 2	Sexo de los encuestados .....	37
Figura 3	Edad de los moradores afectados.....	38
Figura 4	Evaluación de conflictos .....	43
Figura 5	Primera instancia de atención de quejas y reclamos .....	44
Figura 6	Evaluación de conflictos/ carretera .....	46
Figura 7	Evaluación de conflictos socioambientales.....	49
Figura 8	Uso de buzones de quejas y reclamos .....	50
Figura 9	Capacitaciones realizadas por el Contratista.....	51
Figura 10	Participación en el Comité de Gestión Socioambiental.....	55
Figura 11	Conocimiento en compras locales .....	56
Figura 12	Actividades compras locales .....	57
Figura 13	Protagonismo de los actores sociales en los conflictos S.A.....	58
Figura 14	Análisis de conflictos socioambientales .....	59
Figura 15	Valor del indicador del Subprograma de Relaciones Comunitarias .....	62
Figura 16	Valor del indicador en la atención de quejas y reclamos .....	64
Figura 17	Contratación de mano de obra local – afectados directos .....	65
Figura 18	Valor del indicador en las reuniones con el CGSA.....	66
Figura 19	Valor del indicador en Compras locales.....	67

## RESUMEN

La investigación analiza la Eficacia del Plan de Relaciones Comunitarias en la Gestión de Conflictos Socioambientales en obras viales; tomándose como caso concreto el Mejoramiento de la Carretera Cruce Congacha – Señor de la Humildad – Cueva Blanca, ubicado en la Región Lambayeque. A partir del análisis de los datos cuantitativos y cualitativos recogidos en campo a través de la observación, encuestas, entrevistas y revisión documentaria; se logra verter la importancia del Plan de Relaciones Comunitarias como herramienta de gestión social que deben tener en cuenta las Empresas Contratistas para lograr un mejor involucramiento y relacionamiento con las poblaciones de las áreas de influencia directa en donde se ejecuta el proyecto y minimizar los conflictos socioambientales que se puedan presentar durante su proceso constructivo.

Asimismo, la investigación evalúa la eficacia de los indicadores del Plan de Relaciones Comunitarias en la Gestión de Conflictos Socioambientales, a través de rangos de valoración, que permite contar con un adecuado análisis de la gestión socioambiental en los proyectos de infraestructura vial.

**Palabras Claves:** Plan de Relaciones Comunitarias, Conflictos Socioambientales, Afectados, Carretera, Empresa Contratista, Supervisión y Provias Descentralizado.

## **ABSTRACT**

The research analyzes the effectiveness of the Community Relations Plan in the Management of Socio-environmental Conflicts in road works; Taking as a concrete case the Improvement of the Carretera Cruce Congacha - Lord of Humility - Cueva Blanca. From the analysis of quantitative and qualitative data collected in the field through observation, surveys, interviews and documentary review; the importance of the Community Relations Plan is achieved as a tool of social management that must be taken into account by the Contractor Companies in order to achieve a better involvement and relationship with the populations of the areas of direct influence where the project is executed and to minimize social and environmental conflicts that can be presented during its construction process.

**Keywords:** Community Relations Plan, Socio-environmental Conflicts, Affected, Road, Contractor Company, Supervision and Decentralized Provias.

## INTRODUCCIÓN

La presente investigación, tiene como objetivo mostrar la importancia del Plan de Relaciones Comunitarias en la Gestión de Conflictos Socioambientales en Obras Viales, tomándose como caso concreto el Mejoramiento de la Carretera Cruce Congacha – Señor de la Humildad – Cueva Blanca, ubicado en la Región Lambayeque.

En consideración que existe proyectos que no han sido concluidos al 100% por un inadecuado manejo social y deficiencias en los planes y programadas implementados en los Estudios de Impacto Ambiental, surge la necesidad de realizar la evaluación de la Eficacia del Plan de Relaciones Comunitarias como herramienta de gestión social, que coadyuve a minimizar y/o mitigar los impactos socioambientales negativos y genere oportunidades de acercamiento, negociación y aceptación entre las comunidades del área de influencia directa del proyecto y el ejecutor de obra.

La eficacia del Plan de Relaciones Comunitarias (PRC), ha sido evaluada a través del análisis y cumplimiento de sus indicadores por actividades propuestas en cada uno de sus subprogramas:

- (i) Subprograma de relaciones comunitarias.
- (ii) Subprograma de contratación de mano de obra local.
- (iii) Subprograma de participación ciudadana.
- (iv) Subprograma de compras locales.

La evaluación de la eficacia y cumplimiento de cada uno de los subprogramas, se ha contrastado con la información recogida de los moradores afectados de la obra y autoridades locales, así como información proporcionada por las firmas supervisora y ejecutora del proyecto.

La carretera Cruce Congacha Señor de la Humildad - Cueva Blanca se ubica en el distrito de Incahuasi, en la provincia de Ferreñafe, departamento de Lambayeque. El inicio del tramo (km 0+000) se ubica en las afueras del poblado de Señor de la Humildad

(Cruce Congacha) y el término del tramo se ubica en el centro poblado de Cueva Blanca (km 13+008), con un total de 13+008 Kilómetros, involucrando un total de 35 moradores afectados del tramo.

Las técnicas de recolección de datos utilizados fueron: la encuesta que se aplicó a los moradores afectados por el proyecto vial Congacha – Cueva Blanca, al representante de la Empresa Contratista; la cual fue analizada y tratada estadísticamente, datos que permitirán evaluar los indicadores de las actividades propuestas en el Plan de Relaciones Comunitarias. Asimismo, se complementó con la entrevista y observación con la finalidad de recabar datos cualitativos que aporten profundidad a la interpretación de los resultados obtenidos en campo.

El trabajo ha sido estructurado en cinco capítulos: *El capítulo I:* El problema de Investigación, mismo que contiene 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. *Capítulo VI:* Aporte a la Teoría Sociológica y finalmente, se presenta un acápite 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

La política del Estado está orientado a minimizar los conflictos socioambientales en proyectos civiles, por el cual, se viene implementando el Plan de Relaciones Comunitarias que constituye una herramienta de gestión social, que permite el adecuado manejo de los conflictos socioambientales que se suscitan en la ejecución de los proyectos viales. Muchos de ellos, por deficiencias encontradas en el Plan de Manejo Ambiental (que contiene el Programa de Asuntos Sociales), que no se adecua al ámbito y realidad socioambiental del proyecto; a ello, se suma las deficiencias encontradas en el Plan de Compensaciones y Reasentamiento Involuntario (PACRI), programa que se encarga de emitir los pagos correspondientes a los afectados directos de las áreas prediales intervenidas por el desarrollo de la obra. Las deficiencias que contiene, tanto el Plan de Manejo Ambiental y Plan de Compensaciones y Reasentamiento Involuntario (PACRI); genera que se susciten conflictos socioambientales en las obras viales, impidiendo que éstas sean concluidas al 100%.

En este sentido, para la presente investigación, objeto de análisis e implementación del Plan de Relaciones Comunitarias como herramienta de gestión socioambiental, se aplicará la investigación en la carretera Cruce Congacha - Señor de la Humildad - Cueva Blanca, de 13.008 km de longitud, forma parte de la red vial vecinal (secundaria), la vía está ubicada en el distrito de Incahuasi, provincia de Ferreñafe, departamento de Lambayeque. Esta ruta, está a cargo de Provias Descentralizado (PATS<sup>1</sup>), organismo que pertenece al mismo Ministerio de Transportes y Comunicaciones que se encarga de mantener y ampliar las vías, específicamente

---

<sup>1</sup> Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PATS) que tiene como objetivo facilitar el acceso vial sostenible de la población rural del Perú a servicios básicos, empleo y mercados para contribuir a la reducción de pobreza.

las redes viales secundarias interprovinciales - distritales y caminos de herradura, involucrando directamente dentro de la ejecución de trabajos a las comunidades de influencia directa del proyecto.

El Proyecto Especial de Transportes, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – Provias Descentralizado, del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, convocó a la Adjudicación Directa Pública N° 010-2015-MTC/21, para seleccionar a la Empresa Consultora que elaborará el expediente técnico Mejoramiento del Camino Vecinal Cruce Congacha - Señor de la Humildad - Cueva Blanca, con un valor referencial de S/. 362,759.81 nuevos soles.

El tres de diciembre del año dos mil quince (03.12.2015), se llevó a cabo el Acto de Otorgamiento de la Buena Pro, ocupando el primer lugar el Consorcio Vial G&S Ingenieros (Engineers G@S Company SAC - D&N Ingenieros Contratistas y Consultores SAC); la buena pro se adjudicó por un monto ascendente a S/. 326,483.83.

El 31 de diciembre del 2015, el Consorcio Vial G&S Ingenieros, firmo con PROVIAS DESCENTRALIZADO, el contrato de Servicios de Consultoría de Obra N° 186-2015- MTC/21 , para la elaboración del estudio definitivo para el Mejoramiento del Camino Vecinal Cruce Congacha - Señor de la Humildad - Cueva Blanca.

Con fecha 25 de noviembre 2018, la firma Supervisora Cal y Mayor y Asociados, realiza la revisión del Plan de Manejo Ambiental, del Estudio del Impacto Ambiental que forma parte del Expediente Técnico de Obra, evidenciándose deficiencias en el Plan de Manejo Ambiental, Programa de Asuntos Sociales y Plan de Compensaciones y Reasentamiento Involuntario (PACRI), este último se torna a líneas económicas, por el cual la Entidad Contratante no ha fortalecido su Plan de Compensaciones y Reasentamiento Involuntario, no cumple con el pago total de predios afectados y a ello se suma a que la Empresa Contratista no cuenta con un Plan de Relaciones Comunitarias que fortalezca y corrija las carencias encontradas



en el desarrollo del Programa de Asuntos Sociales, que facilite minimizar los impactos socioambientales negativos y fortalezca la relaciones armoniosas con las poblaciones afectadas por el desarrollo del proyecto.

Teniendo en consideración la problemática actual, en que gran parte de las obras viales puestas en marcha por el Gobierno Central, no son culminados al 100% por problemas socioambientales y por el deficiente estudio del Plan de Manejo Ambiental y Plan de Compensaciones y Reasentamiento Involuntario (PACRI) en obras terrestres; surge la necesidad de realizar la implementación del Plan de Relaciones Comunitarias y evaluar su eficacia como instrumento de gestión social que coadyuve a mejorar las deficiencias de los planes y programas contenidos en el Plan de Manejo Ambiental del Estudio de Impacto Ambiental.

## **1.2. Formulación del problema**

¿Cuál es la Eficacia del Plan de Relaciones Comunitarias en la Gestión de Conflictos Socioambientales en Obras Viales, Caso: Mejoramiento de la Carretera Congacha – Cueva Blanca, Región Lambayeque, 2019?

## **1.3. Justificación de la investigación**

### **1.3.1. Justificación científica**

La investigación contribuirá a diseñar y elaborar el Plan de Relaciones Comunitarias a través de indicadores de eficacia, que mediante los rangos de valoración; permitan evaluar los resultados de las actividades propuestas por el ejecutor de obra en la gestión socioambiental y resolución de conflictos.

El análisis, cualitativo de las actividades contenidas en el plan, permitirá comprender las interacciones de los individuos y grupos que forman parte de los espacios en donde se desarrolla los conflictos sociales; que, mediante la teoría de

la acción social de Max Weber, se analizará la intersubjetividad de la conducta humana en el comportamiento del conflicto social.

En este sentido, se pretende generar una alternativa de complemento a las deficiencias presentadas en los planes y programas insertados en el Plan de Manejo Ambiental de las obras viales, y se genere mecanismos de resolución de conflictos socioambientales a través de la validación de las teorías científicas.

### **1.3.2. Justificación técnica – practica**

El Plan de Relaciones Comunitarias, favorecerá a proyectos similares y a la Entidad Contratante (Provias Descentralizado), quien a partir de la evaluación de la herramienta de gestión social, solicitará a las empresas contratistas, incluir dentro de sus sistemas de trabajo, el Plan de Relaciones Comunitarias, como instrumento principal en la gestión de conflictos socioambientales y relacionamiento comunitario apropiado con las poblaciones de las áreas de influencia directa en indirecta en donde se desarrolla el proyecto.

### **1.3.3. Justificación institucional y personal**

En atención a las labores realizadas en obras viales como Relacionista Comunitario y Especialista Social, así como la propuesta solicitada por Provias Descentralizado en incluir planes de relaciones comunitarias en las bases de las licitaciones públicas, se inserta a la investigación el plan de relaciones comunitarias para la gestión de conflictos socioambientales en obras civiles; mismo que su culminación contribuirá a la mejora de los componentes sociales de los Expedientes Técnicos de Obra y lograr alcanzar el grado de Maestro en Ciencias, con mención en relaciones comunitarias y gestión de conflictos socioambientales.

#### **1.4. Objetivos de la investigación**

##### **1.4.1. Objetivo general**

Evaluar la Eficacia del Plan de Relaciones Comunitarias en la Gestión de Conflictos Socioambientales en Obras Viales, Caso: Mejoramiento de la Carretera Congacha – Cueva Blanca, Región Lambayeque, 2019.

##### **1.4.2. Objetivos específicos**

- Diagnosticar las principales características socioeconómicas de la población afectada por el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca.
- Identificar los actores sociales participantes en los conflictos socioambientales en obra.
- Analizar los conflictos socioambientales identificados durante el proceso constructivo de la carretera Congacha – Cueva Blanca.
- Evaluar los planes implementados por la empresa contratista en la atención de reclamos socioambientales producidos por el efecto constructivo de la obra.

## CAPITULO II

### MARCO TEORICO

#### 2.1. Antecedentes de la investigación

##### 2.1.1. Internacionales.

Rodríguez (2015), en su tesis titulada “Estudio y Diseño del Sistema Vial de la “Comuna San Vicente de Cucupuro” de la Parroquia Rural de El Quinche, del Distrito Metropolitano de Quito, Provincia de Pichincha” elaborada para optar el título profesional de Ingeniero Civil, en la Universidad Internacional del Ecuador, menciona:

En la comunidad de San Vicente de Cucupuro, en el cantón Quito, provincia de Pichincha, la falta de vías afecta a la población, durante la época lluviosa, cuando la saturación del suelo arcilloso y los mantos rocosos impiden la circulación peatonal y vehicular adecuada ocasionando accidentes y pérdidas económicas para las actividades agrícolas que en este sector se desarrollan.

En la época seca el problema principal es la existencia masiva de partículas de polvo que ocasionan enfermedades de carácter respiratorio afectando directamente a la salud de la población en especial de los niños de la comunidad.

Se considera a la comunidad de San Vicente de Cucupuro, una de las más importantes, ya que es el centro de las actividades agrícolas de la zona, y en los últimos años se ha visto beneficiado con proyectos de inversión social de parte de las autoridades locales con el apoyo del gobierno central, así como de la cooperación internacional.

A pesar de toda esta inversión la población no cuenta todavía con todos los servicios básicos viales necesarios que son indispensables para que una comunidad se encamine en la ruta del desarrollo.

Martínez, Ortega y Ramírez (2010), manifiesta en el trabajo titulado, “Diagnóstico de la gestión socio ambiental en proyectos viales concesionados en Colombia a partir de estudios de caso”, de la Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia, que el alcance del manejo ambiental e inclusión de aspectos sociales va desde la concepción del proyecto, viabilidad y planificación hasta la operación del mismo:

Se debe identificar en las diferentes actividades de una concesión vial, las implicaciones sociales y ambientales que se generen y los costos que conlleva su gestión, de tal forma que el concesionario tenga claras sus responsabilidades y obligaciones en todas las actividades que desarrolle, y a su vez, las autoridades ambientales y los actores encargados del seguimiento cuenten con herramientas para llevar a cabo la supervisión de su cumplimiento. La investigación tiene como objetivo principal, realizar un diagnóstico del manejo social en proyectos de infraestructura, a partir de estudios de caso, que conlleve en futuras investigaciones a la formulación de lineamientos básicos que permitan la elaboración de una guía de manejo ambiental que incluya los aspectos sociales a tener en cuenta en cada una de las fases de un proyecto vial concesionado en Colombia. Posteriormente, se llevó a cabo una sistematización de experiencias de caso en el manejo social de proyectos viales concesionados y proyectos de infraestructura en general, en Colombia y países de Latinoamérica como Chile y Perú; y finalmente, se realizó la discusión sobre los aspectos sociales identificados y sus falencias, y las respectivas conclusiones y recomendaciones que sirven como base para la formulación de los lineamientos sociales que debe contemplar una guía ambiental para vías concesionadas.

### **2.1.2. Nacionales.**

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

El cumplimiento de los estándares de calidad requeridos para la ejecución de una obra se hace posible a través de los Sistemas de Gestión, los cuales establecen niveles de seguridad y salud para los trabajadores no solo como parte de los compromisos sociales de la empresa sino también como estrategia de gestión para asegurar la continuidad de los trabajos en obra. Al mismo tiempo permiten realizar el control de avance en función a la productividad en obra y así garantizar la ejecución en los plazos establecidos para el proyecto en cuestión. Si bien una obra de infraestructura vial busca el desarrollo económico, social y cultural de las sociedades, también altera la estructura socio-económica de la región. Aunque el objetivo principal de la empresa consiste en generar utilidades, pueden contribuir al mismo tiempo al logro de objetivos sociales y medioambientales, deben afirmar también su responsabilidad social, asumiendo voluntariamente compromisos que van más allá de las obligaciones reglamentarias y convencionales.

Medina y Victoria (2012), en su tesis “Propuesta de un Sistema de Gestión Ambiental para el Servicio de Conservación Vial de la Carretera Cañete Lunahuaná Pacarán Chupaca”, para optar el título Profesional de Ingeniero Civil, en la Universidad Nacional de Ingeniería, manifiesta:

Que de la matriz causa – efecto, se determinó que los parámetros ambientales más sensibles de afectación son: calidad del suelo, calidad del aire, nivel de ruido y calidad del agua. Los aspectos ambientales significativos del proyecto son las actividades que usa material asfáltico, remoción de derrumbes y limpieza de obras de arte. El Sistema de Gestión Ambiental permite el uso eficiente de recursos y un control sistemático de las actividades del mantenimiento de carreteras, mediante la elaboración de la política ambiental, procedimientos y programas de gestión ambiental, dentro del marco legal vigente.

El objetivo general, es disponer de un Sistema de Gestión Ambiental para las actividades del Servicio de Conservación Vial de una Carretera de bajo volumen de tránsito. Concluye que la matriz causa efecto se determinó que los parámetros ambientales más sensibles

a los distintos aspectos ambientales del proyecto son: calidad del suelo, calidad del aire y nivel de ruido con clasificación de alto, mientras que la calidad de agua es menos sensible de afectación con un puntaje de medio. De esta manera se contribuirá a optimizar el manejo socio - ambiental en las actividades de conservación vial. La implementación de un Sistema de Gestión Ambiental (SIGA), favorece la mejora continua del desempeño ambiental en las actividades de mantenimiento de carreteras, ya que se fomenta el cuidado del ambiente en cada una de las actividades; mediante procedimientos precisos con objetivos y metas definidos para lograr resultados de acuerdo a la política ambiental de la empresa y el marco legal vigente. La implementación del Sistema de Gestión Ambiental, posiciona y mejora la imagen de la Contratista de Carreteras en un marco de Instituciones comprometidas con el cuidado del ambiente. El Sistema de Gestión Ambiental permite el uso eficiente de recursos y control de las actividades del mantenimiento de carreteras, mediante la elaboración de la política ambiental, procedimientos ambientales y programas de gestión ambiental; fomentando una cultura documentada.

### **2.1.3. Locales**

Arana (2002) en su tesis titulada “Resolución de Conflictos Medioambientales en la Microcuenca del Rio Porcón, Cajamarca 1993 – 2002” para alcanzar el grado de Maestro en Sociología en la Pontificia Universidad Católica del Perú, concluye lo siguiente:

Los conflictos medioambientales existentes entre las empresas mineras y las comunidades campesinas de su entorno, giran alrededor de la posición y calidad de recursos naturales fundamentales como la tierra y el agua. Por un lado, se tiene el interés de las comunidades campesinas al acceso del agua y suelo en condiciones que garantice su salud y la de sus animales; y el de otro, el de la empresa minera que hace uso extensivo de esos recursos con técnicas industriales que, por lo general, impactan negativamente sobre la calidad de los recursos hídricos.

“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”, el análisis del proceso de resolución de conflictos muestra efectivamente que los conflictos medioambientales comienzan a ser percibidos como tales por los campesinos cuando interviene la empresa minera en la zona y compite por el control y utilización del mismo espacio territorial. En zonas donde ya se implementaron proyectos mineros, los conflictos giran en torno a la magnitud de la afectación y a la participación de los beneficios de la actividad. Los reclamos de las comunidades aparecen como manifestaciones de un malestar más general, originado en el cambio acumulado sobre la forma de vida anterior a las operaciones mineras, agravado muchas veces por la naturaleza de las relaciones establecidas con sus representantes y la sensación de desgobierno sobre el propio destino, sumada muchas veces a la sensación, más que al cálculo, sobre la relación costo - beneficio.

