



Pontificia Universidad Católica del Perú

Escuela de Posgrado

Factores que limitaron o contribuyeron a la implementación del **Plan de Relaciones Comunitarias** del proyecto: *Mejoramiento de la Carretera Satipo – Mazamari - División Pangoa - Puerto Ocopa. Provincia de Satipo, Departamento de Junín – 2015.*

Tesis para obtener el grado académico de Maestra en Gerencia Social que presenta:

Zorayma Elida Paredes Jiménez

Asesor PUCP (PUCP) : **Mg. Carlos Torres Hidalgo**

Co-Asesor de la Universidad EAFIT: **Dr. Mario Vargas Sáenz**

Lima, 2023

Informe de Similitud

Yo, Carlos Torres Hidalgo, docente de la Escuela de Posgrado de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesora de la tesis titulado: Factores que limitaron o contribuyeron a la implementación del Plan de Relaciones Comunitarias del proyecto: Mejoramiento de la Carretera Satipo – Mazamari - División Pangoa - Puerto Ocopa. Provincia de Satipo, Departamento de Junín – 2015, de la autora Zorayma Elida Paredes Jiménez, dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 7%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 27/10/2023.
- He revisado con detalle dicho reporte y la Tesis o Trabajo de Suficiencia Profesional, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha:

Lima, 02 de noviembre 2023

Apellidos y nombres del asesor: Torres Hidalgo, Carlos	
DNI: 10471642	Firma 
ORCID: 0000-0002-5202-9767	

AGRADECIMIENTOS

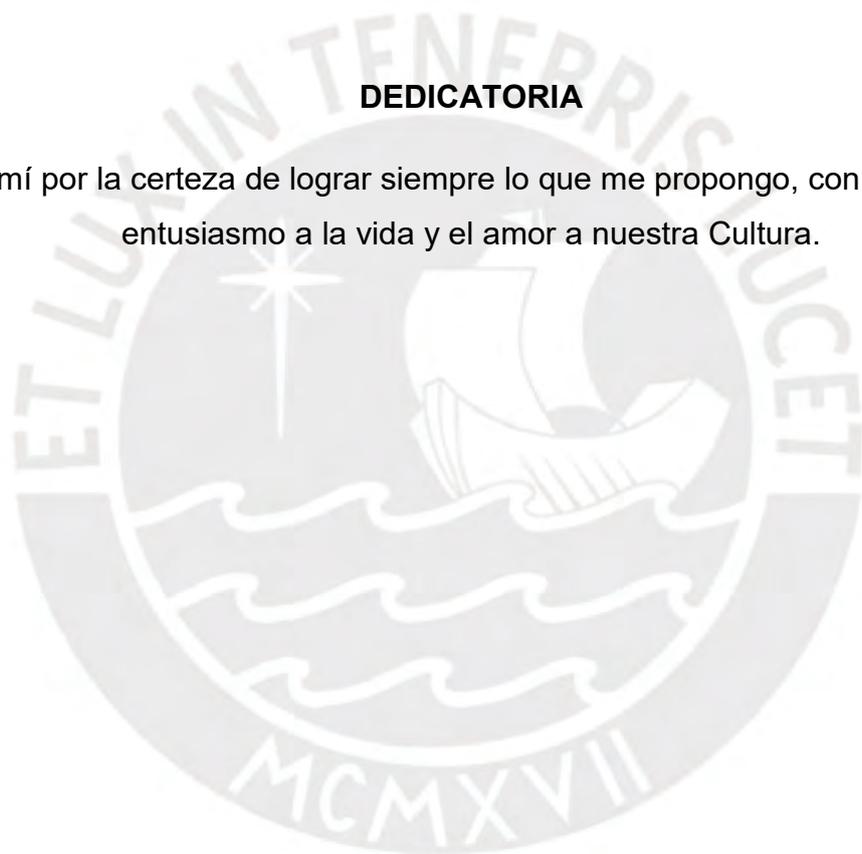
Con afecto a mis padres y hermanas por el amor y desprendimiento para alcanzar mis metas proyectadas, a mis compañeras y amigas de estudios Stefany, Katya, Elizabeth, Mayra y Rosmery por la amistad, compañerismo y todos los momentos compartidos, a los maestros de la maestría, en especial a mis maestros Javier Pineda Medina, Carlos Torres Hidalgo y Mario Vargas Sáenz quienes fueron fuente de estimulación y orientación, en este proceso de formación académica.