## **2.2. Bases teóricas**

### **2.2.1. Teoría del funcionalismo sociológico**

Coser (1961, p.173) Para el funcionalismo sociológico, la sociedad es concebido como un todo integrado, y en el cual el conflicto social es inherente a la estructura social; y puede contribuir al mantenimiento, ajuste o adaptación de las relaciones sociales y de las estructuras sociales.

Los conflictos sociales - según este enfoque teórico – son útiles en la medida que evidencia los problemas que afectan al sistema y posibilita su tratamiento para garantizar la estabilidad social. Esta apreciación positiva del conflicto, fundamenta la construcción de instrumentos y métodos para la prevención y resolución de los conflictos, pero sobre todo para ir construyendo sociedades más tolerantes. La presencia del conflicto es en



tal sentido una manifestación del funcionamiento del mecanismo equilibrador de la sociedad.

Ahora bien, el desarrollo de este enfoque de los conflictos como inherentes al sistema ha dado pie para el surgimiento de técnicas y métodos de prevención, de negociación, monitoreo de conflictos sociales con un alto grado de especialización y detalle. Se han desarrollado técnicas del diálogo entre actores sociales dentro de la perspectiva de crear espacios de concertación para la resolución de conflictos. Han surgido escuelas metodológicas para el diálogo democrático; se han creado espacios institucionales para la negociación de conflictos; se han construido marcos institucionales para legitimar la opción del diálogo. Como es natural, cuando se pone demasiado énfasis en las técnicas de prevención de conflictos o en las estrategias de negociación, se puede perder de vista el origen del conflicto para dar fuerza a la concepción de la sociedad como un todo integrado que requiere sanar sus puntos críticos que la afectan.

Un conflicto social es considerado positivo cuando su solución permite la estabilidad del sistema y cuando los actores en conflicto logran establecer nuevos equilibrios de poder alterados por la intensidad de la confrontación. Para alcanzar este equilibrio se requiere construir nuevos consensos sociales y políticos. El consenso - en el enfoque teórico del funcionalismo sociológico - es indesligable del conflicto; ambos son elementos fundamentales de la estructura social, y como tales permiten que los actores sociales puedan llegar a acuerdos.

### **2.2.2. Teoría del conflicto social en el marxismo**

Marx (1818, p.350), el conflicto social está en el centro de sus reflexiones teórico prácticas; se fundamenta esta afirmación en la definición que se tiene de la sociedad constituida por clases sociales y de la lucha de clase como

el elemento que define la transformación por de las relaciones sociales. Sin clases no puede haber conflicto, y es mediante éste que las clases se relacionan y se enfrentan.

Ahora bien. El reconocimiento de la existencia de una sociedad de clases no implica la existencia de un clima permanente de conflicto de clases, o una situación constante de conflictividad o de disputas en torno el poder. Si bien Marx considera que las clases solo se constituyen mediante el conflicto, ésta sólo tiene un rol transformador de las relaciones de poder cuando la clase participa como tal en una lucha política. Marx, utiliza dos conceptos relevantes: Clase en sí y Clase para sí. El primer término se refiere a un grupo que tiene una situación de clase común; el segundo, se refiere a una clase organizada para el conflicto.

Es por tanto posible resumir que en la teoría marxista de manera general los conflictos sociales tienen las siguientes particularidades:

- Que no es solo la unión de individuos guiados por intereses comunes los que determina el conflicto de clases sino solo los relacionados con las luchas políticas. El conflicto, según Marx, sobreviene cuando diversos grupos se esfuerzan por aumentar o acceder al poder; desde esta perspectiva, el cambio, producto de este conflicto, va a engendrar nuevas tensiones y conflictos.
- Que el conflicto es una oportunidad para la transformación social. El potencial de oportunidades vitales, en ciertas sociedades – como lo señala Dahrendorf – suele ser mayor de lo permitido por las estructuras existentes.
- Aunque el conflicto social se asocia con la violencia, no necesariamente están asociadas ni constituyen un tránsito inevitable. No obstante, desde la perspectiva marxista, y de la teoría del cambio social, la violencia es

considerada como un elemento determinante en el desarrollo de los conflictos.

### **2.2.3. Teoría de la planificación social como base sostenible de los proyectos.**

Landa (1920, p. 45), planificar significa que los ejecutivos estudian anticipadamente sus objetivos y acciones y sustentan sus actos no en corazonadas sino con algún método, plan o lógica. Los planes establecen los objetivos de la organización y definen los procedimientos adecuados para alcanzarlos.

Asimismo, menciona en cuanto al mantenimiento de una carretera, sea ésta distrital, provincial o departamental, tanto los gobiernos locales como regionales deben tener en cuenta dos tipos de planificación:

- **Planificación económica y social:** en donde los órganos de los gobiernos gubernamentales, elaboren su inventario de recursos y necesidades y la determinación de metas y de programas que han de ordenar esos recursos para atender necesidades, referentes al desarrollo económico y al mejoramiento social del país.
- **Planificación física o territorial:** es importante que se analice la adopción de programas y normas adecuadas, para el desarrollo de los recursos naturales, dentro de los cuales se incluyen los agropecuarios, minerales y la energía eléctrica, etc., para el crecimiento de ciudades y desarrollo regional urbano – rural.

Uno de los objetivos principales de la construcción de carreteras es el mejoramiento de la infraestructura de transportes. El mejoramiento de vías deterioradas y la construcción de nuevas carreteras facilitan el

transporte y disminuyen el tiempo de viaje. Asimismo, la construcción de carreteras anchas y con buena visibilidad disminuye el número de accidentes de vehículos y los peligros asociados con el viaje.

Con el mantenimiento de las vías de comunicación (carreteras), ésta llega a ser muy populares y útiles para el transporte de personas y productos, porque estimula los intercambios. El aumento de los negocios puede ser positivo, como en el caso de venta de madera, o negativo, como en el caso de la llegada de madereras, petroleras o mineras (por ejemplo, el bagüazo, conflicto originado por la débil comunicación entre autoridades e indígenas).

Los efectos económicos de la llegada de una carretera dependen mucho de las intervenciones de la autoridades regionales y locales en educar a la gente sobre la finalidad en que se proyecta una carretera y cómo van a ser beneficiados, para ello es importante que se realice un programa informativo en donde los principales involucrados sea la comunidad quienes poseen un alto grado de representatividad en los procesos que los realizan los gobiernos.

#### **2.2.4. Teoría de la acción social**

Entre las teorías sociológicas, algunas se fundamentan en la acción individual. Weber (2000, p. 71 expresó: *“En la acción está contenida toda la conducta humana en la medida en que el actor le asigna un sentido subjetivo”*.

Se entiende por "acción " una conducta humana en la que el individuo, o individuos, que la producen, la establecen con un sentido subjetivo. Para la sociología la acción social, se refiere de manera general, al análisis del comportamiento humano en los diferentes medios sociales. Max Weber define la acción social como cualquier tipo de proceder humano orientado

por las acciones de otro, las cuales pueden ser presentes o esperadas como futuras.

La esencia de una teoría de la acción es la descripción adecuada de las motivaciones y de las causas que promueven la acción social. En este sentido, la subjetividad es la propiedad de las percepciones, argumentos y lenguaje basados en el punto de vista del sujeto, y por tanto influidos por los intereses y deseos particulares del sujeto. La propiedad opuesta es la objetividad, que los basa en un punto de vista intersubjetivo, no prejuiciado, verificable por diferentes sujetos.

Max Weber reconoce que existen otros tipos de acción en la vida humana ya que no todas las acciones son acciones sociales y, más ampliamente, admite la idea de que se pueda poner en el centro de una teoría sociológica otro fenómeno que no sea la acción. Empero, la hipótesis del autor de *Economía y sociedad* es que la acción social constituye el problema central de la sociología interpretativa debido a su relevancia en la vida colectiva. De hecho, la comprensión concreta de la acción social se da de dos maneras: directa, mediante la observación del sentido subjetivo del acto de otra persona, e indirecta, a través de la comprensión del motivo mediante la reproducción en nosotros del razonamiento intencional del actor, o bien por medio de la empatía cuando los actos referidos tienen un carácter emocional. Weber concibe a la sociología como una ciencia empírica que busca establecer regularidades, por lo cual propone identificar y explicitar la orientación de la acción de los individuos. En otras palabras, lo comprensible de la acción humana es posible merced la intencionalidad de los actores para hacer de ésta un medio o un fin.

La acción es una acción social cuando está orientada por la acción de otros, quienes pueden ser individuos reales y conocidos, o bien individuos

supuestamente reales. Profundizando su reflexión, Weber asevera que la acción social, como cualquier otra acción, puede dividirse en cuatro categorías en función de la orientación del proceder social: 1) la acción racional con arreglo a fines "determinada por expectativas en el comportamiento tanto de objetos del mundo exterior como de otros hombres, y utilizando esas expectativas como condiciones o medios para el logro de fines propios racionalmente sopesados y perseguidos"; 2) la acción racional con arreglo a valores "determinada por la creencia consciente en el valor ético, estético, religioso o de cualquiera otra forma como se le interprete propio y absoluto de una determinada conducta, sin relación alguna con el resultado, o sea puramente en méritos de ese valor"; 3) la acción afectiva que es determinada por emociones y estados de ánimo, y 4) la acción tradicional que es determinada por una costumbre arraigada. Cuidando siempre de introducir matices a su reflexión, el sociólogo manifiesta que muy rara vez la acción social está orientada exclusivamente por uno u otro de estos tipos. Estos cuatro tipos de acción engloban, según su autor, a la gran mayoría de las acciones reales, pero no pueden pretender representar a todas las acciones ni tampoco impedir *a priori* la existencia de otro tipo de acción.

### **2.3. Bases legales**

El plan de participación ciudadana (PPC), dentro del cual se incluye el desarrollo de los talleres participativos responde al cumplimiento de la legislación peruana y en particular a la R.O. N° 006-2004-MTC/16. En tal sentido en todo el proceso se consideró la participación activa de la ciudadanía del área de influencia, especialmente de las personas que podrían ser impactadas, por el proyecto de infraestructura vial, tomando su opinión y propuestas, de tal manera que sean incorporadas en el proceso de ejecución del Estudio de Impacto Ambiental.

### **2.3.1. Normatividad Ambiental Nacional sobre obras viales**

#### **a) Ley General del Ambiente, ley N° 28611**

Emitida el 13 de octubre del 2005, en el artículo N° 50, menciona los deberes del estado en materia de participación ciudadana, son los siguientes: promover el acceso oportuno a la información; capacitar, facilitar asesoramiento y promover la participación activa de las entidades dedicadas a la defensa del medio ambiente; establecer mecanismos de participación ciudadana para cada proceso de involucramiento de personas naturales y jurídicas; eliminar las exigencias y requisitos de forma que obstaculicen o limiten la libre participación de la personas naturales o jurídicas; velar porque cualquier persona natural o jurídica pueda acceder a los mecanismos de participación ciudadana y rendir cuentas acerca de los mecanismos, procesos y solicitudes de participación ciudadana a su cargo.

#### **b) Ley N° 27117: Ley General de Expropiaciones. (10/05/1999)**

Ley, mediante el cual el estado toma el control de las tierras que están adyacentes a la plataforma en donde se realizará los mejoramientos correspondientes; dicha ley ingresa en funcionamiento, cuando existe negación por parte de los propietarios, que a pesar de haberse dado y/o emitido las compensaciones necesarias, surge oposición para la ejecución de las obras publicas.

#### **c) Ley N° 27446: Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental. (23/04/2001)**

Expresa las normativas ambientales y sociales que se debe aplicar en el desarrollo de los proyectos, en el cual se genere responsabilidad social y ambiental, preservando las condiciones naturales del suelo en el cual se hace uso para su explotación.

d) **Ley N° 27308: Ley Forestal y de Fauna Silvestre. (16/07/2000)**

Describe la normativa de protección de la flora y fauna silvestre, en el cual se tenga que aplicar todos los procedimientos adecuados en las zonas de influencia directa en donde se desarrolla los proyectos; con el fin de preservar las condiciones naturales de las áreas protegidas. Asimismo, se vincula aspectos de cuidado del agua, bosques, etc.

e) **Decreto Supremo N° 085 - 2003-PCM**

Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido. (24/10/2003).

Indica los estándares máximos permisibles de ruido que debe existir en el ambiente, con la finalidad de no afectar la salud humana.

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

Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental del Aire, señala que el Ministerio de Salud es la autoridad competente para declarar los estados de alerta cuando se exceda o se pronostique exceder severamente la concentración de contaminantes del aire, así como para establecer y verificar el cumplimiento de las medidas inmediatas que deberán aplicarse en el caso de presentarse un estado de alerta.

g) **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)**

El presente Reglamento norma la participación de las personas naturales, organizaciones sociales, titulares de proyectos de infraestructura de transportes, y autoridades, en el procedimiento por el cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, subsector



Transporte, desarrolla actividades de información y diálogo con la población involucrada en proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación; así como en el procedimiento de Declaración de Impacto Ambiental, Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado (EIASd) y detallado (EIAAd), con la finalidad de mejorar el proceso de toma de decisiones en relación a los proyectos.

h) **D.L. N° 20081: Amparo de la normatividad especial que regula el derecho de vía. (2001)**

Establece que, el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción (hoy Ministerio de Transportes y Comunicaciones) fijarán el derecho de vía, en atención a la categoría y clasificación de las carreteras, así como a las características topográficas de las regiones en las que se ejecuten los proyectos viales.

i) **Ley N° 27314: Ley General de Residuos Sólidos. (21/07/2000)**

La Ley 27314 se aplica a las actividades, procesos y operaciones de la gestión y manejo de residuos sólidos, desde la generación hasta su disposición final, incluyendo las distintas fuentes de generación de dichos residuos, en los sectores económicos, sociales y de la población. Asimismo, comprende las actividades de internamiento y tránsito por el territorio nacional de residuos sólidos.

### **2.3.2. Normatividad Ambiental Sectorial sobre obras viales**

a) **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)**

Resolución mediante el cual establece el registro de empresas o instituciones públicas o privadas para elaborar Estudios de Impacto

Ambiental en el Sector Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

- b) **Decreto Ley N° 25862: Ley Orgánica del Sector Transportes Comunicaciones, Vivienda y Construcción. (18/11/1992).**

La presente ley, determina y regula el ámbito, estructura y funciones del Sector Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. Las empresas del Estado, y los organismos e Instituciones Públicas Descentralizadas del Sector, se regirán por sus respectivas leyes de creación y por sus Estatutos Sociales o Reglamentos según sea el caso.

- 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 procedimientos y/o normativas que las empresas deben tomar en cuanto en la elaboración de estudios de impacto ambiental, en concordancia con las normativas ambientales y sociales aprobadas.
- d) **Resolución Suprema N° 000 – 2004 - ED: De los Estudios de Evaluación e Impacto Arqueológicos.**

Aprueba el Reglamento de Organización y Funciones y CAP del Instituto Nacional de Cultura, establece que el Instituto Nacional de Cultura es el organismo central y responsable de la promoción y desarrollo de las manifestaciones culturales del país y de la conservación del Patrimonio Cultural de la Nación.

- e) **Ley 25238 – Art. VI:** De acuerdo a la legislación ambiental, toda persona tiene el derecho de participar en la definición de la política y en la adopción de las medidas de carácter nacional, regional y local relativas al medio ambiente y a los recursos naturales. De igual modo, a ser informada de las medidas o actividades que puedan afectar directa o

indirectamente la salud de las personas o de la integridad del ambiente y los recursos naturales.

Todos están obligados a proporcionar a las autoridades las informaciones que éstas requieran en el ejercicio de sus atribuciones para el control y vigilancia el medio ambiente.

## **2.4. Marco conceptual**

### **2.4.1. Plan de Relaciones Comunitarias**

León (2001) en la Guía de Relaciones Comunitarias del Ministerio de Energía y Minas, señala:

El Plan de Relaciones Comunitarias (PRC), constituye una herramienta de gestión socio ambiental que se orienta a implementar procesos que permitan manejar de una manera adecuada socialmente las actividades y operaciones de la empresa en la zona, mediante una eficiente y transparente relación con los grupos de interés y población local presentes en las zonas de influencia del proyecto.

El objetivo de este plan es el de regular las relaciones entre poblaciones y empresas y ayudar a gestionar los problemas socioambientales que enfrenta el sector con las comunidades asentadas en sus áreas de influencia.

Un Plan de Relaciones Comunitarias puede ser corporativo y envolver varios proyectos, o ser específico para un proyecto. El Plan de Relaciones Comunitarias resume las principales medidas de manejo socio económico y forma parte del Estudio de Impacto Ambiental.

A continuación, se mencionan los subprogramas que pueden contener un Plan de Relaciones Comunitarias en obras viales:

- **Subprograma de Relaciones Comunitarias** Constituye un instrumento básico de gestión ambiental, que resume las principales medidas de manejo socioeconómico que el Titular del Proyecto deberá aplicar, como parte de su compromiso de Responsabilidad Social, contribuyendo de esta manera al desarrollo sostenible de la localidad, ubicadas en el Área de Influencia del Proyecto.

Basados en el paradigma de la Responsabilidad Social, que identifica, incorpora y moviliza los intereses y actividades de todos los grupos de interés dentro de la visión, políticas y prácticas de la empresa, la Responsabilidad Social debe ser entendida como una visión de negocio, necesaria para la sustentabilidad y competitividad del Proyecto, que integra armónicamente el respeto por los valores éticos, las personas, la comunidad y el ambiente. En este contexto, la empresa, por ser parte del sistema social, además de producir un servicio, para asegurar su estabilidad, continuidad y crecimiento, debe cumplir objetivos sociales, lo que no significa que deba encargarse de los problemas sociales (de carácter estructural que competen al sector público) que aquejan al común de la población, sino que se constituirá como un aliado que contribuya al desarrollo comunitario sostenible donde actúa. El Plan de Relaciones Comunitarias, permite asegurar el desarrollo sostenible de las poblaciones involucradas en el ámbito del Proyecto, implementando para ello medidas que permitan potenciar los efectos e impactos socio-económicos positivos y mitigar o controlar los adversos.

- **Subprograma de contratación de mano de obra local:** Este subprograma, busca maximizar las oportunidades de empleo de la población local en la ejecución del proyecto y minimizar la expectativa del mismo. La empresa exhortará a sus contratistas a que la contratación de la mano de obra no calificada, requerida en la etapa de construcción,

sea cubierta por pobladores involucrados en el Área de Influencia del Proyecto. Para la contratación de mano de obra, no calificada no existirá la distinción de género, por lo tanto, ambos sexos serán considerados, en diferentes áreas del trabajo, según la demanda laboral. De acuerdo a sus capacidades y habilidades, de acuerdo al perfil requerido por el puesto. La empresa realizará un trabajo coordinado con las autoridades comunales y locales para la comunicación eficiente de la convocatoria y las condiciones y restricciones laborales que la empresa aplicará para la contratación de trabajadores locales.

- **Subprograma de compras locales:** Es necesario tener presente para la etapa de construcción que en la zona del proyecto se cuente con unos pocos establecimientos de servicios y de comercio, siendo bastante probable y, sean los que se beneficien con la ejecución de este sub programa.

De forma similar al caso de las expectativas por empleo, también hay expectativas de que la empresa compre los productos locales que requiera y que se encuentran en el AID, comportamiento que deberá asumir en todas las zonas por donde pase la ruta del camino vecinal, a fin de abastecer sus operaciones. Debe considerarse que al igual que en el caso de empleo, la decisión de comprar productos fuera del área de influencia, bajo ciertas circunstancias, puede generar impactos negativos.

Como consecuencia de esto, la empresa Contratista deberá detallará un plan con los siguientes objetivos:

- Maximizar las oportunidades de compra de productos a nivel regional.

- Minimizar las expectativas locales en referencia a potenciales compras locales de todo tipo de productos; Sobre este punto la población local es consciente de sus limitaciones.
- **Subprograma de participación ciudadana:** El Plan de Participación Ciudadana para la elaboración y evaluación de Estudios Ambientales constituye el documento mediante el cual el Titular del Proyecto, describe las acciones y mecanismos dirigidos para la realización del diálogo con la población involucrada e informar acerca del Proyecto. Así mismo la Participación Ciudadana posterior a la aprobación de los Estudios Ambientales, también se desarrollará durante la ejecución del Proyecto y que forma parte del Plan de Relaciones Comunitarias.

#### **2.4.2. Conflictos Socioambientales en obras viales**

Las preocupaciones de las personas sobre sus recursos naturales se originan muchas veces cuando estos pueden verse afectados por la intervención de los proyectos de carreteras, puesto que mucho de ellos generan la degradación o posibilidad de contaminación ambiental en el uso de las fuentes de agua. Las familias de las áreas de influencia directa de los proyectos, expresan sus demandas con diversas manifestaciones sociales con el fin de proteger o cuidar su medio de vida, sobre todo cuando consideran que los principales responsables de la contaminación y/o degradación son agentes externos (por ejemplo, las empresas extractivas, constructoras). Adicional a ello hay que considerar que los recursos no solo son utilizados para sus actividades económicas, son también recursos simbólicos, pues forman parte de su modo de vida (ser agricultor, ganadero, cazador, etcétera), lo que les da identidad y pertenencia (Buckles, 2000, p. 180).