Agradecer a mis Compañeros y amigos del Consorcio Acruta & Tapia – Serconsult Martin Antonio Pauca Flores, Alfredo Castro Galloso, por brindarme todas las facilidades y el acompañamiento requerido, a mis queridas amigas Frida Martínez Campo y Eliana Mullisaca Quispe, por su invalorable apoyo en los trabajos de campo, a mi amigo Martin Antonio Yaya Flores por su apoyo en mi investigación, y sobre todo por su amistad incondicional.

A las comunidades y pobladores emplazados en torno a la carretera, por dejarme pasar a la intimidad de sus hogares y entrevistarlos.

DEDICATORIA

A mí por la certeza de lograr siempre lo que me propongo, con alegría,
entusiasmo a la vida y el amor a nuestra Cultura.



RESUMEN EJECUTIVO

El estudio considera como objetivo y tema central, el reconocimiento individualizado de las circunstancias limitantes y las contribuciones ocasionadas por: “La Implementación del Plan de Relaciones Comunitarias en el Proyecto Mejoramiento de la Carretera Satipo-Mazamari-División Pangoa-Puerto Ocopa, Departamento de Junín, Provincia de Satipo durante el año 2015”. Se Analiza objetivamente su aplicación y resultados en los actores involucrados (Estado, población y empresariado), para proponer nuevas estrategias y herramientas metodológicas, y su implementación adecuada en las condiciones reales del Proyecto vial, el cual ha sido elaborado por PROVÍAS NACIONAL, Ejecutado y Supervisado por las empresas especializadas en el rubro.

La metodología utilizada en todo el proceso es la cualitativa, sustentada en acciones participativas directas, complementadas con estrategias comunicacionales y territoriales, desarrolladas técnicamente de forma sencilla, para poder replicarse como herramienta de diagnóstico y comprensión de la problemática socio ambiental planteada, en la búsqueda de soluciones sostenibles en conjunto, durante la ejecución de las obras civiles, proyectadas y comprometidas socialmente con territorios de comunidades nativas y poblaciones de colonos como el estudio de caso aquí, planteado.

El tema de la investigación por razones metodológicas y prácticas se ha dividido en siete capítulos que presentan el primer tema, la justificación y los objetivos de la investigación; el segundo contiene el marco teórico desarrollado, los enfoques temáticos normativos, el marco conceptual y que rige el desempeño del sector transporte, incluyendo las características geográficas y socioeconómicas de la unidad de estudio.

En la tercera se resumen las pautas del diseño de la investigación; en la cuarta presentación, se establece el análisis e interpretación de los resultados del estudio; el quinto presenta las conclusiones y recomendaciones de la investigación y en el sexto capítulo, desarrolla la propuesta desde la perspectiva de la gestión social, para optimizar las capacidades de despliegue de la CRP en

el período 2016 - 2017, encaminadas a lograr un diálogo sostenible entre los actores involucrados.



ABSTRACT

The study considers as an objective and central theme, the individualized recognition of the limiting factors that contributed to: The Implementation of the Community Relations Plan in the Project for the Improvement of the Satipo-Mazamari-Pangoa-Puerto Ocopa Division Highway, Junín Department, Province of Satipo during the year 2015. Its application and results in the involved actors (State, population and business) are objectively analyzed, to propose new strategies and methodological tools, and their adequate implementation in the real conditions of the road Project, which has been elaborated by Provías Nacional, Executed and Supervised by companies specialized in the field.

So the research methodology is qualitative, based on direct participatory actions, complemented by communication and territorial strategies developed technically simple, to replicate, as a diagnostic tool and understanding of the socio-environmental issues raised in the finding sustainable solutions together, for mishandling the PRC, during the execution of civil works, planned and committed socially with native community territories and settler populations as the case study here raised.

The theme of research for methodological reasons and practices has been divided into seven chapter presents the first issue, the rationale and objectives of the research; the second contains the theoretical framework developed normative thematic approaches, the conceptual framework and governing the performance of the transport sector, including the geographic and socioeconomic characteristics of the study unit.

In the third the research design guidelines are summarized in the fourth presentation, analysis and interpretation of the study results is established; the fifth presents the conclusions and recommendations of the investigation and in the sixth chapter, develops the proposal from the perspective of social management, to optimize the deployment capabilities of the PRC in the period 2016 - 2017, aimed at achieving sustainable dialogue between the actors involve.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	ii
DEDICATORIA	iii
RESUMEN EJECUTIVO	iv
ABSTRACT	vi
CAPÍTULO I	1
1 PROBLEMÁTICA Y JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	1
1.1 INTRODUCCIÓN.....	1
1.1.1 Planteamiento Del Problema.....	2
1.1.2 Pregunta general.....	6
1.1.3 Preguntas específicas.	7
1.2 Justificación.....	7
1.3 Objetivos	10
1.3.1 Objetivo General.....	10
1.3.2 Objetivos Específicos	10
2 MARCO TEÓRICO REFERENCIAL	12
2.1 Enfoques de la Investigación.....	12
2.1.1 Enfoque de Comunicación Participativa	13
2.1.2 Comunicación Participativa y el Plan de Relaciones Comunitarias	15
2.1.3 Enfoque Desarrollo y Manejo Territorial	18
2.1.4 Gobernabilidad y Gobernanza en el Proyecto Vial.....	21
2.2 Diagnostico Situacional	23
2.2.1 Características Geográficas de la Zona	23
2.2.2 Características Socioeconómicas De La Zona	26
2.3 Marco Normativo	35
2.3.1 Marco Normativo Internacional.....	35
2.3.2 Marco Normativo Nacional	36
El Manual de Relaciones Comunitarias para Proyectos de Infraestructura Vial DGASA (aprobado por RD N° 028-2006-MTC/16 del 21 de abril de 2006).....	41

Es un documento de uso obligatorio, para la sostenibilidad del plan de Relaciones comunitarias aplicadas a los estudios de EIA.	41
Extraemos los siguientes datos relacionados a los aspectos de comunicación y de conducta entre los actores involucrados en proyectos viales:	41
2.4 Marco Conceptual	47
2.4.1 Concepto de lo socio ambiental.....	47
CAPÍTULO III.....	57
3 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	57
3.1 Metodología.....	57
3.1.1 Metodología de la investigación	57
3.1.2 Tipo de Estudio.....	58
3.2 Área de Influencia.....	59
3.2.1 Universo	59
3.2.2 Muestra	59
3.3 Identificación y clasificación de los actores involucrados	61
3.4 Técnicas de recolección de datos	63
3.4.1 Entrevistas semi-estructuradas	63
3.5 Operacionalización de los trabajos de campo	63
3.5.1 Fuentes de información	64
CAPÍTULO IV	65
4 PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS	65
4.1 Lineamientos del análisis del estudio	73
4.2 Herramientas y medios de llegada a la población utilizada en el plan de relaciones comunitarias del proyecto.	74
4.3 Analizar si se hallan adecuadamente implementados los objetivos del Plan de Relaciones Comunitarias en el Proyecto Vial.....	88
4.4 Alineamiento de los objetivos y metas del proyecto vial, a los requerimientos y/o demandas de la población beneficiaria. Contextualizándolas, en referencia a los impactos identificados como	

responsabilidad directa del proyecto y aquellos considerados como no, dentro del PCR.....	114
4.5 Percepción que tiene la población beneficiaria acerca del proyecto vial. 123	
CAPÍTULO V	135
5 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	135
CAPÍTULO VI	147
6 PROPUESTA: MEJORA DE CAPACIDADES DE IMPLEMENTACION DEL PLAN DE RELACIONES COMUNITARIAS (2016-2017)	147
6.1. Objetivo General	147
6.2 Prioridades.....	147
6.3 Enfoques transversales.....	148
6.3.1 Acciones desde el enfoque de comunicación participativa (formular las acciones).....	148
6.4. Estrategias en relación a las prioridades	149
6.4.1. Diseñar un plan estratégico dirigido a la Implementación del PRC	149
6.4.2. Fortalecimiento de capacidades por medio de la Implementación del Plan de Relaciones Comunitarias	150
BIBLIOGRAFÍA	152
ANEXOS	166