Según Bucknall (2000, p.75), la relación con el medio ambiente que afecta el nivel de pobreza, varía de acuerdo al contexto socioeconómico local y la política macroeconómica. Esto último es importante en un país como el Perú, donde existe un alto interés del Estado por promover la inversión privada, en especial la inversión de empresas mineras, y donde el Estado no reconoce los diversos usos y significados que las poblaciones dan a sus recursos, en especial, al recurso tierra.

Burton (1989, p.180), señala que “el conflicto describe una relación en la que cada parte percibe las metas, valores, intereses y comportamientos del otro como antítesis de los suyos”. Los conflictos son, por lo tanto, situaciones específicas que se dan cuando interactúan dos o más actores sociales (individuos o grupos) por el interés sobre un mismo recurso. El conflicto es la percepción que tienen los actores sobre un recurso material o simbólico escaso o en disputa.

Buckles y Rusnak (2000), el conflicto socioambiental alude al interés por el uso de uno o más recursos naturales. Este interés se manifiesta a través de temores en el daño o riesgo de contaminación principalmente de la tierra y del agua, debido a que estos recursos son base para la producción y reproducción de los pobladores, sobre todo del área rural. El conflicto producido por el uso de los recursos naturales tiene diversas razones, en primer lugar, los recursos naturales se encuentran integrados e interconectados en un espacio donde las acciones de un individuo o grupo pueden causar ciertas externalidades; en segundo lugar, los recursos naturales están integrados en un espacio social compartido donde se establecen relaciones complejas y desiguales entre diversos actores sociales; en tercer lugar, la escasez de los recursos naturales aumenta debido al rápido cambio ambiental, el aumento de la demanda y su

distribución inequitativa y finalmente, los recursos son usados por las personas de manera simbólica.

La Defensoría del Pueblo (2005, p.200), define a los conflictos ambientales como:

*“aquellas disputas entre actores desiguales referentes a las modalidades de uso y manejo de los recursos naturales, el acceso a estos, y la generación de problemas de contaminación. Los más visibles son los derivados de actividades extractivas (minería, hidrocarburos, tala) que se ven exacerbados por un marco legal inadecuado que promueve y atrae la inversión privada sin fijarle condiciones apropiadas para la relación con las poblaciones del entorno, por lo que no cautela los derechos de los ciudadanos y de la comunidad”.*

## 2.5. Definición de términos básicos

- **Plan de Relaciones Comunitarias (PRC).** Es un instrumento de gestión social que permite el adecuado manejo y fortalecimiento de la relación entre un proyecto y las comunidades presentes en su Área de Influencia. (DGASA – Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Enero 2001).
- **Conflicto social.** Es un proceso complejo en el cual sectores de la sociedad, el Estado y/o las empresas perciben que sus posiciones, intereses, objetivos, valores, creencias o necesidades son contradictorios, creándose una situación que podría derivar en violencia. (Coser, 2003, p.58).
- **Conflicto económico.** Es el que se presenta entre un sindicato y una empresa, o entre varios sindicatos y varias empresas, cuando se reclaman nuevas condiciones de trabajo o la modificación de las que están vigentes (Art.395 – CPP).



- **Conflicto Socioambiental.** El conflicto socioambiental se produce en el proceso humano de apropiación y transformación de la naturaleza y los sistemas tecnológicos que sobre ella intervienen. (León, 2008, p. 79).
- **Poblaciones indígenas.** Se utiliza para designar a aquellos grupos étnicos que se caracterizan por poseer formas de vida y organización distintas de las de las sociedades “industrializadas” (Sánchez, 2015, p.78).
- **Conflictividad:** Capacidad de originar conflictos, situación o circunstancia difícil o conflictiva. Estudio o investigación profunda de las etapas y sucesos de un conflicto específico (Buckles, 2000, p.115).
- **Derecho de Vía:** Se define como la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía de comunicación, carretera y sus servicios auxiliares. (León, 2008, p. 119).
- **Liberación de Áreas:** Proceso mediante el cual, se obtienen las áreas que no están contempladas dentro del derecho de vía; y que tienen que ser gestionadas por parte de los representantes del PACRI, para las compensaciones de ley. (Mora, 2001, p.91).

## 2.6. Hipótesis, variables e indicadores

### 2.6.1. Hipótesis

El plan de relaciones comunitarias es eficaz en la gestión de conflictos socioambientales en obras viales; caso: carretera Congacha – Cueva Blanca.

### 2.6.2. Variables

**Variable independiente:** Plan de Relaciones Comunitarias

Es un instrumento de gestión social que permite el adecuado manejo y fortalecimiento de la relación entre un proyecto y las comunidades presentes

en su Área de Influencia. (DGASA – Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Enero 2001).

**Dimensiones:** En la variable independiente interviene cuatro dimensiones

- Subprograma de relaciones comunitarias
- Subprograma de contratación de mano de obra local
- Subprograma de participación ciudadana
- Subprograma de compras locales

**Variable Dependiente:** Conflictos Socioambientales

Es un proceso complejo en el cual sectores de la sociedad, el Estado y/o las empresas perciben que sus posiciones, intereses, objetivos, valores, creencias o necesidades son contradictorios, creándose una situación que podría derivar en violencia. (Coser, 2003, p.58). Surge, por ejemplo, cuando una población observa que actividades extractivas como la minería afectan su calidad de vida y el medio ambiente en el que habitan, y deciden organizarse para exigirles a los que lo ocasionan, que remedien la situación.

**Dimensiones:** En la variable dependiente interviene dos dimensiones

- Plan de manejo ambiental/ Plan de Compensaciones (PACRI)

**Tabla 1**

**Operacionalización de variables e indicadores**

<b>Variables</b>	<b>Definición</b>	<b>Dimensión</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Técnicas e Instrumentos de recolección de datos.</b>	<b>Fuente de recolección de datos.</b>
<p>Plan de Relaciones Comunitarias (Variable Independiente)</p>	<p>Es un instrumento de gestión social que permite el adecuado manejo y fortalecimiento de la relación entre un proyecto y las comunidades presentes en su Área de Influencia.</p>	Subprograma de relaciones comunitarias	<p>N° de reuniones con autoridades locales. N° de reuniones entre afectados, contratista y supervisión. N° de reuniones personal de obra y contratista.</p>	<p>La observación La encuesta El cuestionario</p>	<p>Registro de participantes. Libro de actas. Cuaderno de obra. Información Contratista y Supervisión</p>
		Subprograma de contratación de mano de obra local.	<p>N° de contratación de personal foráneo. N° de contratación de personal local AID. N° de contratación de personal local All.</p>	<p>Entrevistas</p>	<p>Registro de participantes. Libro de actas. Cuaderno de obra. Información Contratista y Supervisión</p>
		Subprograma de participación ciudadana.	<p>N° de reuniones con autoridades locales que forman parte del Comité de Gestión Socioambiental.</p>		<p>Registro de participantes. Libro de actas. Cuaderno de obra. Información Contratista y Supervisión</p>
		Subprograma de Compras Locales	<p>N° de compras regionales. N° de compras locales.</p>		<p>Registro de participantes. Libro de actas. Cuaderno de obra. Información Contratista y Supervisión</p>
<p>Conflictos Socioambientales (Variable Dependiente)</p>	<p>Es un proceso complejo en el cual sectores de la sociedad, el Estado y/o las empresas perciben que sus posiciones, intereses, objetivos, valores, creencias o necesidades son contradictorios, creándose una situación que podría derivar en violencia.</p>	Plan de manejo ambiental	<p>N° de conflictos socioambientales. N° de protagonistas de los conflictos. Sectores sociales que participan en el conflicto. Razones de la protesta, demanda. N° de quejas y reclamos socio ambientales.</p>	<p>La observación La encuesta El cuestionario Entrevistas</p>	<p>Registro de participantes. Libro de actas. Cuaderno de obra. Información Contratista y Supervisión</p>

## CAPITULO III

### MARCO METODOLOGICO

#### 3.1. Ubicación geográfica

La investigación:

“Eficacia del Plan de Relaciones Comunitarias en la Gestión de Conflictos Socioambientales en Obras Viales, Caso: Mejoramiento de la Carretera Congacha – Cueva Blanca, Región Lambayeque, 2019”

Cuenta con la siguiente ubicación geográfica:

Lugar : Cruce Congacha – Señor de la Humildad – Cueva Blanca  
Distrito : Incahuasi  
Provincia : Ferreñafe  
Región : Lambayeque

El proyecto tiene las siguientes coordenadas geográficas UTM – WGS84 DATUM, Zona 17 Sur, del inicio y final del camino vecinal:

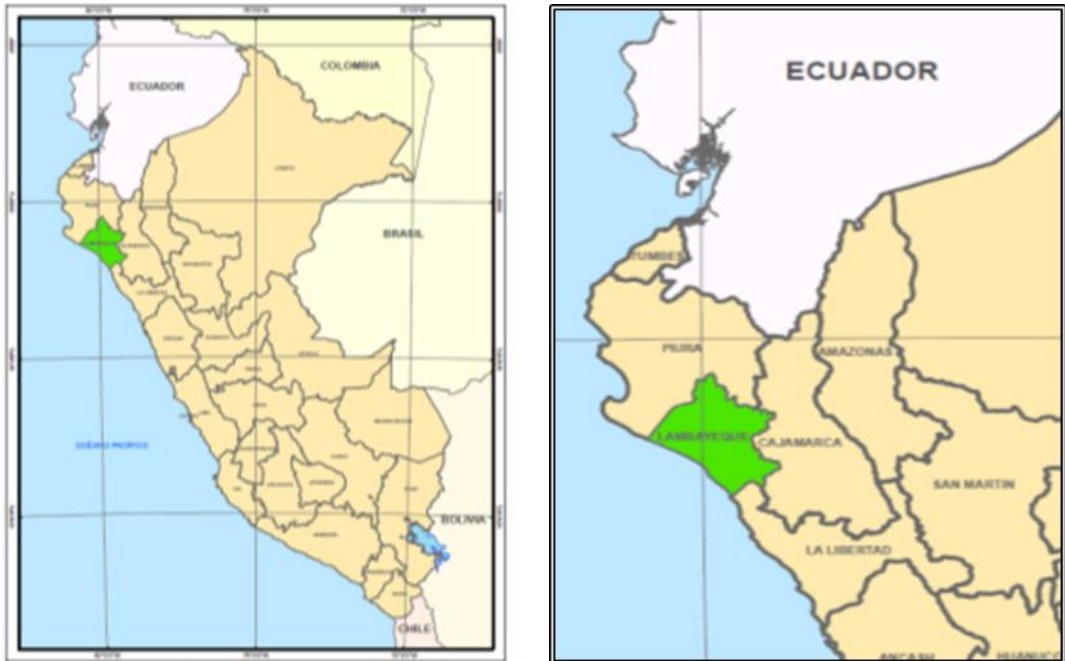
Latitud y longitud del inicio: 6° 9'46.01" Sur y 79°21'10.33" Oeste

Latitud y Longitud del final: 6° 7'52.16" Sur y 79° 23'58.76" Oeste

Desde Lima, se accede al proyecto por la ruta terrestre Lima - Chiclayo, luego Chiclayo a Ferreñafe mediante carretera asfaltada, con una distancia aproximada de 20.50 Km, luego Ferreñafe a Uzurpampa mediante carretera afirmada con una distancia aproximada de 98.20Km, luego de Uzurpampa a Cruce Congacha (KM 00+000) mediante carretera afirmada con una distancia aproximada de 13.50 Km, haciendo un recorrido de Chiclayo a Obra (Km 00+000 Cruce Congacha), una distancia de 116.3 Km con un tiempo de viaje de 04 horas aproximadamente.

Figura 1

Localización del proyecto Congacha – Cueva Blanca



Fuente: Estudio de Impacto Ambiental. Congacha – Cueva Blanca

### 3.2. Métodos de investigación

Método explicativo; puesto que se dará realce a explicar y dar a conocer la importancia del Plan de Relaciones Comunitarias en la Gestión de Conflictos Socioambientales; a partir del recojo y análisis de la información facilitada por los actores sociales que intervienen en la ejecución de la obra Congacha – Cueva Blanca, Región Lambayeque.

### 3.3. Diseño de la investigación

Según Méndez (1997), el diseño de la investigación se enmarca dentro de los siguientes parámetros metodológicos:

<b>Criterio</b>	<b>Investigación</b>	<b>Descripción</b>
1. Finalidad	Básica  (Propósito)	La presente investigación tiene como fin servir de sustento teórico, metodológico, para futuras investigación en el rubro de la evaluación de planes y programas en obras viales.
2. Recolección de datos	Instrumentos	Para obtener la información se utilizará técnicas cuantitativas como los cuestionarios, encuestas y cualitativas como las entrevistas, narraciones de casos, análisis de contenido documentales.
3. Control en el diseño de la prueba	No experimental	Las variables no serán alteradas y se construirán a través del hecho en su condición natural a través de la observación y aplicación de técnicas cuantitativas y cualitativas.

4. Secuencia temporal      Transversal      Los datos que se obtendrán de los afectados del mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca, se tomarán en un solo periodo que comprende el tiempo de ejecución de trabajos y al momento de incidencia de conflictos socioambientales.

### 3.4. Población, muestra, unidad de análisis, unidades de observación

- **Población:** Población del Área de Influencia Directa (AID), beneficiada por el proyecto, comprende a 255 habitantes de los caseríos de Señor de la Humildad y Cueva Blanca.

**Tabla 2**  
**Población beneficiaria que comprende la carretera Cruce Congacha – Cueva Blanca**

	<b>Población total</b>	
	Habitantes	%
Señor de la humildad	110	43.13
Cueva Blanca	145	56.87
<b>Total</b>	<b>255</b>	<b>100.00</b>

**Fuente:** Estudio de impacto ambiental. Tomo 3 PACRI.

Sin embargo, la población directamente afectada por el proyecto de la carretera son 35 familias, las que se constituyen la población del presente estudio.

**Muestra:** No se empleará muestra por que la población de estudio es pequeña estadísticamente.

**Unidad de análisis:** Moradores afectados por el proyecto vial.

**Unidades de observación:** Empresa Ejecutora, Supervisora y Autoridades locales del ámbito de intervención.

### 3.5. Técnicas e instrumentos de recopilación de información

La investigación ha utilizado técnicas cuantitativas y cualitativas, validando el uso de las siguientes técnicas e instrumentos de recolección de información:

- **La observación:** Canales (1986), la observación es el registro visual de lo que ocurre en una situación real, clasificando y consignando los acontecimientos pertinentes de acuerdo con algún esquema previsto y según el problema que se estudia.
  
- **La encuesta:** Canales (1985), consiste en obtener información de los sujetos de estudio, proporcionada por ellos mismos, sobre opiniones, actitudes o sugerencias. La encuesta será aplicado a través de los siguientes instrumentos de recolección de datos:
  - **Guía de entrevista:** procedimiento de recopilación de datos que implica dirigir preguntas a los involucrados ya sea individualmente o por grupos.
  - **Cuestionario:** a través del cual se utilizará un instrumento o formulario impreso, destinado a obtener respuestas sobre el problema en estudio y que el investigado o consultado llena por sí mismo.

### 3.6. Técnicas para el procesamiento y análisis de la información

Se ha utilizado como técnica para el procesamiento y análisis de la información el programa estadístico **SPSS V25**. Mediante el cual, se ha realizado el análisis estadístico de distribución de frecuencias, y estadísticas descriptivas.



**Tabla 3**  
**Matriz de consistencia metodológica**

Título: EFICACIA DEL PLAN DE RELACIONES COMUNITARIAS EN LA GESTIÓN DE CONFLICTOS SOCIOAMBIENTALES EN OBRAS VIALES, CASO: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CONGACHA – CUEVA BLANCA, REGIÓN LAMBAYEQUE, 2019.										
Formulación del problema	Objetivos	Hipótesis	VARIABLES/ CATEGORÍAS	DIMENSIONES/ FACTORES	INDICADORES/ CUALIDADES	ÍNDICE/ UNIDAD DE MEDIDA	MÉTODOS	POBLACIÓN – MUESTRA		
¿Cuál es la eficacia del Plan de Relaciones Comunitarias en la Gestión de Conflictos Socioambientales en Obras Viales, Caso: Mejoramiento de la Carretera Congacha – Cueva Blanca, Región Lambayeque, 2019?	<b>Objetivo General</b>  Evaluar la eficacia del Plan de Relaciones Comunitarias en la Gestión de Conflictos Socioambientales en Obras Viales, Caso: Mejoramiento de la Carretera Congacha – Cueva Blanca, Región Lambayeque, 2019.	El plan de relaciones comunitarias es eficaz en la gestión de conflictos socioambientales en obras viales; caso: carretera Congacha – Cueva Blanca.	Plan de Relaciones Comunitarias  (variable independiente)	Subprograma de relaciones comunitarias	-Reuniones con autoridades locales. -Reuniones con afectados, contratista y supervisión. - Reuniones con personal de obra y contratista.	Nº de reuniones con autoridades locales. Nº de reuniones con afectados, contratista y supervisión. Nº de reuniones personal de obra y contratista.	Observación Inferencia lógica y el Análisis	35 familias afectadas directamente por la obra vial.  No se empleará muestras.		
	Subprograma de contratación de mano de obra local.			Personal foráneo. Personal local AID. Personal local AII.	Nº de contratación de personal foráneo. Nº de contratación de personal local AID. Nº de contratación de personal local AII.					
	Subprograma de participación ciudadana.			Comité de gestión socioambiental.	Nº de reuniones con el comité de gestión socioambiental.					
	Subprograma de Compras Locales.			Compras Regionales. Compras Locales.	Nº de compras regionales. Nº de compras locales.					
	Objetivos Específicos  Diagnosticar las principales características socioeconómicas de la población afectada por el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca.  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 Congacha – Cueva Blanca.  Evaluar los planes implementados por la empresa contratista en la atención de reclamos socioambientales producidos por el efecto constructivo de la obra.			Conflictos Socioambientales  (Variable dependiente)	Plan de manejo ambiental	Conflictos socioambientales.				Nº de conflictos socioambientales.
						Protagonistas de los conflictos.				Nº de protagonistas de los conflictos.
				Quejas y reclamos socioambientales		Nº de quejas y reclamos ambientales.				

## **CAPITULO IV**

### **RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

En el presente capítulo, se realiza la presentación, análisis, interpretación y discusión de los resultados obtenidos a través de la aplicación de los instrumentos de recolección de datos (cuestionarios), el cual, se complementan a través de la técnica de observación; mismo que el investigador ha contrastado la información, mediante la revisión documentaria, validada para el presente proyecto inmerso en el Mejoramiento de la Carretera Congacha – Señor de la Humildad – Cueva Blanca, ubicado en la Región Lambayeque.

Los datos presentados, son respuestas de los moradores afectados por el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca, mismo que sirve para el análisis de los conflictos socioambientales en obra y las actividades implementadas a través del Plan de Relaciones Comunitarias; este último, valida su eficacia a través de los rangos de valoración de los indicadores propuestos en cada una de las actividades desarrolladas por la empresa contratista.

#### **4.1. Presentación de resultados**

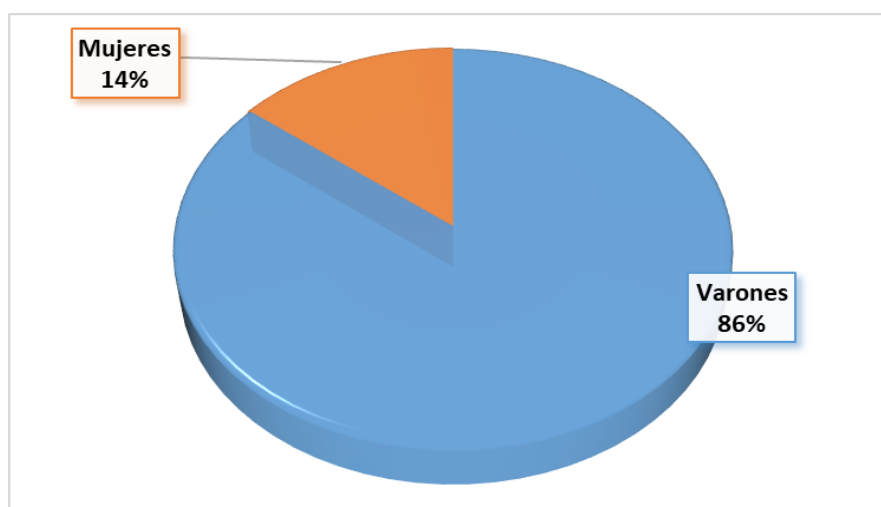
Se muestran figuras estadísticas y tablas de frecuencia, mediante el cual se emiten los resultados porcentuales del recojo de información obtenida de las familias afectadas por el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca, en la Región Lambayeque. El análisis y presentación de resultados, están en relación a los objetivos propuestos de la presente investigación.

De acuerdo al procesamiento de la información; se obtienen los siguientes resultados:

## 4.2. Análisis, interpretación y discusión de resultados

### 4.2.1. Datos Socioeconómicos

Figura 2.  
Sexo de los encuestados



**Fuente:** Encuesta a los moradores de la zona Congacha – Cueva Blanca.

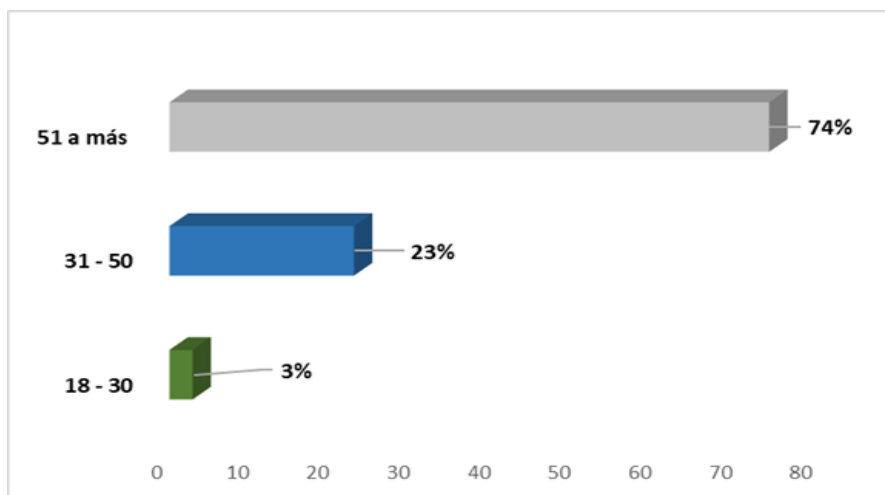
En la figura 2, se muestra los datos obtenidos de los jefes de familia, poseedores de los predios que han sido afectados por el mejoramiento de la carretera Congacha – Señor de la Humildad – Cueva Blanca; el 86% pertenecen al sexo masculino y el 14% al sexo femenino.

En la figura anterior, se puede apreciar que existe una mayor predominancia de los varones en la tenencia de la tierra, minimizando a la mujer exclusivamente a labores propias de la casa; las comunidades que intervienen en el desarrollo del proyecto, está especialmente denominada por el patriarcado.

Según Castells (1997), el patriarcado es una de las estructuras básicas de todas las sociedades contemporáneas. Se caracteriza por la autoridad, impuesta desde las instituciones, de los hombres sobre las mujeres y sus hijos, en la unidad familiar. Para Castells es el patriarcado el principal elemento en la dominación de la mujer. Sin la familia patriarcal el patriarcado quedaría desenmascarado como dominación y acabaría siendo derrocado por la rebelión de las mujeres sometidas a lo largo de la historia.

En este sentido, la tenencia y titularidad de los predios afectados, son representadas, principalmente por adultos mayores, concentrándose en mayor porcentaje (74%) a partir de los cincuenta años a más, tal como se puede mostrar en la figura 3, de acuerdo a los datos obtenidos:

Figura 3.  
Edad de los moradores afectados



Fuente: Encuesta a los moradores de la zona Congacha – Cueva Blanca.

Los posesionarios de los predios afectados del tramo Congacha – Cueva Blanca, tienen como actividad principal la agricultura (54%), seguido de la ganadería (29%); actividades resaltantes que son exclusivamente para su autoconsumo.

Tabla 4

Ocupación de las familias afectadas por el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca

OCUPACIÓN	Nº	%
Agricultor	19	54%
Ganadero	10	29%
Su casa	4	11%
Obrero	2	6%
<b>TOTALES</b>	<b>35</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta a los moradores de la zona Congacha – Cueva Blanca.

Con el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca, los moradores de la zona, tienen proyectado sacar sus productos y animales hacia el mercado local, siendo el más próximo ubicado en la provincia de Ferreñafe, departamento de Lambayeque.

La agricultura en el Perú tiene un importante peso económico y social. En general, se estima que hay 2.3 millones de hogares cuya actividad principal es la agricultura (Zegarra y Tuesta, 2009). Estos hogares representan el 34% de los hogares peruanos (80.8% de los hogares rurales y 10.6% de los hogares urbanos), y generan aproximadamente el 7.6% del PBI Nacional (MINAG, 2010). Excluyendo Lima, la agricultura ocupa aproximadamente el 40% de la PEA (en la sierra alcanza el 55%) y representa entre el 20% y el 50% de los PBIs regionales (Zegarra y Tuesta, 2009).

Lambayeque por ser un territorio eminentemente agrario, su fortaleza se basa en la producción agraria y agroindustrial, por su potencial productivo que se sustenta en sus tierras con aptitud agrícola, existencia de condiciones climáticas favorables, recurso hídrico regulado en su principal Calle Chancay Lambayeque, a través del sistema hídrico Tinajones.

Dentro del diagnóstico de la agricultura agraria de pequeños y medianos productores en Lambayeque, existen factores de escasa Asociatividad, capital humano rural poco capacitado y el inadecuado manejo de los recursos naturales. La escasa Asociatividad se refleja por la atomización de la tierra que en un 87% de los predios son menores de 10 has; productores desorganizados, escasas organizaciones de productores que son sólidas y visión empresarial, la comercialización industrial, el débil acceso al crédito, excesiva superficie con cultivos de alta demanda hídrica, limitada cobertura de infraestructura de riego y drenaje, limitado acceso a la asistencia técnica y el limitado acceso y uso de la información agraria por parte de los productores. Dentro del Capital Humano

rural poco capacitado es por los índices de pobreza en la Región que alcanzan en la zona urbana el 39% y en la rural 60.1%, desempleo rural, escasa capacitación de los productores en técnicas de producción, industrialización y comercialización.

El inadecuado manejo de los recursos naturales es debido a factores como la deficiente gestión del agua, suelo y bosque seco, la creciente salinización de los suelos en un 50% del Valle Chancay-Lambayeque, el alarmante decremento del nivel práctico del agua del sub-suelo por el mal uso del agua subterránea, bajo coeficiente de eficiencia en el riego y deficiente distribución del agua que incrementa la degradación de los suelos y dificulta la instalación de otros cultivos siendo necesario la zonificación de cultivos. (Tapia, 2013.p 27)

En relación a la ocupación de los afectados, el 86% de sus parcelas, son considerados como terrenos con mejoras, este en atención que son utilizados especialmente para la agricultura; muchos de los terrenos que van a ser intervenidos por el mejoramiento de la carretera, contienen sembríos, árboles frutales, cercos alambrados, cercos de piedra, canales de riego; en el cual existe resistencia de los ocupantes afectados en ceder sus terrenos para la ampliación y mejoramiento de la vía existente, generando esfuerzos constantes de trabajo para los representantes del PACRI ( Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario) de Provias Descentralizado (PVD) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Tabla 5

Evaluación de áreas prediales afectadas por el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca

<b>Tipo de terreno</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
Terreno con mejoras	30	86%
Terreno erizado	5	14%
Terreno sin mejoras	0	0
<b>Totales</b>	<b>35</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta a los moradores de la zona Congacha – Cueva Blanca.

Como se ha señalado, el Estado viene desarrollando nuevos proyectos de carreteras que buscan mejorar el déficit de infraestructura vial que existe en el país. En este punto, es importante explicar el procedimiento que se debe seguir para implementar una nueva carretera, en el entendido que puede afectar derechos de terceros.

Evidentemente, en el presente informe, se va a limitar a explicar a grueso modo las aristas legales que implica la implementación de un nuevo proyecto. Así, luego de analizar las distintas condiciones particulares de la carretera (características técnicas tales como análisis de suelo, cantidad de afluencia de automóviles proyectado, anchos requeridos, etc.) se tendrá un trazo inicial (y tentativo) de la carretera. Dicho trazo debe ser objeto de un estudio físico - legal, que identifique los derechos que se puedan ver afectados por la carretera. Al respecto, debemos recordar que este estudio no solo se debe limitar al análisis de los derechos de propiedad del área, sino también se debe descartar la existencia de cargas no inscritas en Registros Públicos, tales como zonas arqueológicas o Áreas Naturales Protegidas.

Con relación a los derechos de propiedad que se identifiquen en la zona de interés, se debe tomar en cuenta que esta no se debe limitar a los derechos inscritos en Registros Públicos. Adicionalmente, se reconoce los derechos de propiedad no inscritos, así como la identificación de aquellos poseedores, que,

pese a no tener un derecho de propiedad regularizado, se verá afectada con el proyecto.

Una vez que se haya culminado con el estudio de títulos del área comprendida en el proyecto, se deberá iniciar una negociación con los propietarios y poseedores identificados a efectos de llegar un acuerdo que permita implementar la carretera o, en su defecto, realizar las obras de desvío que se requieran.

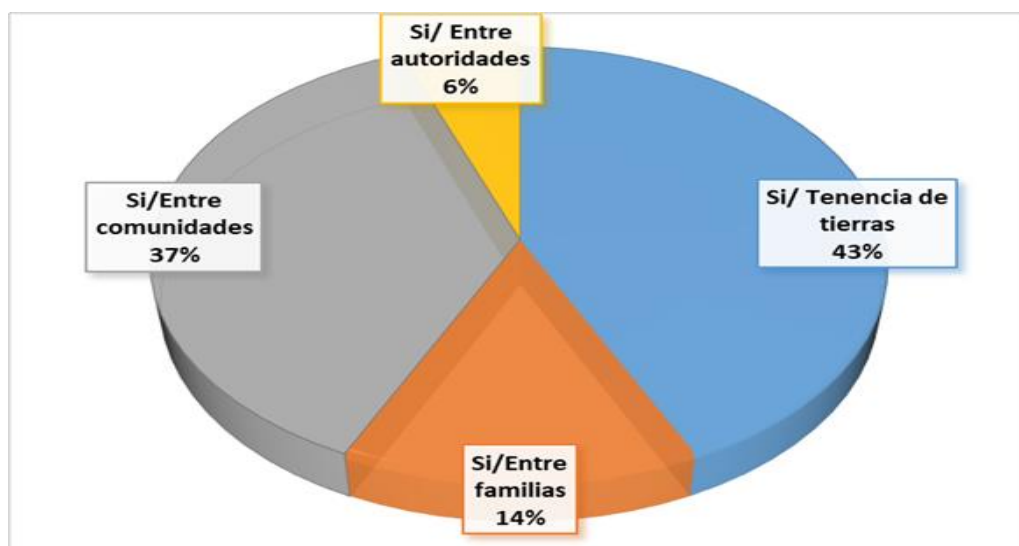
Esto se encuentra expresamente reconocido en la Resolución Directoral 007-2004-MTC -16, que aprueba las Directrices para la Elaboración y Aplicación de Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario (Pacri). Estas directrices establecen criterios a seguir para la compensación a los propietarios que se vean afectados con proyectos de infraestructura vial. Es decir, regula las opciones que tienen la autoridad competente y/o el privado ejecutor del proyecto para adquirir los derechos de propiedad que son necesarios para implementar la carretera.

De acuerdo con el Pacri, el Estado debe buscar llegar a un acuerdo con los afectados, a efectos de lograr que la compensación sea lo más justa posible. Sin embargo, el Pacri también prevé la posibilidad de expropiar el terreno, cuando el afectado no desee celebrar un acuerdo que permita la implementación de la vía.

En cuanto a la evaluación de conflictos generados por la construcción de las carreteras, en la obtención y procesamiento de los datos obtenidos a partir de las encuestas aplicadas a los moradores afectados de la carretera Congacha – Cueva Blanca, se indica que el 43% de los conflictos se suscitan en torno a la tenencia de las tierras, seguido del 37% entre comunidades:



Figura 4.  
Tendencias en la generación de conflictos



**Fuente:** Encuesta a los moradores de la zona Congacha – Cueva Blanca.

Si bien, los conflictos socioambientales que ocurren en los proyectos de infraestructura vial; muchos de ellos están relacionados con el hito territorial, en el cual no han sido demarcadas adecuadamente entre las comunidades; este es el caso en el que el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca, son principalmente terrenos comunales, adjudicados a sus ocupantes con certificados de posesión que son emitidos por el juez de paz de la localidad; sin embargo, se ha suscitado que en los dos primeros kilómetros de inicio de la carretera, autoridades de las comunidades aledañas (Marayhuaca y San Isidro Labrador), indican que les pertenecen dichas tierras, generando conflictos entre comunidades.

En este sentido, el PACRI, deberá, realizar el adecuado saneamiento físico legal de los predios que van a hacer intervenidos con la finalidad de minimizar los conflictos que puede acarrear el mejoramiento de la carretera.

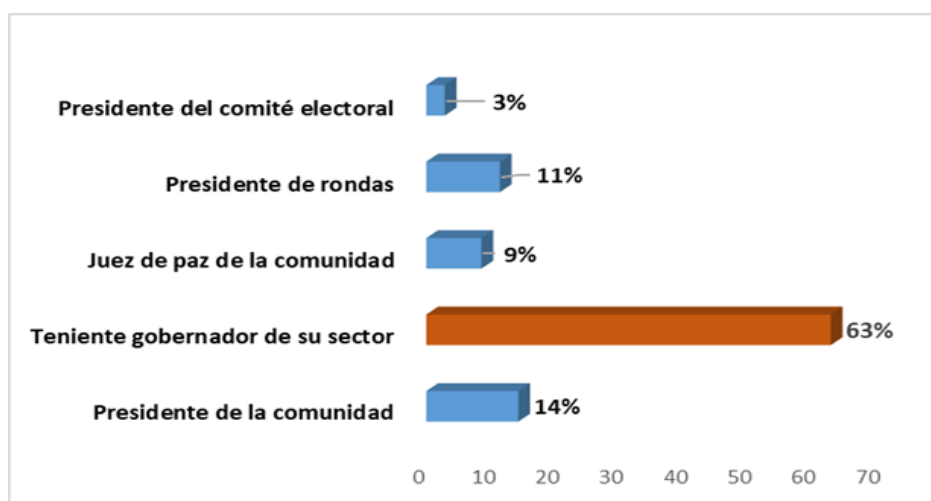
Cuando se habla de saneamiento, se refiere a todo trámite que tenga por objeto buscar la coincidencia entre la realidad física y la registral. Se debe tomar en cuenta que los bienes adquieren un mayor valor en el mercado cuando se

encuentran saneados, en tanto permitirán a su titular tener una mayor seguridad jurídica sobre este; objetivo principal de todo sistema registral.

Así, el saneamiento de un inmueble incluye, desde su inscripción en los Registros Públicos, su adecuación del área y linderos registrados con los reales, dar publicidad a todas las cargas o gravámenes que le pueda corresponder, la independización o acumulación de predios, en caso corresponda, regularizar su condición jurídica, la eliminación de toda superposición o duplicidad de derechos, entre otros trámites similares que busquen su regularización.

En cuanto a la saneamiento físico – legal de los predios a ser afectados por el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca, los representantes del PACRI – PVD, coordinan con el presidente de la comunidad; sin embargo en el análisis, observación y recojo de información a través de los instrumentos de recolección de datos; los moradores afectados depositan su confianza de representación al teniente gobernador de su sector (63%). Esto genera que existan debilidades de coordinación y entrega de información correcta hacia la Entidad Provias Descentralizado.

**Figura 5.**  
Primera instancia de atención de quejas y reclamos



**Fuente:** Encuesta a los moradores de la zona Congacha – Cueva Blanca.

Si bien el presidente de la comunidad es la máxima autoridad de representación en la comunidad Congacha – Cueva Blanca, los moradores afectados, acuden mayormente al teniente gobernador de su sector; este indicando que el presidente de la comunidad, desde que ha sido elegido reside esporádicamente en el sector, migrando mayormente a la ciudad de Chiclayo – Región Lambayeque; por el cual no conoce al 100% de los problemas suscitados; conllevando a su reelección.

En relación a los conflictos socioambientales suscitados en torno al mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca, desde inicio del proyecto (abril 2019) al término del mismo (noviembre 2019), se ha suscitado dos (02) conflictos socioambientales que se describen:

#### **1. Incumplimiento de acuerdos y afectaciones prediales**

Con fecha 05 de mayo de 2019, los pobladores de los caseríos de Señor de la Humildad y Cueva Blanca, bloquearon la carretera por un lapso de quince días (15), argumentando:

- 1.1. Incumplimiento de acuerdos por parte de los representantes del PACRI – PVD, en cuanto a la emisión de los pagos correspondientes a las afectaciones prediales; habiéndose acordado efectuar dichos pagos al inicio de la ejecución del proyecto vial.
- 1.2. Afectaciones de árboles propios de la zona como el quinal, por parte del Contratista, quien no ha realizado las coordinaciones correspondientes con las autoridades competentes del sector.
- 1.3. Inicio de trabajos por parte del Contratista, sin haber comunicado a los afectados y autoridades locales.
- 1.4. Incumplimiento en la contratación de mano de obra local (MOL).

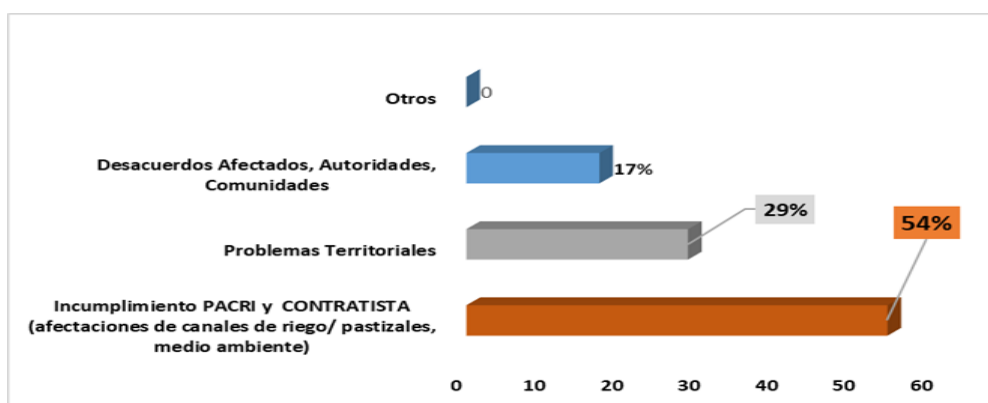
## 2. Afectación del medio ambiente

Con fecha 15 de julio de 2019, los moradores afectados por el mejoramiento de la carretera, paralizan el proyecto por un lapso de 7 días , reclamando a la empresa Contratista, tener un adecuado control de las fuentes de agua ( canales de riego, quebradas), en el cual se implemente los mecanismos adecuados para su normal funcionamiento; en el caso de los canales riego, solicitaban que se repongan y/o reubique con la finalidad de seguir contando con el líquido elemento, en cuanto a las quebradas y pastizales; argumentaron que deben tomarse los procedimientos adecuados para evitar ser contaminados con los aceites que son arrojados por los vehículos pesados y livianos que transitan en obra.

En este contexto, el 54% de las familias encuestadas, manifiestan que los conflictos socioambientales suscitados en torno al mejoramiento de la carretera, han sido originados por el incumplimiento de acuerdos por parte de los representantes del Pacri – Provias Descentralizado y Empresa Contratista; sumándose a estos conflictos, los límites territoriales entre comunidades (29%); mismo que han sido gestionados el saneamiento físico – legal a través del Plan de Compensaciones y Reasentamiento Involuntario – Pacri.

**Figura 6.**

Evaluación de conflictos/ carretera



**Fuente:** Encuesta a los moradores de la zona Congacha – Cueva Blanca.

La empresa contratista, ha indicado a los pobladores de Señor de la Humildad y Cueva Blanca, el uso de los Kits Ambientales como medidas de mitigación a la contaminación del medio ambiente por derrames de hidrocarburos tanto en tierra como en agua de manera rápida y eficaz.

Respecto al kit ambiental, su diseño permite que sea fácil de transportar tanto en vehículos livianos como pesados, siendo esta una herramienta necesaria para controlar y mitigar cualquier tipo de siniestro. El KIT AMBIENTAL, puede ser ubicado en un lugar estratégicamente visible debidamente señalado para su uso en caso de derrame de aceites, químicos, solventes orgánicos. Este puede estar en: Alrededor de la maquinaria pesada, las cuales dejan escapar aceites o fluidos, para su fácil limpieza y disposición. En áreas de trabajo que llegan a estar saturadas con aceites donde estos se mueven libremente. En carros bombas, camiones, camionetas o vehículos de asistencia móvil responsables de controlar derrames, accidentes o fugas mayores.

El KIT AMBIENTAL, utilizado en el mejoramiento de la carretera, como medida de mitigación a la contaminación ambiental; contiene:

Tabla 6.

Kit Ambiental de mitigación de residuos contaminantes usados por el contratista del proyecto Congacha – Cueva Blanca

ITEM	DESCRIPCION DE ARTICULOS	CANTIDAD
01	Bolso	1
02	Bioabsorb 4,5 Kg. (BOLSA)	2
03	Barrera absorbente de hidrocarburos ø 3,2 mts x 10 cm.	2
04	Mascarilla	1
05	Guantes de protección	1
06	Antiparras	1
07	Pala recolectora plástica antiestática	1
08	Etiquetas autoadhesivas blancas 6 x 10 cms.	4
09	Bolsa contenedora de residuos 80 x 110 cms.	3
10	Ficha " Instructivo de Uso e Inventario "	1

**Fuente:** Estudio de Impacto Ambiental (EIA) Congacha – Cueva Blanca

#### 4.2.2. Plan de relaciones comunitarias

El PRC constituye una herramienta de gestión socio ambiental que se orienta a implementar procesos que permitan manejar de una manera adecuada socialmente las actividades y operaciones de la empresa en la zona, mediante una eficiente y transparente relación con los grupos de interés y población local presentes en las zonas de influencia del proyecto.

Los objetivos centrales que sustentan el diseño e implementación del Plan de Relaciones Comunitarias (PRC) son el identificar, analizar y gerenciar eficientemente las variables e indicadores de los aspectos sociales clave relacionados con la ejecución del proyecto a fin de maximizar los potenciales impactos positivos y reducir o en su defecto, eliminar los eventuales impactos adversos que se puedan presentar a partir de la ejecución del proyecto.

El Plan de Relaciones Comunitarias (PRC), para el proyecto de mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca, contiene cuatro (04) subprogramas:

1. Subprograma de relaciones comunitarias
2. Subprograma de contratación de mano de obra local
3. Subprograma de participación ciudadana
4. Subprograma de compras locales

En cada uno de los subprogramas, se formularon preguntas a los moradores afectados con el objetivo de evaluar la eficacia del plan en las actividades enmarcadas y desarrolladas por el Contratista.

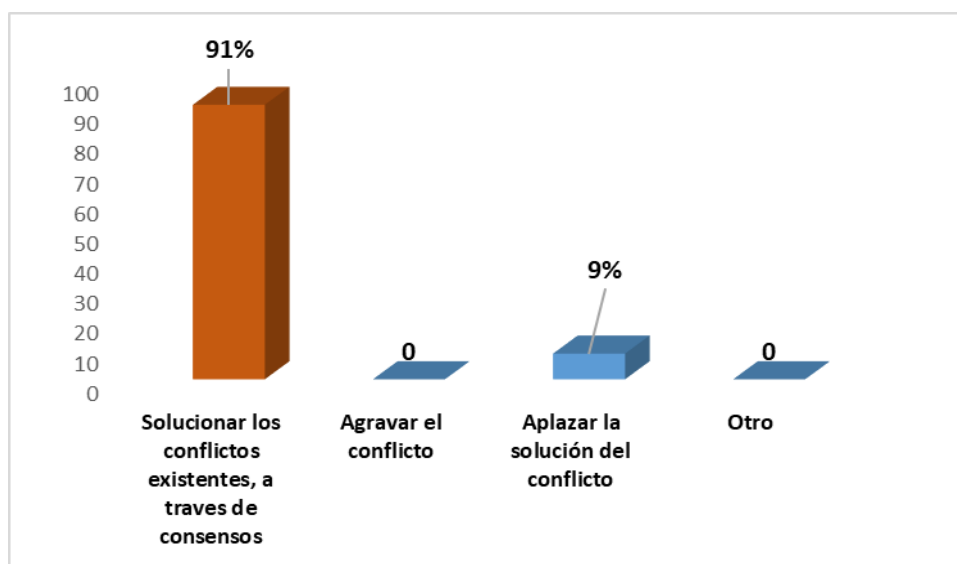
En este sentido, en el **subprograma de relaciones comunitarias**, la firma Contratista, Supervisora y Provias Descentralizado; han desarrollado reuniones constantes con los moradores afectados de la zona del proyecto

con el fin de llegar a consensos y la obra sea percibida como un ente de desarrollo económico y social; en atención al primer y segundo conflicto suscitado; los acuerdos llegados entre las partes se han cumplido; lográndose solucionar los conflictos socioambientales suscitados en obra.

La confianza que afianza Provias Descentralizado en los moradores afectados, se debe al cumplimiento del pago de sus afectaciones prediales con fecha 29 de junio 2019; en el cual peritos del Ministerio de Vivienda y Construcción, realizaron la evaluación correspondiente de los predios afectados; reconociéndose el pago de las afectaciones; acciones que ha permitido continuar con el normal desarrollo del proyecto vial.

En lo indicado anteriormente, 91% de las treinta y cinco familias que forman parte del padrón de afectados Pacri, mismo que han sido compensados económicamente por Provias Descentralizado; ha indicado que las reuniones desarrolladas entre las partes; ha contribuido a solucionar los conflictos existentes; tal como se puede visualizar en la figura 7.

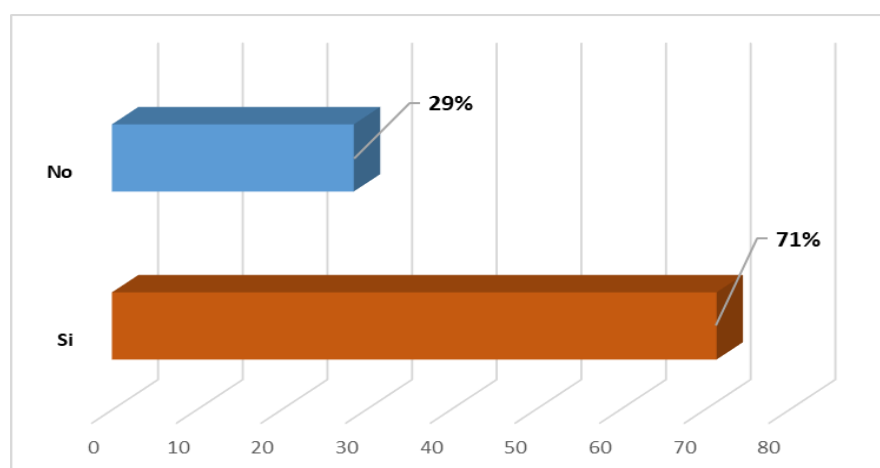
**Figura 7.**  
Evaluación de reuniones en la gestión de conflictos sociales



**Fuente:** Encuesta a los moradores de la zona Congacha – Cueva Blanca.

Con la finalidad de minimizar los conflictos socioambientales en la obra, los Especialistas Sociales, tanto de la firma Supervisora como Contratista; han realizado capacitaciones continuas a los tenientes gobernadores de los sectores de Señor de la Humildad y Cueva Blanca, en el uso adecuado de los buzones de quejas y reclamos; mismos que han sido instalados por el contratista en el local comunal de cada uno de los caseríos intervenidos por el mejoramiento de la carretera; siendo usado en un 71% por la población local.

**Figura 8.**  
Uso de buzones de quejas y reclamos



**Fuente:** Encuesta a los moradores de la zona Congacha – Cueva Blanca.

En cuanto al **Subprograma de Contratación de Mano de Obra Local (MOL)**, la Firma Supervisora Cal y Mayor y Asociados S.C, a través de su Especialista Social, ha indicado al Contratista las líneas de contratación de mano de obra local, señalándose:

- **Primera Línea de Contratación:** Le constituye los afectados directos que forman parte del padrón de afectados registrados por el Plan de Afectaciones y Compensaciones (PAC) remitida por el Provias Descentralizado.

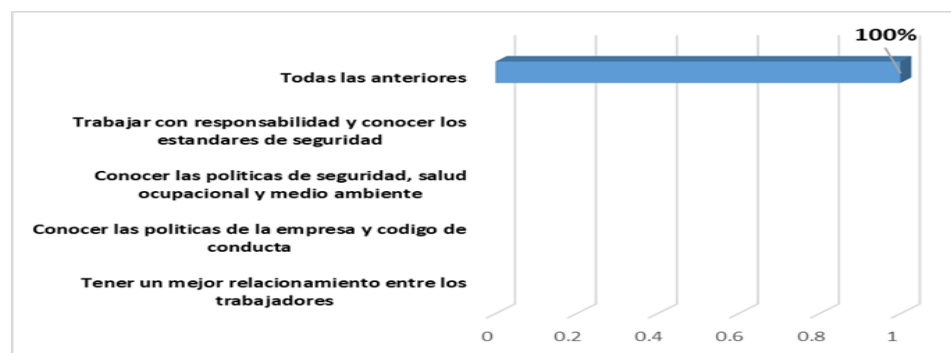


- **Segunda Línea de Contratación:** Le constituye los moradores de las zonas urbanas de los caseríos intervenidos por la ejecución del proyecto, para este caso, se señala a los pobladores del casco urbano de Señor de la Humildad y Cueva Blanca.
- **Tercera Línea de Contratación:** Le constituye los moradores que forman parte del área de influencia indirecta del proyecto, caseríos o centros poblados cercanos a la ejecución de la obra.

En el levantamiento de información, las treinta y cinco familias encuestadas, manifestaron su aprobación en cuanto a las líneas de contratación del personal; argumentado que es un proceso transparente de acuerdo a las prioridades de ingreso; y además involucra, no solo a los afectados directos, sino también a los moradores de los cascos urbanos de Señor de la Humildad y Cueva Blanca en la segunda línea de contratación y a los moradores de las comunidades aledañas en la tercera línea.

En cuanto a la contratación de mano de obra local, la firma Contratista, a través de su Plan de Relaciones Comunitarias, ha desarrollado capacitaciones dirigidas tanto a los pobladores locales, como al personal de obra entorno al buen desempeño laboral, respeto y responsabilidad social; mostrándose los siguientes resultados:

**Figura 9.**  
Capacitaciones realizadas por el Contratista



**Fuente:** Encuesta a los moradores de la zona Congacha – Cueva Blanca.

De acuerdo a las respuestas emitidas por los encuestados; han indicado al 100% que permite:

- Tener un mejor relacionamiento entre los trabajadores
- Conocer las políticas de la empresa y código de conducta
- Conocer las políticas de seguridad, salud ocupacional y medio ambiente
- Trabajar con responsabilidad y conocer los estándares de seguridad

Las capacitaciones, fiscalización de la obra y actividades en general, son supervisadas por el Comité de Gestión Socioambiental, cuyas actividades se enmarcan en el **Subprograma de Participación Ciudadana**.

El objetivo de conformar el Comité de Gestión Socioambiental Congacha – Cueva Blanca, tiene como finalidad, generar la participación organizada de la población en la gestión social y ambiental del proyecto.

En ese sentido, en la etapa preliminar del proyecto, el especialista social del contratista deberá facilitar el proceso de conformación del comité, para el cual deberá ponerse en contacto con las localidades u organizaciones representativas del área de influencia del proyecto, informarles sobre el inicio del proyecto y las funciones del comité, y coordinar las fechas y los mecanismos para su conformación. Esto se realizará previo análisis de los grupos de interés y del comité de gestión socio ambiental propuesto en el instrumento de gestión socio ambiental, donde se deberá identificar posibles conflictos pre-existentes, como conflictos entre comunidades y sectores.

El comité podrá tener entre 5 a 10 miembros, y la composición de la cantidad de representantes por localidad u organización lo determinará el especialista social de la contratista, en base al análisis y actualización de la información social del instrumento de gestión socio ambiental. Lo óptimo sería que cada localidad u organización representativa tenga al menos un representante, pero de haber más de 10, el especialista social deberá determinar la representación de acuerdo al poder de acción y el tamaño las localidades u organizaciones, pero debe incluir de todas maneras un representante de la municipalidad y del o los pueblos indígenas que se encuentren en el área de influencia directa. Por ejemplo, si una comunidad o un centro poblado tiene varios anexos que se encuentren aledaños a la vía, podría considerar un sólo representante a nivel de toda la comunidad, y los anexos estarían representados en él. La idea es que todos se sientan representados, en una organización local o en otra que englobe a su organización local. Una vez determinado la cantidad de representantes por localidad u organización representativa, cada localidad u organización representativa deberá elegir a su o sus representantes de acuerdo a sus procesos internos de elección y/o designación, y el especialista social sólo será un facilitador del proceso. Se deberá promover la elección de representantes mujeres, buscando alcanzar un 50% de representación, pero si las localidades u organizaciones representativas escogen a representantes sólo del género masculino, se deberá incluir por lo menos un representante del comité de base de leche o club de madres, con lo cual podrían llegar a ser 11 integrantes a lo mucho.

En lo referente al mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca, con fecha 16 de mayo 2019, en reunión de asamblea general con los moradores de los poblados de Señor de la Humildad y Cueva Blanca, se

realizó la conformación del Comité de Gestión Socioambiental, contando con los siguientes integrantes:

- **Presidente** : Santiago Barrios Carlos, Teniente de Señor de la Humildad.
- **Secretario** : Florentino Manayay Calderón, Teniente de Cueva Blanca.
- **Primer Vocal** : Héctor de la Cruz Vilcabana, Por Cueva Blanca.
- **Segundo Vocal**: Santos Julián Manayay Rodríguez, por Señor de la Humildad.

Quienes tienen como principales actividades y funciones:

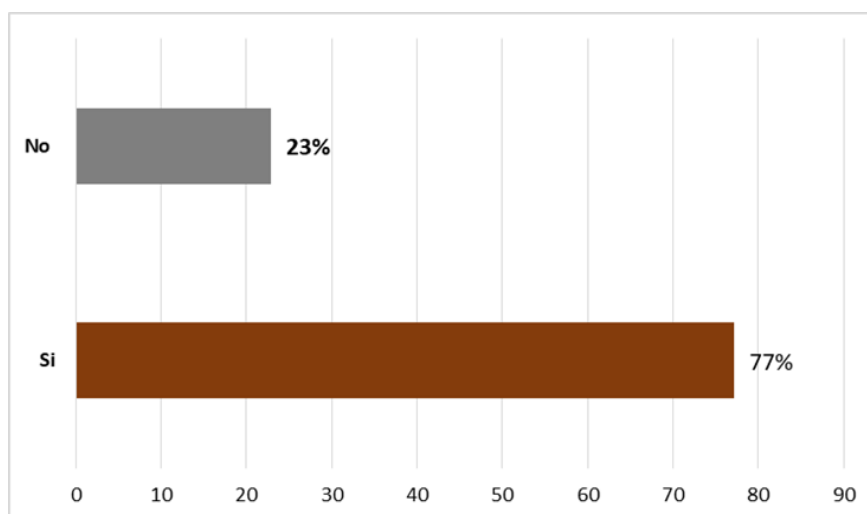
- Participar en las actividades de monitoreo ambiental programadas en el instrumento de gestión socio ambiental (como veedores).
- Participar en el monitoreo de los programas de gestión social del instrumento de gestión socio ambiental.
- Participar en las actividades previstas para el cierre social.
- Colaborar en la atención de quejas y reclamos, como instancia para la recepción de las quejas y reclamos, y eventualmente como mediadores.
- Detectar e informar a la contratista y supervisión sobre impactos imprevistos y otras banderas rojas.
- Informar a la población las actividades que se desarrollan como parte del comité y los avances en la implementación de los planes, programas y sub programas, durante sus reuniones y/o actividades regulares y habituales, de acuerdo a la frecuencia con que lo realicen, de manera independiente, en cada una de sus bases.

- Realizar recomendaciones para ajustes a la gestión del proyecto en el caso de identificación de problemas recurrentes.

En cuanto a las funciones desarrollados por el Comité de Gestión Socioambiental y acuerdos tomados en reuniones desarrollados con la Firma Contratista y Supervisora; de las treinta y cinco familias encuestadas, manifestaron en un 77%, tener conocimiento de las actividades desarrolladas en el CGSA; tal como se muestra en la figura 10:

**Figura 10.**

Participación en el Comité de Gestión Socioambiental



**Fuente:** Encuesta a los moradores de la zona Congacha – Cueva Blanca.

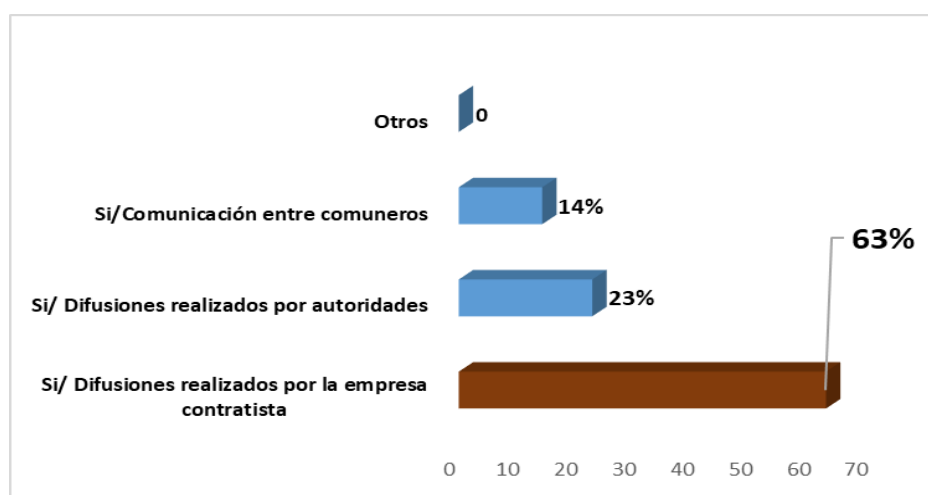
El Plan de Relaciones Comunitarias (PRC), para el proyecto de Mejoramiento de la Carretera Congacha – Cueva Blanca de 13 kilómetros de longitud, concluye con el Subprograma de Compras Locales, que tiene como objetivo de apoyar a la dinamización de la economía local, a través de la determinación de productos y/o servicios locales que el contratista vaya a requerir durante la ejecución del proyecto como por ejemplo productos alimenticios, preparación de alimentos, servicio de lavandería, entre otros y que la población del área

de influencia directa pueda ofertar, así mismo se deberá buscar los mecanismos para organizar y elevar la calidad de la oferta según los requerimientos del contratista.

En este sentido, cuando se realizó la aplicación de los instrumentos de recolección de datos a las treinta y cinco familias afectadas por el mejoramiento de la carretera; indicaron conocer las actividades desarrollados en el presente subprograma a través de difusiones realizados por el Contratista (63%).

**Figura 11.**

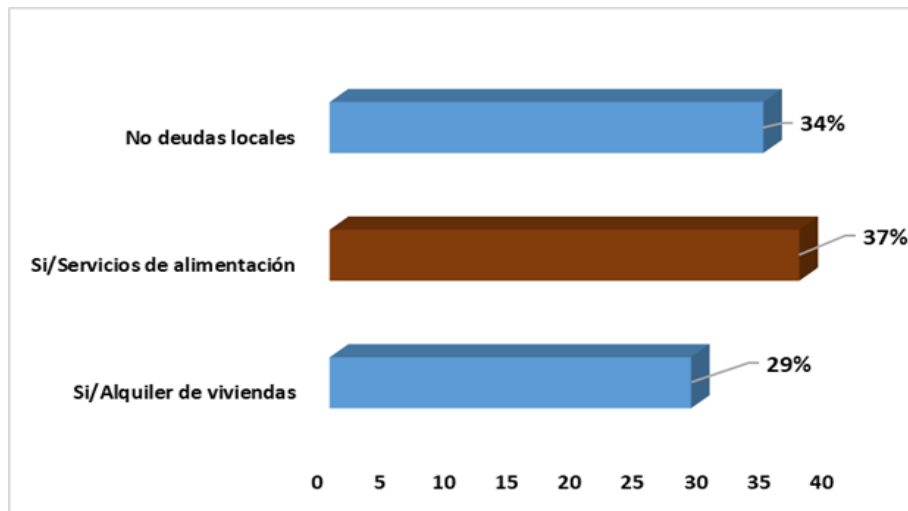
Conocimiento en compras locales



**Fuente:** Encuesta a los moradores de la zona Congacha – Cueva Blanca.

Entre las actividades enmarcadas en el subprograma de compras locales, resaltan el monitoreo de deudas locales, mismo que tiene como objetivo monitorear y supervisar el cumplimiento de los pagos de las deudas que puedan asumir los trabajadores del contratista como de los subcontratistas, durante las etapas del proyecto en los distintos negocios locales.

**Figura 12.**  
Actividades compras locales



**Fuente:** Encuesta a los moradores de la zona Congacha – Cueva Blanca.

En la figura 12, resaltan las principales actividades enmarcadas en el subprograma de compras locales; y el conocimiento que tienen los moradores afectados, en cuanto a la difusión de deudas locales (34%), servicios de alimentación (37%) y alquiler de vivienda (29%); principales bienes y servicios que son adquiridos por la empresa contratista para el desarrollo de sus actividades que son programadas dentro de su calendario de obra.

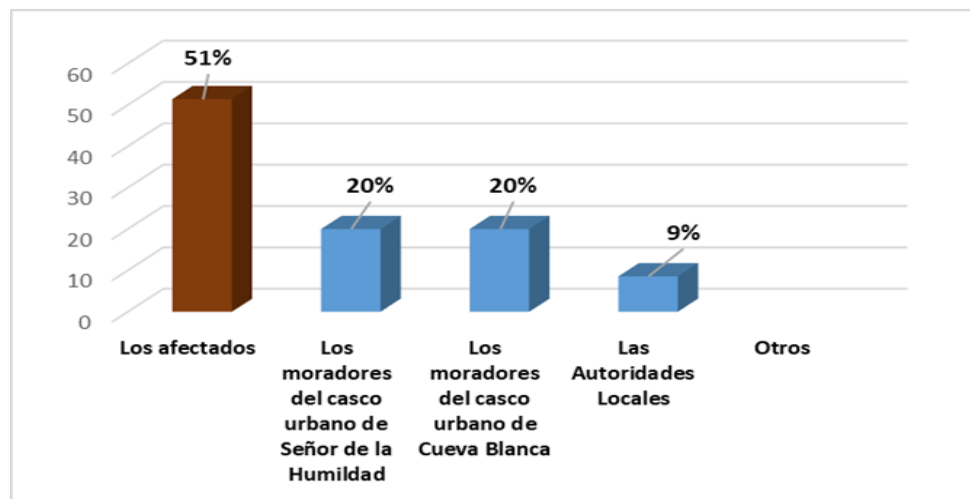
#### **4.2.3. Evaluación del Plan de Relaciones Comunitarias Congacha – Cueva Blanca.**

El Especialista Social de la Firma Contratista, respecto a los dos (02) conflictos socioambientales, suscitados por el mejoramiento de la carretera Cruce Congacha – Cueva Blanca; ha indicado que las protestas con bloqueo de carretera, participan las comunidades de Señor de la Humildad y Cueva Blanca (100%) que forman parte del área de influencia directa del proyecto, organizándose a través de sus autoridades locales de cada sector, que en este caso les representa el Teniente Gobernador.

Los principales actores sociales que participan en los conflictos socioambientales por el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca, son liderados por los afectados directos (51%); al que se suma el apoyo igualitario de los moradores del casco urbano de Señor de la Humildad (20%) y Cueva Blanca (20%).

**Figura 13.**

Protagonismo de los actores sociales en los conflictos S.A



**Fuente:** Encuesta a los moradores de la zona Congacha – Cueva Blanca.

De acuerdo a Parsons (1999), la intervención de los actores sociales debe ser juzgada a partir de su representatividad en el seno de la sociedad y de su poder, el que se manifiesta por su capacidad de transformar los conflictos sociales en nuevas reglas institucionales. Para caracterizar y evaluar a los actores y a sus interrelaciones, se debe indagar para cada uno de ellos: su campo de intervención; la función que cumplen; su representatividad; el poder que invisten; los recursos que disponen; los objetivos que persiguen; las acciones que desarrollan; los resultados que obtienen y las relaciones tejidas con otros actores para llevar a cabo sus estrategias.

En última instancia lo que se pretende es conocer el tipo de actor, sus elementos característicos, la clase de relaciones establecidas con otros

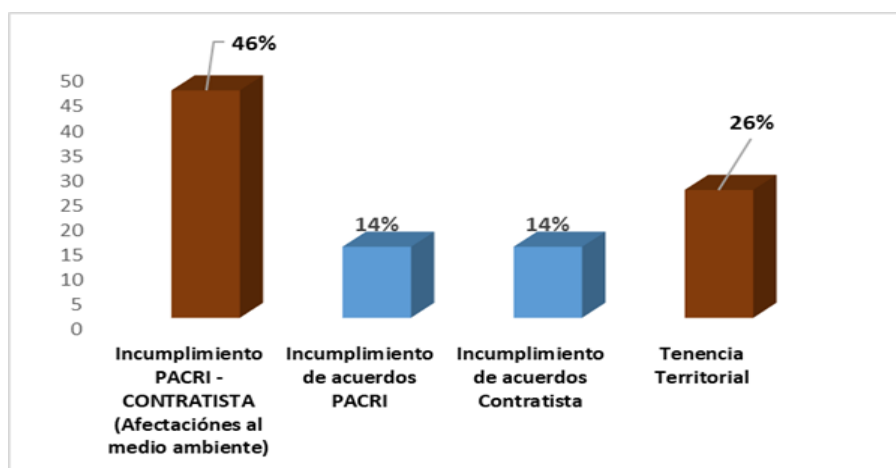


actores sociales, así como los modos de relación (desde los más conflictivos a los más consensuales), con la finalidad de definir los ejes prioritarios de la acción social, los factores de bloqueo y las posibilidades de resolución de los conflictos.

Los actores sociales, deben llegar a consensos, con la finalidad de evitar la generación de los conflictos socioambientales, mismo que en el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca; han sido generados específicamente por incumplimiento de acuerdos por parte de los representantes del PACRI – PVD y Contratista (46%); tal como se muestra en la figura 14:

**Figura 14.**

Actores en la participación de conflictos socioambientales



**Fuente:** Encuesta a los moradores de la zona Congacha – Cueva Blanca.

Tal como lo ha indicado el Especialista Social y análisis realizados en el acápite anterior de levantamiento de información de los afectados encuestados; los conflictos socioambientales en la carretera; se ha suscitado en bloqueo de actividades mediante la paralización de la obra (100%), periodos que ha comprendido hasta un lapso de quince días, solicitándose reuniones continuas entre los representantes del PACRI – PVD, firma Contratista y Supervisión.

#### **4.2.4. Eficacia del Plan de Relaciones Comunitarias**

Mejía (2015), en referencia a los indicadores de eficacia; menciona que: Uno de los retos de la gerencia moderna es el de la medición del desempeño: ¿Cómo saber cuáles unidades organizacionales están contribuyendo mejor a la formación del resultado, cuando existe tal diversidad de centros de responsabilidad con tal variedad de funciones, tareas y responsabilidades? Así mismo, en el aspecto interno de la empresa, nos encontramos con áreas tan diversas como las de: producción, administración, planeación, control, mercadeo, financiera, etc., con una amplia variedad de contenidos, tareas, misiones y responsabilidades. Si bien todas atienden al mismo fin como parte de la empresa, en la práctica cada una tiene labores muy diferentes, por lo cual se hace difícil la medición homogénea de su desempeño. Con frecuencia lo que se desea es un sistema de indicadores comparables, tales que permitan realizar análisis de competitividad y eficiencia entre unidades organizacionales diferentes.

En este sentido, la eficacia es el grado en que se logran los objetivos y metas de un plan, es decir, cuánto de los resultados esperados se alcanzó. La eficacia consiste en concentrar los esfuerzos de una entidad en las actividades y procesos que realmente deben llevarse a cabo para el cumplimiento de los objetivos formulados.

Para calcular la eficacia del Plan de Relaciones Comunitarias en proyectos de infraestructura vial, misma que incluye el análisis y cumplimiento de indicadores de las actividades desarrolladas; se empleará la siguiente fórmula:

$$= \frac{RA}{RE} \times 100$$

**Donde:**

RA: Resultados Alcanzados

RE: Resultados Esperados

El porcentaje óptimo alcanzado es del 100%, siendo considerado el indicador como muy eficaz en el cumplimiento del desarrollo de las actividades proyectadas en el Plan de Relaciones Comunitarias.

**Tabla 7**

**Rangos de valoración de eficacia de indicadores**

<b>Indicadores</b>	<b>Rangos</b>	<b>Valoración del Indicador</b>
1	0 – 20 %	Ineficaz
2	21 – 40 %	Poco - Eficaz
3	41 – 60%	Mediano – Eficaz
4	61 – 80%	Eficaz
5	81 – 100%	Muy Eficaz

**Fuente:** [www.planning.com.co](http://www.planning.com.co)

De acuerdo a lo indicado en la Tabla 8, la eficacia del indicador, contempla la valoración mayor del 61% e igual al 80%; siendo considerado como Eficaz en el cumplimiento de las actividades desarrollados en el Plan de Relaciones Comunitarias; y si la valoración, contempla mayor al 81% el indicador es considerado como Muy Eficaz.

Como se ha indicado en líneas anteriores; el Plan de Relaciones Comunitarias para el proyecto de Mejoramiento de la Carretera Congacha – Cueva Blanca; incluye el desarrollo de cuatro (04) subprogramas:

- Subprograma de relaciones comunitarias
- Subprograma de contratación de mano de obra local
- Subprograma de participación ciudadana

- Subprograma de compras locales

Cada uno de los subprogramas descritos, contienen actividades implementadas y desarrolladas por el Contratista OBRACIV CIA. LTDA. Sucursal del Perú, mismas que han sido supervisadas por el Especialista Social de la Firma Supervisora Cal y Mayor y Asociados S.C Sucursal Perú.

En el Subprograma de Relaciones Comunitarias, la firma contratista, ha proyectado el desarrollo de un total de veinte y cinco (25) actividades; realizándose veinte y uno (21) de ellas; tal como se muestra:

- Total de actividades realizadas : 21
- Total de actividades proyectadas : 25

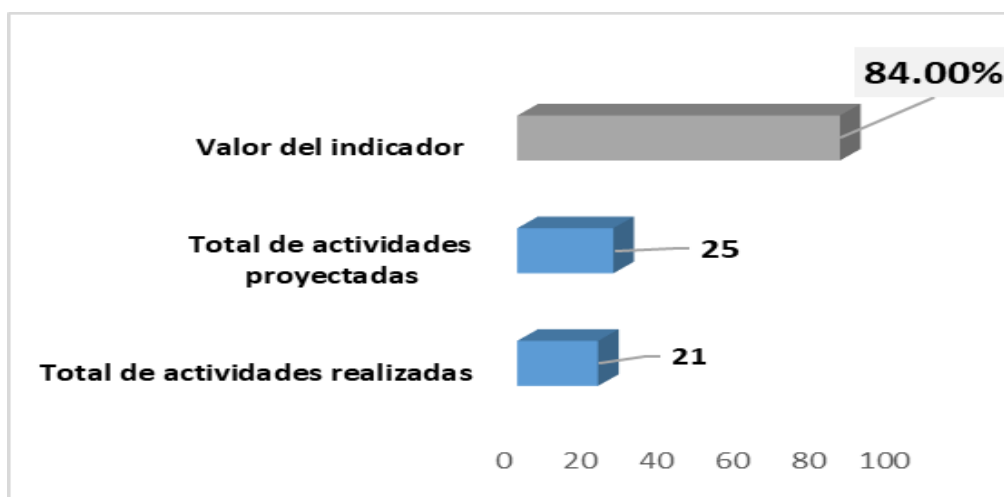
Aplicación de la fórmula para calcular el nivel de eficacia del indicador:

$$\frac{RA}{RE} \times 100$$

Calculando la eficacia del indicador:  $(21/25) \times 100$ , se obtiene un 84%

Figura 15.

Valor del indicador del Subprograma de Relaciones Comunitarias



Fuente: Encuesta a la empresa contratista de la obra Congacha – Cueva Blanca.

El objetivo de este subprograma es permitir que la ejecución de la obra se lleve con total normalidad y con el apoyo de la población ubicada en el área de influencia, brindando información adecuada y oportuna a la población, autoridades locales y otros agentes externos sobre los eventos importantes del proyecto y/o situaciones especiales que pudieran poner en riesgo su normal ejecución. Asimismo, se busca fomentar y asegurar una imagen de respeto a las buenas costumbres y mantenimiento de buenas relaciones del personal con la comunidad, instituciones y establecimientos en el área de influencia.

Con la implementación de las actividades en el Subprograma de Relaciones Comunitarias; este busca minimizar las quejas y reclamos emitidos por la población local entorno al mejoramiento de la carretera; en este sentido, el contratista ha registrado:

- Total de quejas y reclamos atendidos: 20
- Total de quejas y reclamo registrados: 25

De las veinte y cinco (25) quejas y reclamos registrados por el Contratista, han sido atendidas veinte (20), mostrándose el valor del indicador de la siguiente manera:

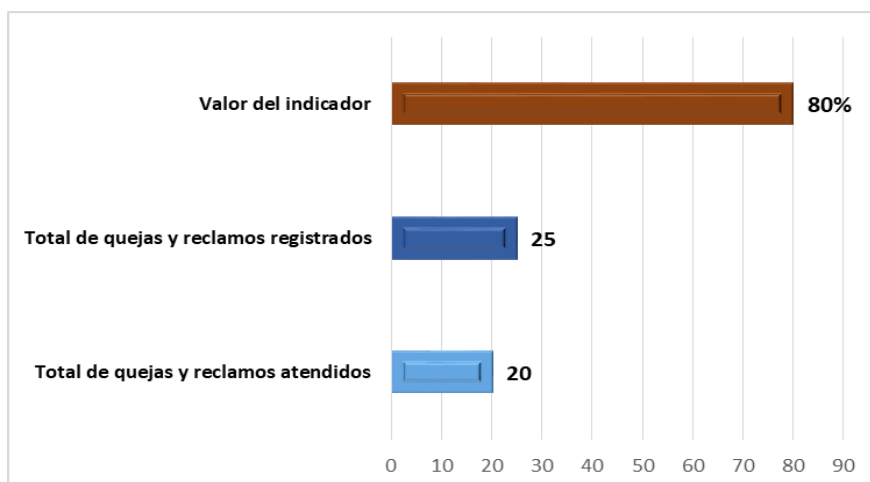
Aplicación de la fórmula para calcular el nivel de eficacia del indicador:

$$\frac{RA}{RE} \times 100$$

Calculando la eficacia del indicador  $(20/25)*100$ , se obtiene un porcentaje del 80%, mostrándose:

**Figura 16.**

Valor del indicador en la atención de quejas y reclamos



**Fuente:** Encuesta a la empresa contratista de la obra Congacha – Cueva Blanca.

El mecanismo de quejas y reclamos, tiene como fin la implementación de un procedimiento que permita la atención oportuna y definitiva de las quejas de la población en el área de las obras; el mecanismo de quejas y reclamos, es la herramienta fundamental de evaluación por parte de los representantes del Banco Interamericano Desarrollo y el Banco Mundial; en el cual indican al contratista utilizar los diversos formatos estandarizados para su atención como son el formato de registro, verificación, desestimación, resolución y solución de las quejas y reclamos.

El **subprograma de contratación de mano de obra local**, tiene como objetivo maximizar el número de personal local, contratado de los centros poblados involucrados en el Área de Influencia del Proyecto, vía un mecanismo de coordinación con las autoridades comunales y locales. Además, minimizar la generación de expectativas de empleo, informando adecuadamente sobre las reales necesidades de demanda de mano de obra, la temporalidad de la misma y condiciones de contrato.

En lo referente a la contratación de mano de obra local, de acuerdo a las líneas de contratación indicado al contratista (primera línea, los afectados directos, segunda línea, los moradores del casco urbano de Señor de la Humildad y Cueva Blanca y tercera línea, los moradores de las comunidades aledañas al proyecto); en este sentido, el contratista ha realizado el cumplimiento de la primera y segunda línea de contratación de personal, tal como se muestra:

- Total de personal afectado contratado : 35
- Total de personal afectado : 35

Como se denota, la firma contratista ha realizado la contratación al 100% del personal afectado por el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca

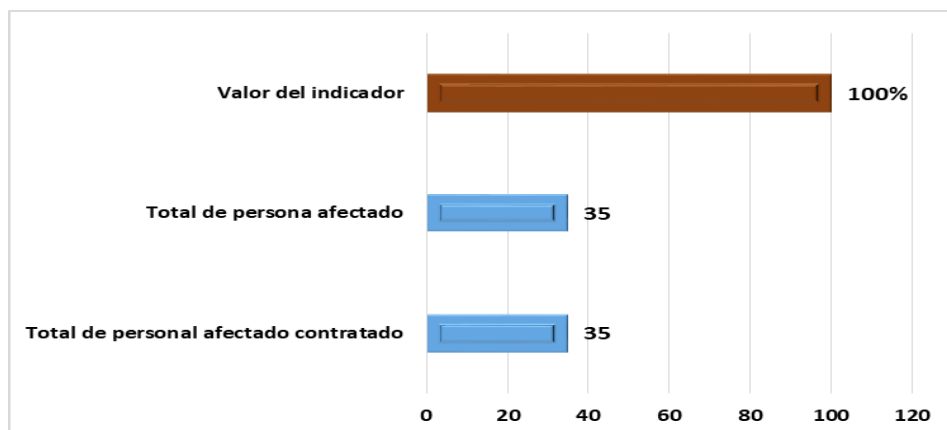
Aplicación de la fórmula para calcular el nivel de eficacia del indicador:

$$\frac{RA}{RE} \times 100$$

Al término de la ejecución de la obra; se obtiene un indicador del 100% en el cálculo obtenido a través de la fórmula = (35/35)\*100; se muestra:

**Figura 17**

Contratación de mano de obra local – afectados directos



Fuente: Encuesta a la empresa contratista de la obra Congacha – Cueva Blanca.

En el **subprograma de participación ciudadana**, el Contratista ha proyectado la realización de ocho reuniones mínimas (una reunión por mes) con el comité de gestión socioambiental Congacha – Cueva Blanca, con el objetivo de facilitar la participación de la población local involucrada en la gestión socio ambiental del proyecto de infraestructura, a través de la generación de espacios de coordinación interinstitucional y de acciones de vigilancia ciudadana.

- Total de reuniones con el CGSA desarrolladas : 08
- Total de reuniones con el CGSA programadas : 08

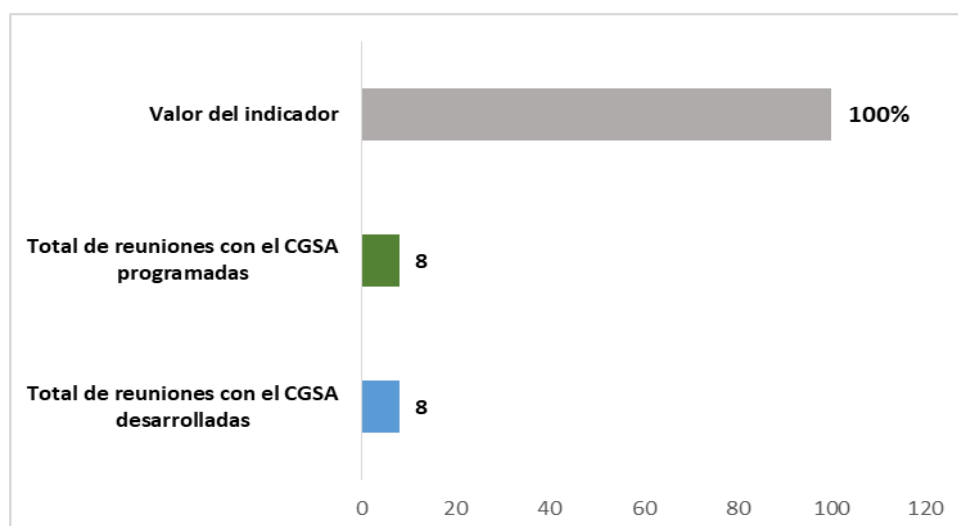
Aplicación de la fórmula para calcular el nivel de eficacia del indicador:

$$\frac{RA}{RE} \times 100$$

Aplicando la formula, = (8/8)\*100= 100% indicador muy eficaz en la evaluación de los parámetros de indicadores propuestos por el Banco Mundial; gráficamente, se muestra:

Figura 18.

Valor del indicador en las reuniones con el CGSA



Fuente: Encuesta a la empresa contratista de la obra Congacha – Cueva Blanca



En compromisos con los integrantes del Comité de Gestión Socioambiental Congacha – Cueva Blanca; se acordó desarrollar las reuniones de manera rotativa; tanto en los caseríos de Señor de la Humildad y Cueva Blanca.

En el **subprograma de compras locales**, entre las actividades principales que debe cumplir el contratista; es la adquisición de materiales, para la ejecución de la obra. Los materiales y productos que el contratista debe comprar, este debe ser a nivel local y/o regional involucrando los micro y pequeños empresarios, con la finalidad de generar mayor desarrollo en la economía local.

En el desarrollo del proyecto Congacha – Cueva Blanca, el contratista ha emitido las siguientes órdenes de compra:

- Total de órdenes de compras efectuadas : 29
- Total de ordenes compras solicitadas : 35

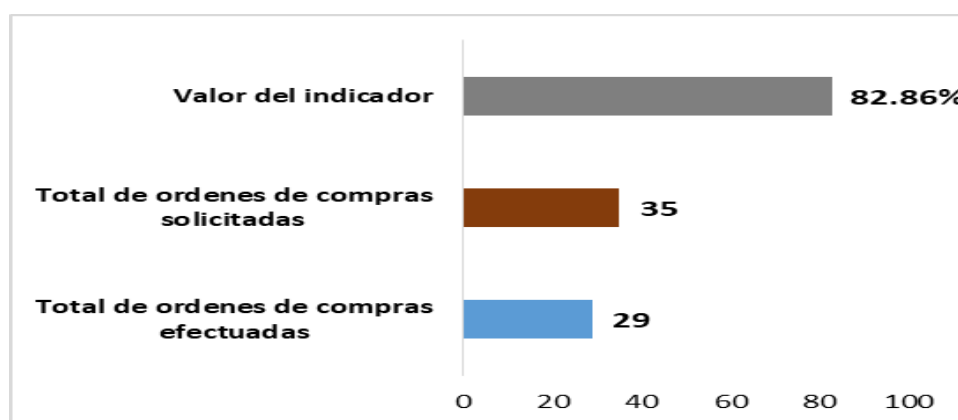
Del total de órdenes de compras solicitadas (35), se han efectuado un total de veinte y nueve órdenes de compra (29), mostrándose el siguiente indicador:

$$\frac{RA}{RE} \times 100$$

Aplicando la formula =  $(29/35)*100 = 82.86\%$ , el indicador se muestra en un rango de muy eficaz, de acuerdo a los parámetros de valoración indicados por el Banco Mundial.

**Figura 19.**

Valor del indicador en Compras locales



**Fuente:** Encuesta a la empresa contratista de la obra Congacha – Cueva Blanca

## CAPITULO V

### CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS

La investigación formulo como hipótesis:

- El plan de relaciones comunitarias es eficaz en la gestión de conflictos socioambientales en obras viales; caso: carretera Congacha – Cueva Blanca.

Para ello, se plantearon los siguientes objetivos específicos:

- a. Diagnosticar las principales características socioeconómicas de la población afectada por el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca.
- b. Identificar los actores sociales participantes en los conflictos socioambientales en obra.
- c. Analizar los conflictos socioambientales identificados durante el proceso constructivo de la carretera Congacha – Cueva Blanca.
- d. Evaluar los planes implementados por la empresa contratista en la atención de reclamos socioambientales producidos por el efecto constructivo de la obra.

#### 1. El primer objetivo específico tuvo como resultados:

El 86% de los poseionarios afectados por el mejoramiento de la carretera son varones (adultos mayores de 50 años), y tienen como ocupación principal la de agricultor.

Como se puede observar, las comunidades del área de influencia directa en donde se desarrolla el proyecto, tienen mayor predominancia del patriarcado; en el cual el hombre asume los roles de producción, uso de la tierra y ganadería; mientras que las mujeres son orientadas a labores propias de la casa.

Este refuerza la teoría de Castells (1997), que señala que el patriarcado es una de las estructuras básicas de todas las sociedades contemporáneas. Se caracteriza por la autoridad, impuesta desde las instituciones, de los hombres sobre las mujeres y sus hijos, en la unidad familiar. Para Castells es el patriarcado el principal elemento en la dominación de la mujer. Sin la familia patriarcal el patriarcado quedaría desenmascarado como dominación y acabaría siendo derrocado por la rebelión de las mujeres sometidas a lo largo de la historia.

2. El segundo objetivo concerniente a la identificación de los actores sociales en los conflictos socioambientales en obra, se obtuvo los siguientes resultados:

**Tabla 8.**

Principales actores que participan en los conflictos socioambientales en el proceso de mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca – Región Lambayeque

Tipo de actor	N°	%
Afectados directos	18	51%
Moradores del casco urbano de Señor de la Humildad	7	20%
Moradores del casco urbano de Cueva Blanca	7	20%
Autoridades Locales	3	9%
Totales		100%

**Fuente:** Análisis y procesamiento de datos – Encuestas

Como se puede observar, los principales actores sociales que participan en los conflictos socioambientales del mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca; son liderados en primera instancia por los afectados directos (51%), contando con el apoyo igualitario de los moradores del casco urbano de los caseríos de Señor de la Humildad y Cueva Blanca.

Las autoridades locales, brindan el apoyo y respaldo, especialmente a los afectados directos, con la finalidad de que sus derechos sean reconocidos en su totalidad, en la evaluación y emisión de los pagos correspondientes a cada ocupante afectado. No obstante, también velan por el adecuado uso de las tierras comunales, uso de las fuentes de agua y adecuado proceso constructivo del proyecto.

En este sentido, un actor social puede ser conceptualizado como una especie de sujeto colectivo que se estructura partiendo de una identidad propia y específica, contentivo de valores, así como de recursos y competencias que le facilitan actuar en un escenario social determinado, orientado a la obtención de ventajas para sus miembros, satisfaciendo las necesidades identificadas como prioritarias; tal como lo muestra Touraine:

El actor social puede ser entendido como un grupo de intervención, que hace historia transformando su propia situación, es decir, que los actores sociales influyen en el ambiente externo pero también sobre sí mismo. En ambos casos, el actor se ubica como sujeto colectivo, entre el individuo y el Estado, lo que traduce un proceso de generación de estrategias, denominadas también acciones sociales, las cuales impactan en la conducción de la sociedad, contribuyendo a su transformación. (Touraine, 1987.p 87)

3. En atención al tercer objetivo, referente a los conflictos socioambientales identificados durante el proceso constructivo de la carretera Congacha – Cueva Blanca; se tiene los siguientes resultados:

**Tabla 9.**

Análisis de conflictos socioambientales surgidos por el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca - Región Lambayeque

<b>Causas de los conflictos socioambientales</b>	<b>%</b>
Incumplimiento Pacri - Contratista/ afectaciones al medio ambiente	46%
Tenencia territorial	26%
Incumplimiento de acuerdos Pacri	14%
Incumplimiento acuerdos Contratista	14%
Totales	100%

**Fuente:** Análisis y procesamiento de datos – Encuestas

Los conflictos socioambientales surgidos por el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca; han sido motivados por el incumplimiento de acuerdos por parte de los representantes del Pacri – Provias Descentralizado, quienes son los encargados de emitir las compensaciones económicas por la afectaciones prediales que pueda suscitar el desarrollo del proyecto; seguido se suma, los acuerdos incumplidos y afectaciones al medio ambiente realizados por la empresa contratista; quien en el desarrollo de la presente investigación, se vuelca al incumplimiento en la contratación de mano de obra local y afectación a canales de riego, fuentes de agua (ríos, quebradas), a través de los relaves (aceites) que provienen de los equipos que son utilizados en la ejecución de la obra.

4. Respecto al cuarto objetivo específico, el contratista ha implementado y desarrollado el Plan de Relaciones Comunitarias como instrumento de gestión socioambiental para la mitigación de impactos socioambientales negativos producidos por el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca; que para el presente proyecto de infraestructura vial ha contenido cuatro subprogramas:

- Subprograma de relaciones comunitarias
- Subprograma de contratación de mano de obra local
- Subprograma de participación ciudadana
- Subprograma de compras locales

Cada una de las actividades contenidas en los subprogramas, han sido evaluados mediante indicadores porcentuales, que miden el nivel de eficacia, tal como se muestra:

**Tabla 10.**  
Rangos de valoración de eficacia de indicadores

<b>Indicadores</b>	<b>Rangos</b>	<b>Valoración del Indicador</b>
1	0 – 20 %	Ineficaz
2	21 – 40 %	Poco - Eficaz
3	41 – 60%	Mediano – Eficaz
4	61 – 80%	Eficaz
5	81 – 100%	Muy Eficaz

**Fuente:** www.planning.com.co

En atención a los rangos de valoración de los indicadores propuestos en el Plan de Relaciones Comunitarias del proyecto de mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca; se muestra los siguientes resultados:

Tabla 11.  
Valoración porcentual de los subprogramas del plan de relaciones comunitarias del mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca

<b>Subprogramas del PRC</b>	<b>%</b>	<b>Nivel de eficacia</b>
Subprograma de relaciones comunitarias	84.00	Muy eficaz
Atención de quejas y reclamos	80.00	Eficaz
Subprograma de contratación de MOL	100.00	Muy eficaz
Subprograma de participación ciudadana	100.00	Muy eficaz
Subprograma de compras locales	82.86	Muy eficaz

**Fuente:** Análisis y procesamiento de datos - Encuestas

De acuerdo a la tabla de valoración; se concluye que el Plan de Relaciones Comunitarias implementado para el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca, Región Lambayeque es **MUY EFICAZ**, alcanzando un promedio de 89.4% en el cumplimiento de indicadores; en la medida que ha permitido implementar diversas actividades en cada uno de los subprogramas propuestos, minimizando los conflictos socioambientales y generando alternativas de solución a través de reuniones, toma de acuerdos, implementación de talleres, capacitaciones, adquisición de bienes y servicios y contratación de mano de obra local; de este modo el proyecto es percibido como un ente de desarrollo económico y social, a través de adecuadas vías de comunicación terrestre.

## CAPITULO VI

### **Plan de Relaciones Comunitarias en la Gestión de Conflictos Socioambientales – Aporte a la Teoría Sociológica.**

El Plan de Relaciones Comunitarias (PRC) es un instrumento de gestión social que permite el adecuado manejo y fortalecimiento de la relación entre un proyecto y las comunidades presentes en su área de influencia. De esta manera, busca constituirse en un medio que impulse el diálogo basado en la comunicación, respeto y transparencia entre ambos actores sociales para alcanzar el beneficio mutuo; y que contribuye a prevenir y mitigar situaciones de conflicto durante la implementación de las obras.

Para el adecuado análisis de la realidad social, que se incluirá en el Plan de Relaciones Comunitarias, partimos de la definición weberiana fundamental de la sociología:

La sociología (...) es una ciencia que busca comprender, por medio de la interpretación, a la acción social, para explicarla causalmente en su desarrollo y efectos. "Acción" significa aquí una conducta humana (más allá de si es externa o interna, negada o permitida), cuando y en la medida en que el o los actores le den a ésta un sentido subjetivo. Acción "social", en cambio, es cuando en este tipo de acción, y en su desarrollo, el sentido intencional del o los actores se refiera a la conducta de otros (Weber, 2001: 1; 1992: 5).

A partir de la teoría de la acción social, de Max Weber, se puede analizar la conducta del ser humano, en la forma de relacionarse con los demás para perseguir un fin común. En los proyectos de infraestructura vial, se denominaría, defender la propiedad privada, la defensa del medio ambiente.

Hay que tener en cuenta, que los proyectos de infraestructura vial generan impactos y/o efectos sociales y ambientales, de los cuales podemos indicar:



- Sociales:

La acción social y/o colectiva de los moradores de la zona en exigir una adecuada compensación económica de sus predios afectados que serán intervenidos por la ejecución del proyecto, el requerimiento a la bolsa laboral, a la prestación de servicios (alimentación, hospedaje, transporte), entre otros.

- Ambientales:

La acción social y/o colectiva de los moradores de la zona, autoridades locales en defender el medio ambiente, las fuentes de agua que son uso exclusivo del consumo humano, riego y consumo para los animales; estas fuentes al no contar con un adecuado estudio ambiental; generan contaminación y/o destrucción, tales como los canales de riego que atraviesan las carreteras y que tienen que ser modificadas y/o trasladados para la ejecución del proyecto.

La defensa de la propiedad privada y del medio ambiente, puede ser iniciado por un actor social, que, al complementarse, genera la acción social. Tomando en cuenta a Max Weber, la mayoría de las acciones que realizan los individuos se pueden catalogar como 'acciones sociales' puesto que en la mayoría de casos y situaciones se tiende a actuar, de alguna u otra manera, en función de otros, además gran parte de nuestras acciones están condicionadas por la misma sociedad a la que pertenecemos; por ejemplo, luchar por la propiedad privada, por la defensa del medio ambiente.

Todos los seres humanos actúan de distinta manera y según las circunstancias en las que se encuentran; desde un enfoque sociológico existe un trasfondo en cuanto al sentido de las acciones que se llevan a cabo. Es precisamente este último aspecto el más sobresaliente y por ende más desarrollado a lo largo de esta investigación, ya que la comprensión e interpretación de la acción social, según el significado que le otorga Max Weber, es importante para la labor científica del sociólogo debido a que no debe olvidarse que éste ejecuta su trabajo enfocándose en la interrelación de los individuos en sociedad, lo que implica tomar en consideración la forma en la que éstos actúan dentro de un determinado contexto histórico - cultural.

En el análisis de grupos de interés – Stakeholders, de la carretera Congacha – Cueva Blanca, Región Lambayeque se ha tomado en cuenta las relaciones predominantes y niveles de poder de los actores sociales:

- **A favor:** predominan las relaciones de confianza y colaboración mutua.
- **Indeciso/ Indiferente.**
- **En contra:** predomina relaciones de conflicto.

Asimismo, las relaciones predominantes, son analizadas con los niveles de poder que cuenta cada actor social sobre los pobladores en la ejecución del proyecto; entendiéndose:

- **Alto:** predomina alto nivel de poder sobre los demás.
- **Medio:** predomina mediana influencia sobre los demás.
- **Bajo:** no hay influencia sobre los demás.

A través de la matriz de mapeo de grupo de interés // clasificación de grupos de interés aplicado a la presente obra, “Mejoramiento de la carretera cruce Congacha – Señor de la Humildad – Cueva Blanca”, ha permitido identificar correctamente las relaciones predominantes y los niveles de poder de las autoridades locales, con la finalidad de encaminar adecuadamente las herramientas de gestión social en el análisis y solución de conflictos socioambientales. Asimismo, a través de la matriz se ha podido identificar que el presidente de la comunidad Jose Carlos Mariátegui, Sr. Isidoro Calderón Sánchez, mantiene un bajo poder de influencia sobre los demás, corroborándose esta información con fecha 16 de mayo de 2018 en la reunión de asamblea general de la obra Cruce Congacha – Cueva Blanca, en donde los moradores del sector desestimaron la participación del presidente de la comunidad como parte integrante de la Comité de Gestión Socioambiental; siendo reemplazado por el señor Santiago Barrios Carlos, Teniente Gobernador de Señor de la Humildad.

A continuación, se detalla la identificación de los principales actores claves en la ejecución de la presente obra:

Tabla N° 12

MAPEO DE GRUPO DE INTERES

Clasificación de grupos de interés

Obra:

Mejoramiento de la Carretera: Cruce Congacha – Señor de la Humildad – Cueva Blanca // Región Lambayeque.

N°	Distrito	Centro Poblado	Apellidos y Nombres	Teléfono	Cargo	Relaciones Predominantes	Niveles de Poder	Comentario
01	Incahuasi	Comunidad JCM	Isidoro Calderón Sánchez	968519452	Presidente de la Comunidad	A favor	Bajo	Baja Influencia sobre los demás.
02	Incahuasi	Cueva Blanca	Florentino Manayay Calderón	978994579	Teniente Gobernador Cueva Blanca	Indeciso/ Indiferente	Medio	Mediana influencia sobre los demás.
03	Incahuasi	Señor de la Humildad	Santiago Barrios Carlos	954762865	Teniente Gobernador Señor de la Humildad	A favor	Medio	Mediana influencia sobre los demás.
04	Incahuasi	Comunidad JCM	Agapito Bernia Neyra	945321655	Presidente Comité Electoral	Indeciso/ indiferente	Alto	Alta influencia sobre los demás.
05	Incahuasi	Comunidad JCM	José Gregorio	988380499	Juez de Paz	Indeciso/ indiferente	Alto	Alta influencia sobre los demás.

Legenda:

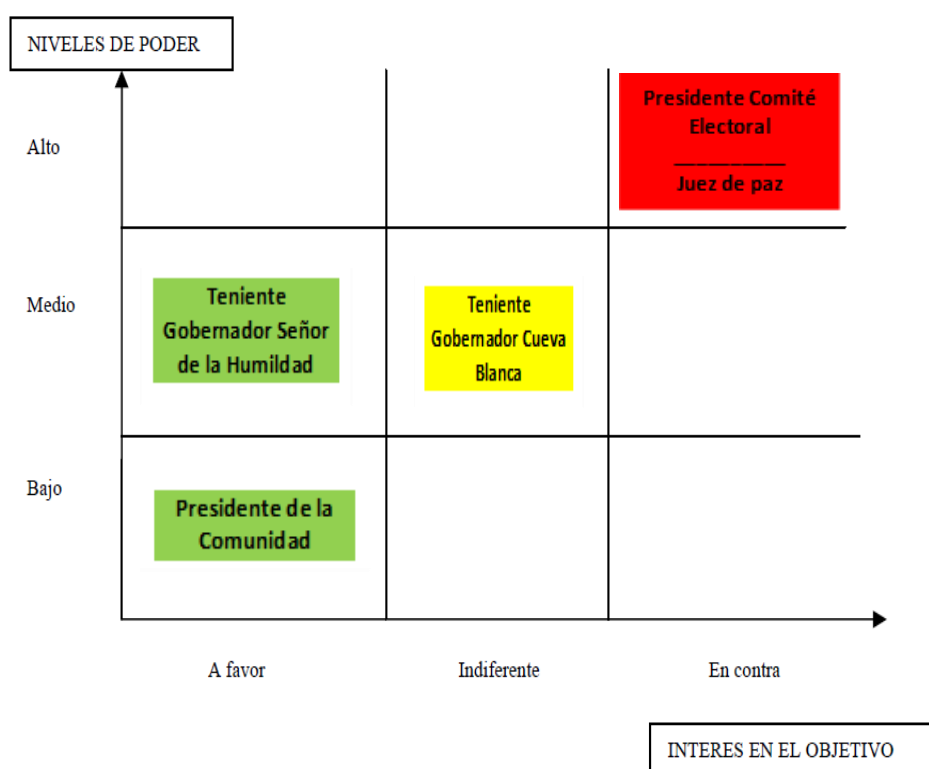
Relaciones Predominantes	Niveles de Poder	Colores
<p><b>-A favor</b> (predominan relaciones de confianza y colaboración mutua).</p> <p><b>-Indeciso/Indiferente</b></p> <p><b>-En contra</b> (predomina relaciones de conflicto)</p>	<p><b>-Alto:</b> Alta influencia sobre los demás.</p> <p><b>-Medio:</b> Mediana influencia sobre los demás.</p> <p><b>-Bajo:</b> No hay influencia sobre los demás.</p>	<p><b>Rojo:</b> Se necesita implementar medidas de control para mitigar conflictos socioambientales.</p> <p><b>Amarillo:</b> Los actores sociales, no están muy convencidos de la importancia de la obra. Se necesita proyectar actividades que realce los beneficios del proyecto.</p> <p><b>Verde:</b> Los actores sociales están muy convencidos de los beneficios del proyecto y apoyan mutuamente.</p>

### 6.1. Tabla para identificar niveles de poder e influencia.

De acuerdo a la matriz señalada líneas arriba, referentes a los actores sociales que intervienen en el mejoramiento de la carretera Cruce Congacha – Señor de la Humildad – Cueva Blanca; se muestra de la siguiente manera:

Tabla N. 13

Niveles de poder y relaciones predominantes de los actores sociales de la carretera Congacha – Cueva Blanca/ Lambayeque



De acuerdo a los niveles de poder y relaciones predominantes, se puede observar en la tabla N° 14, los actores sociales que tiene mayor poder e influencia sobre la comunidad. El color rojo, significa que se debe trabajar estratégicamente para evitar que los actores que están en contra de la obra en ejecución, entorpezca su avance. Los actores sociales indecisos (color amarillo), se tiene que sensibilizar y generar mayores alcances de los beneficios del proyecto, con la finalidad que apoyen en colaboración mutua con los actores que están plenamente convencidos de los resultados de la obra (color verde).

## CONCLUSIONES

1. El 86% de las familias que han sido afectadas por el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca, son representados por el sexo masculino, tal como se muestra en la figura 2 y tienen como actividad principal la de agricultor (tabla 5).
2. Los principales actores sociales que participan en los conflictos socioambientales generados por el mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca, están liderados en primera instancia por los afectados directos (51%), seguidos en igual participación por los moradores del casco urbano de los caseríos de Señor de la Humildad (20%) y Cueva Blanca (20%), respaldándose en el apoyo de sus autoridades locales (9%); tal como se muestra en la figura 13.
3. Los conflictos socioambientales identificados durante el proceso constructivo de la carretera, han sido en primera instancia, generados por problemas territoriales ( tenencia de tierras en un 43%, figura 4) y en segunda instancia por incumplimiento de acuerdos adoptados con las comunidades del área de influencia directa del proyecto por parte de los representantes del Pacri – Provias Descentralizado en relación a la emisión de pagos de afectaciones prediales y afectaciones al medio ambiente producto de derrames de aceites de la maquinaria presente en obra, seguido de incumplimientos de acuerdos por parte del contratista (54%), datos estadísticos mostrados en la figura 6.
4. De acuerdo a la evaluación del Plan de Relaciones Comunitarias implementado por el Contratista en la gestión de conflictos socioambientales en el proyecto de mejoramiento de la carretera Congacha – Cueva Blanca; a través de los rangos de valoración, tiene como promedio alcanzado de 89.4% en el cumplimiento de indicadores, considerándose como MUY EFICAZ.

## SUGERENCIAS

1. Las firmas contratistas, deberán realizar un adecuado relacionamiento comunitario con las comunidades de las áreas de influencia directa e indirecta del proyecto, en atención que las obras de infraestructura vial, genera muchas expectativas en cuanto a la generación de puestos de trabajo; el cual debe ser manejado adecuadamente por los especialistas sociales, tanto de la empresa contratista como supervisión que son los entes principales en la ejecución de la obra.
2. Los representantes del PACRI (Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario), deberán realizar la identificación y verificación de cada una de las áreas prediales en presencia de sus ocupantes afectados, con la finalidad de evitar problemas en cuanto al adecuado saneamiento físico y legal de los predios; esto en atención que las áreas prediales han sido evaluadas contando solo con la presencia del presidente de la comunidad.
3. Las firmas contratistas, a inicios de las obras, debe hacer conocer a los pobladores y autoridades locales, sobre los mecanismos de control en afectaciones al medio ambiente, con el objetivo de minimizar y/o mitigar los conflictos socioambientales que pueda acarrear la ejecución del proyecto.
4. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de sus órganos especiales de infraestructura vial, Provias Descentralizado y Provias Nacional; deben exigir a las consultoras encargadas de elaborar el Plan de Manejo Socioambiental, incluir el Plan de Relaciones Comunitarias en complemento al programa de asuntos sociales que se describe en los estudios ambientales.

5. El Plan de Relaciones Comunitarias, constituye la herramienta de gestión socioambiental completa en sus dimensiones e indicadores que deberá ser integrado dentro de las políticas de gestión de las empresas contratistas en los diferentes proyectos de intervención (carreteras, minería, hidrocarburos, etc.); contemplando en sus objetivos lograr un adecuado relacionamiento social y generando alternativas de solución a los conflictos socioambientales.

## REFERENCIAS

- Arana, M (2002). Resolución de conflictos medioambientales en la microcuenca del río porcón. Lima, Perú.
- Alberich, J (2002). *Relaciones comunitarias y participación ciudadana en proyectos de vías terrestres*. Lima, Perú.
- Buckles y Rusnak (2000). Las partes en conflicto. Psicoanálisis, conflicto y alteridad". Lima. USMP.
- Bucknall (2000). *Análisis social macroeconómico*. Madrid. España.
- Burton, J. (1989). Conflictividad social, intereses, percepciones. Madrid. España.
- Canales (1985). *Técnicas e instrumentos de recolección de datos en la investigación científica*. España: Editorial Gedisa.
- Castells M (1997). *El fin del patriarcado: movimientos sociales, familia y sexualidad en la era de la información. La era de la información: economía, sociedad y cultura*. Madrid: Alianza Editorial.
- Coser, I. (1961). *Las funciones del conflicto social*. Fondo de Cultura Económica, México. FCE.
- Defensoría del Pueblo (2005). *Reporte de conflictos sociales*. (3<sup>a</sup> ed). Lima – Perú.
- Delgado, V. (2007). *La Conflictividad Social en las Organizaciones de Base del C.P. Comayo*, Distrito La Encañada – Cajamarca.
- DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS SOCIO-AMBIENTALES. (2005). *Manual de Gestión Socio Ambiental para Proyectos Viales Departamentales*.
- Estudio de Impacto Ambiental (2015). *Mejoramiento de la carretera Cruce Congacha – Señor de la Humildad – Cueva Blanca*. Región Lambayeque.
- Landa, I. (1920). *La planificación social como base sostenible de los proyectos de inversión y desarrollo social*. (2.<sup>da</sup> ed.). España: Editorial Gedisa.
- Ley N° 27746: *Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental*. Diario Oficial el Peruano, 23 de Abril de 2001.
- León, C. (2001). *Guía de Relaciones Comunitarias*. (1.<sup>ra</sup>ed.). Lima: Editorial Prisma.
- Marinez, Ortega y Ramírez (2010). “*Diagnóstico de la gestión socio ambiental en proyectos viales concesionados en Colombia a partir de estudios de caso*”. Colombia
- Martínez, W. (2004). *Revista científica electrónica de ciencias gerenciales*. (2.<sup>da</sup> ed.). Venezuela: Editorial Fundación Unamuno.
- Marx, K. (1818). *Análisis del conflicto social y lucha de clases sociales*. México. FCE.



- Mejía, C. (2017). Indicadores de efectividad y eficacia. Consultado el 10 de abril de 2018, de <http://www.planning.com.co>
- Medina y Victoria (2012). "Propuesta de un Sistema de Gestión Ambiental para el Servicio de Conservación Vial de la Carretera Cañete Lunahuaná Pacarán Chupaca". Lima, Perú.
- MINAG (2010). *Plan Estratégico Sectorial Multianual Actualizado del Ministerio de Agricultura 2007 – 2011*. Unidad de Política Sectorial, Oficina de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Agricultura.
- Montalva, C. y Salazar, D.(2013). *Modelo de Gestión Socioambiental en proyectos viales*. (1.<sup>ra</sup>ed.). Lima.
- Mora, C. (2008). *Manual de Supervisión de Aspectos Sociales para la ejecución de obras de Infraestructura Vial*. (1.<sup>ra</sup>ed.). Lima: Editorial Prisma.
- Rodríguez, J (2015). "Estudio y Diseño del Sistema Vial de la Comuna San Vicente de Cucupuro de la Parroquia Rural de El Quinche del Distrito Metropolitano De Quito, Provincia De Pichincha". Ecuador.
- Sánchez, M. (2015). *Hacia la comprensión de las relaciones en poblaciones indígenas*. Lima, Perú.
- Tapia M (2013). *Alcances y perspectivas de la agricultura en la región Lambayeque*. Gore Lambayeque.
- Thompson, P. (2014). *Guía para la implementación de las adecuadas prácticas empresariales en gestión ambiental relacionada con las obras de infraestructura vial*. Colombia Editores.
- Touraine A (1987). *Actores sociales y sistemas políticos en América Latina Preal*, Oficina Internacional del Trabajo. Santiago de Chile
- Weber, M. (2000). *Análisis de la teoría de la acción social*. (3.da ed.). España: Editorial Trillas, S.A.
- Weber. M (2001). *La acción social*. (4.da.ed.). España: Editorial Trillas, S.A.
- Zegarra, E. y J. Tuesta (2009). *Shock de precios y vulnerabilidad alimentaria de los hogares peruanos*. Documento de Trabajo, GRADE.

## **ANEXOS**

## ANEXO 1

Relación de poseionarios afectados por el Mejoramiento de la Carretera Cruce  
Congacha – Señor de la Humildad – Cueva Blanca/ Región Lambayeque

Nº	NOMBRE	ESTADO CIVIL	DNI/PARTIDA REGISTRAL DE PERSONERÍA JURÍDICA	CONDICION LEGAL	DOCUMENTOS ALCANZADOS A PVN	NUMERO DE PARTIDA ELECTRONICA	PROGRESIVA	LADO
KONGACHA-01	COMUNIDAD J. C. MARIATEGUI		11039259	Propietario	Exp. Tecnico -Legal	2280439	0+000 al 19+100	I/D
KONGACHA-01-2	DIAZ ANTONIO, CRISTINA	Soltero	45220571	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	2+540 al 2+638	IZQUIERDO
KONGACHA-01-3	DE LA CRUZ SANCHES CATALINO	Casado	17439611	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	2+650 al 2+725	IZQUIERDO
							2+701 al 2+955	DERECHO
KONGACHA-01-4	DIAZ ANTONIO, CRISTINA	Soltero	45220571	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	2+992 al 3+096	DERECHO
KONGACHA-01-5	DIAZ ANTONIO, ALEJANDRO	Soltero	46207943	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	3+125 al 3+270	DERECHO
KONGACHA-01-6	DIAZ ANTONIO, MIGUEL	Soltero	17439859	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	3+270 al 3+334	DERECHO
KONGACHA-01-7	DIAZ ANTONIO, CRISTINA	Soltero	45220571	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	3+649 al 3+799	IZQUIERDO
KONGACHA-01-8	DE LA CRUZ SANCHES CATALINO	Casado	17439611	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	3+809 al 3+940	IZQUIERDO
							3+948 al 4+121	DERECHO
KONGACHA-01-9	DIAZ ANTONIO, CRISTINA	Soltero	45220571	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	4+121 al 4+264	DERECHO
KONGACHA-01-10	DIAZ ANTONIO, ALEJANDRO	Soltero	46207943	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	4+290 al 4+458	DERECHO
KONGACHA-01-11	DIAZ ANTONIO, JUAN MIGUEL	Soltero	17439859	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	4+459 al 4+563	DERECHO
							4+550 al 4+735	IZQUIERDO
KONGACHA-01-12	HUAMAN QUISPE MAURICIO	Soltero	45205091	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	5+040 al 5+091	DERECHO
KONGACHA-01-13	QUISPE ROQUE, SANTOS	Casado	17418324	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	5+680 al 5+763	DERECHO
							5+739 al 5+781	IZQUIERDO
KONGACHA-01-14	ROQUE HUAMAN JULIAN	Casado	17417308	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	5+799 al 5+990	DERECHO
KONGACHA-01-15	ROQUE HUAMAN, SANTOS	Casado	17418228	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	6+045 al 6+285	DERECHO
KONGACHA-01-16	ROQUE BERNILLA, DALMACIO	Soltero	45240151	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	6+284 al 6+317	DERECHO
KONGACHA-01-17	ROQUE BERNILLA JOSE NATIVIDAD	Soltero	17438941	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	6+317 al 6+335	DERECHO
KONGACHA-01-18	ROQUE PARIHUAMAN	Soltero	44675075	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	6+421 al 6+489	DERECHO
							6+504 al 6+550	IZQUIERDO

	WILLIAM FERNANDO							
KONGACHA-01-19	ROQUE HUAMAN, SANTOS	Casado	17418228	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	6+550 al 6+557	IZQUIERDO
KONGACHA-01-20	ROQUE DE LA CRUZ CECILIA	Soltero	44269747	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	6+559 al 6+684	DERECHO
							6+669 al 6+786	DERECHO
KONGACHA-01-21	ROQUE DE LA CRUZ JULIANA	Casado	17418240	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	6+806 al 6+834	DERECHO
							6+845 al 6+936	DERECHO
KONGACHA-01-22	PARIHUAMAN ANTONIO, EDUARDO	Casado	17418239	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	7+285 al 7+322	IZQUIERDO
							7+323 al 7+385	DERECHO
							7+495 al 7+542	DERECHO
KONGACHA-01-23	REYES BERNILLA, CLEMENTE	Soltero	17439776	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	9+865 al 9+980	DERECHO
							10+010 al 10+150	DERECHO
							10+865 al 10+912	DERECHO
KONGACHA-01-24	MENDOZA HUAMAN, HILARIO	Casado	17439566	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	11+070 al 11+720	DERECHO
KONGACHA-01-25	MANAYAY SANCHEZ J. ANTONIO	Casado	17439601	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	11+720 al 11+800	DERECHO
KONGACHA-01-26	QUISPE CAJO BRIGIDA	Soltero	80539360	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	11+800 al 12+000	DERECHO
KONGACHA-01-27	CAJO HUAMAN MAXIMO	Soltero	80539517	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280439	12+000 al 12+0120	DERECHO
							12+020 al 12+200	DERECHO
KONGACHA - 01 - 28	Marcelino Lucero Carlos	Casado	16646150	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280440	12+200 al 12+350	DERECHO
KONGACHA - 01 - 29	Berna Calderon Sanchez	Soltero	17433932	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280441	12+350 al 12+500	DERECHO
KONGACHA - 01 - 30	Isidoro Calderon Sanchez	Soltero	17417574	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280442	12+500 al 12+600	DERECHO
KONGACHA - 01 - 31	Ambrosio Calderon Snachez	Soltero	17417175	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280443	12+600 al 12+721	DERECHO
KONGACHA - 01 - 32	Micaela Manayay Vilcabana	Casado	45222052	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280444	12+721 al 12+800	DERECHO
KONGACHA - 01 - 33	Hector de la cruz vilcabana	soltero	16769769	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280445	12+800 al 12+850	DERECHO
KONGACHA - 01 - 34	Santos alenjandro Vilcabana	Casado	17415434	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280446	12+850 al 12+920	DERECHO
KONGACHA - 01 - 35	Florentino Manayay Calderon	Soltero	17419124	Comunero	Exp. Tecnico -Legal	2280447	12+920 al 13+020	DERECHO

Fuente: Informe Complementario PACRI - PVD 2018

## **APÉNDICES**

## Apéndice 1

**Universidad Nacional de Cajamarca**  
**Escuela de Posgrado**  
**Maestría en Planificación para el Desarrollo**  
**Mención: Relaciones Comunitarias y Gestión de Conflictos Socioambientales**

**CUESTIONARIO:** Dirigido a los moradores afectados del proyecto Mejoramiento de la Carretera Cruce Congacha – Señor de la Humildad – Cueva Blanca/ Lambayeque.

---

### I. Sección I: Información General.

#### 1.1. Datos personales

Sexo

1. Masculino	
2. Femenino	

#### 1.2. Edad: \_\_\_\_\_

1. 18-30	
2. 31-50	
3. de 51 a mas	

#### 1.3. ¿Cuál es su ocupación?

1. Agricultor	
2. Obrero	
3. Ganadero	
4. Su casa	
5. Otro	

Especifique:.....

### II. Sección II: Conflictos Socioambientales

#### 2.1. Tipo de afectación generado por el mejoramiento de la carretera

1. Terreno Erizado
2. Terreno con mejoras
3. Terreno sin mejoras
4. Otro especifique: .....

#### 2.2. Existen conflictos dentro de su comunidad.

1. Sí, porque: .....
2. No, porque: .....

2.3. Los conflictos dentro de su comunidad son:

	Si	No
1. Entre familias		
2. Entre comunidades		
3. Entre autoridades		
4. Entre la empresa y la comunidad		
5. Otro, especifique		

2.4. Cuando usted tiene un reclamo o queja, a quien acude principalmente para hacer conocer su manifestación:

1. Presidente de la comunidad.
2. Teniente gobernador de su sector.
3. Juez de paz de la comunidad.
4. Presidente de rondas.
5. Presidente del comité electoral.

2.5. Cuál es el número de conflictos suscitados en torno al mejoramiento de la carretera Cruce Congacha – Cueva Blanca.

1. N° de conflictos.....

2.6. Cuales han sido las razones que han motivado se suscite los conflictos socioambientales

	Si	No
1. Incumplimiento de acuerdos por parte del Pacri – Provias Descentralizado.		
2. Incumplimiento de acuerdos por parte de la Empresa Contratista.		
3. Problemas Territoriales.		
4. Desacuerdo entre afectados, autoridades, comunidades entorno al mejoramiento de la carretera.		
5. Afectaciones de canales de riego.		
6. Otros, especifique:		

2.6.1. Según la opción marcada en la pregunta 2.6, si su respuesta es la opción (1), mencione entorno a que se ha suscitado los conflictos:

1. Incumplimiento de pagos por afectaciones prediales
2. Incumplimiento en la formalización del Comité Electoral y formalización de la comunidad en registros públicos.
3. Otros:.....

2.6.2. Según la opción marcada en la pregunta 2.5, si su respuesta es la opción (2), señale cuales han sido la causa de los conflictos:

1. Incumplimiento de acuerdos en la contratación de mano de obra local.
2. Incumplimiento de acuerdos suscritos con los afectados.
3. Incumplimiento de acuerdos suscritos con las autoridades
4. Incumplimiento de acuerdos suscritos con la comunidad.
5. Otros:.....

2.6.3. Según la opción marcada en la pregunta 2.5, si su respuesta es la opción (3), mencione a que se ha suscitado los conflictos:

1. Desacuerdos en la delimitación territorial.
2. Rivalidades entre comunidades por temas territoriales.
3. Ausencia de documentos que delimite el área territorial.
4. Ausencia de los organismos gubernamentales en la delimitación territorial.
5. Todas las anteriores.

### **SECCIÓN III: PLAN DE RELACIONES COMUNITARIAS**

Subprograma de relaciones comunitarias

2.7. Usted cree que las reuniones realizadas entre la Empresa Contratista, Supervisión y Provias Descentralizado ha permitido:

1. Solucionar los conflictos existentes, a través de consensos
2. Agravar el conflicto
3. Aplazar la solución del conflicto
4. Otro: .....

2.8. Usted hace uso de los buzones para la emisión de quejas y reclamos:

1. Si: \_\_\_\_\_
2. No: \_\_\_\_\_

Subprograma de contratación de mano de obra local:

2.9. Las líneas de contratación de mano de obra local, entre las que se mencionan como 1° Línea la contratación de los afectados directos, 2° la contratación a los moradores del casco urbano de los sectores intervenidos 3° línea moradores de las áreas de influencia indirecta ha permitido:

1. Mejorar la contratación del personal local.



2. Entorpecer la contratación del personal local.
3. Dar preferencias en cuanto a la contratación de personal.
4. Otro:.....

2.10. Las capacitaciones realizadas por la empresa Contratista entorno al buen desempeño laboral, respeto y responsabilidad, le ha permitido:

	Si	No
1. Tener un mejor relacionamiento entre los trabajadores.		
2. Conocer las políticas de la empresa y el código de conducta.		
3. Conocer las políticas de seguridad, salud ocupacional y medio ambiente.		
4. Trabajar con responsabilidad y conocer los estándares de seguridad.		
5. T.A		

#### Subprograma de participación ciudadana

2.11. Conoce usted los acuerdos que son tomados en las reuniones realizadas con el comité de gestión socioambiental.

1. Si
2. No

#### Subprograma de Compras Locales

2.12. Conoce usted las tiendas, restaurantes que brindan servicios (alimentación, ventas) a la empresa contratista.

1. Si
2. No

2.12.1. Si su respuesta es Sí, indique como obtuvo conocimiento de las compras locales:

1. Difusiones realizados por la empresa contratista
2. Difusiones realizados por las autoridades
3. Comunicación entre comuneros
4. Otro:.....

2.13. Conoce usted sobre las actividades que se desarrollan en el subprograma de compras locales.

1. Si
2. No

Si su respuesta es la opción (a), mencione usted que actividades conoce:

1. ....
2. ....
3. ....

¡¡Gracias por su colaboración!!

## Apéndice 2

**Universidad Nacional de Cajamarca**  
**Escuela de Posgrado**  
**Maestría en Planificación para el Desarrollo**  
**Mención: Relaciones Comunitarias y Gestión de Conflictos Socioambientales**

**CUESTIONARIO:** Dirigido a la Empresa Contratista encargada del mejoramiento de la Carretera Cruce Congacha – Cueva Blanca.

---

El presente cuestionario presenta una serie de opiniones vinculadas a temas referentes a la problemática socioambiental del mejoramiento de la Carretera Cruce Congacha – Cueva Blanca; conocer las actividades implementadas entorno a la gestión de conflictos socioambientales y las acciones realizadas.

Asimismo, le agradecemos completar con los datos correctos en los puntos suspensivos; mismos que serán contrastados con la información de la Firma Supervisora.

### 3. Sección I: Información General del Responsable Social

1. Sexo: .....
2. Ocupación: .....
3. Edad: .....
4. Cargo: .....

### 4. Conflictos Socioambientales

2.1. Cuál es el número de conflictos suscitados en torno al mejoramiento de la carretera Cruce Congacha – Cueva Blanca.

1. ....

2.2. Que sectores participan en los conflictos socioambientales

1. Señor de la Humildad y Cueva Blanca
2. Solo Señor de la Humildad
3. Solo Cueva Blanca
4. Otros sectores:.....

2.3. Que actores sociales tienen mayor protagonismo cuando se suscitan los conflictos socioambientales en obra:

1. Los afectados
2. Lo moradores del casco urbano de Señor de la Humildad
3. Los moradores del casco urbano de Cueva Blanca
4. Las autoridades locales
5. Otros:.....

2.4. Cuales han sido las razones por lo cual se ha suscitado los conflictos socioambientales en obra

	Si	No
1. Incumplimiento de acuerdos por parte del Pacri – Provias Descentralizado.		
2. Incumplimiento de acuerdos por parte del Contratista.		
3. Incumplimiento de acuerdos del Pacri y Contratista.		
4. Tenencia territorial.		
Otro:		

2.5. Como se ha manifestado el conflicto en la carretera Cruce Congacha – Cueva Blanca

1. Paralización de la obra.
2. Toma de locales del Contratista
3. Protestas con signos de violencia
4. Toma de rehenes
5. Otro tipo de manifestación:.....

### Sección III: PLAN DE RELACIONES COMUNITARIAS

#### Subprograma de relaciones comunitarias

4.1. Indicar el número de actividades proyectadas en su Plan de Relaciones Comunitarias y el número de actividades realizadas

1. Total de actividades proyectadas: .....
2. Total de actividades realizadas:.....

4.2. En cuanto al mecanismo de quejas y reclamos, mencione usted cuantas quejas y reclamos se han registrado durante el mes y cuantas quejas y reclamos han sido atendidos

1. Total de quejas y reclamos registrados:.....
2. Total de quejas y reclamos:.....

#### Subprograma de contratación de mano de obra local:

4.3. De acuerdo a lo indicado en el subprograma de contratación de mano de obra local, descrito en el Plan de Manejo Ambiental, mencione usted los totales de contrataciones de personal afectado de la zona y los totales de personal requerido por el proyecto.

1. Total de personal afectado contratado:  
.....
2. Total de personal afectado:.....

4.4. En cuanto a las actividades que concierne al subprograma de contratación de mano de obra local, como capacitaciones, talleres, etc.; mencione usted el total de actividades proyectadas y el total de actividades realizadas.

1. Total de actividades proyectadas:.....
2. Total de actividades Ejecutadas:.....

#### **Subprograma de participación ciudadana**

4.5. Las reuniones realizadas con las autoridades locales (Comité de Gestión Socioambiental), han permitido minimizar los conflictos socioambientales en obra.

1. Si
2. No

4.5.1. Si usted marco como respuesta la alternativa (a), mencione el total de reuniones proyectadas con el Comité de Gestión Socioambiental y el Total de reuniones realizadas.

1. Total de reuniones con el CGSA proyectadas:.....
2. Total de reuniones con el CGSA ejecutadas:.....

#### **Subprograma de Compras Locales**

4.6. Si usted marco como respuesta la alternativa (a), mencione el total de compras solicitadas por el contratista y el total de compras locales efectuadas.

1. Total de compras solicitadas:.....
2. Total de compras efectuadas:.....

¡¡Gracias por su colaboración!!