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N° 2.1: Ubicación Georeferencial	23
Tabla N° 3.1: Resumen de la muestra	60
Tabla N° 4.1: Herramientas utilizadas en el Proyecto	75
Tabla N° 4.2: Motivos de no participación en las reuniones convocadas por el proyecto	76
Tabla N° 4.3: ¿Usted se informa a través de algún medio de comunicación y si conoce alguno que emita información sobre el tema?	78
Tabla N° 4.4: ¿Sabe si PROVÍAS NACIONAL, ha realizado reuniones informativas sobre el proyecto vial que se realiza en esta comunidad?.....	83
Tabla N° 4.5: ¿Podría indicarme si sabe qué tipo de proyecto está ejecutando PROVÍAS en estos momentos aquí?	88
Tabla N° 4.6: ¿Sabe si existe un Plan de Relaciones Comunitarias y si Conoce los Objetivos?.....	91
Tabla N° 4.7: ¿Usted conoce a los Relacionistas Comunitarios del Proyecto y que objetivo tiene su trabajo?	97
Tabla N° 4.8: ¿En algún momento los relacionistas comunitarios le han motivado para que firme algún documento sobre la ejecución de la obra, Sabe si en los documentos hay compromisos?.....	97
Tabla N° 4.9: ¿En algún momento los relacionistas comunitarios le han motivado para que firme algún documento sobre la ejecución de la obra, Sabe si en los documentos hay compromisos? ¿Cuáles son los principales problemas de su Comunidad y antes del inicio del proyecto, fue consultado sobre sus intereses como comunidad?.....	108
Tabla N° 4.10: ¿La empresa se ha hecho cargo de los problemas y ha cumplido las promesas para resarcir los daños materiales generados por la ejecución proyecto vial?	115
Tabla N° 4.11: ¿Usted sabe si la empresa cuenta con un departamento u oficina de atención a los pobladores que sufren afectaciones o necesidades urgentes causados por el proyecto vial, Usted ha ido?	118

Tabla N° 4.12: ¿La construcción de la carretera le ha causado problemas u ocasionado alguna insatisfacción personal? 124

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N° 2.1: Ubicación del Departamento Junín y sus Provincias.	24
Figura N° 2.2: Ubicación del departamento Junín y sus principales vías acceso.	25
Figura N° 2.3: Ubicación del departamento Junin y división política.	26
Figura N° 2.4: Departamento de Junin niveles de pobreza.	33
Figura N° 4.1: Área de estudio	73

Siglas – Abreviaturas

AID	Área de Influencia Directa
AII	Área de Influencia Indirecta
PGSA	Plan de Gestión Socio Ambiental
CAR	Consejo Nacional del Ambiente
CIRA	Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos
CONAM	Comisión Ambiental Regional
DGASA	Dirección General de Asuntos Socio-ambientales
E1A	Estudio de Impacto Ambiental
URSA	Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional
INDEPA	Instituto Nacional de Desarrollo de Pueblo Andinos. Amazónicos y afroperuano
INRENA	Instituto Nacional de Recursos Naturales
MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
MC	Ministerio de Cultura
PRC	Plan de Relaciones Comunitarias
SEIA	Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental
VRAEM	Valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro
ALA	Autoridad local del Agua
RC	Relacionistas Comunitarios
PACRI	Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario para Proyectos de Infraestructura de Transporte
PNP	Policía Nacional del Perú
CC.NN	Comunidad Nativa
CC.PP	Centro Poblado
SL	Sendero Luminoso
MRTA	Movimiento Revolucionario Túpac Amaru

Fuente: Elaboración Propia.

CAPÍTULO I

1 PROBLEMÁTICA Y JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 INTRODUCCIÓN.

La implementación del Plan de Relaciones Comunitarias (PRC) del Proyecto Vial “Mejoramiento de la carretera Satipo-Mazamari-División Pangoa-Puerto Ocopa, Departamento de Junín, Provincia de Satipo”, desarrollada el año 2015, por el *Consortio Vial Junín* titular del proyecto, bajo la supervisión de Provías nacional (mediante consultoría externa por el Consorcio SUPERVISOR ACRUTA & TAPIA - SERCONSULT), es considerada el objeto de estudio de la investigación propuesta.

Los Planes de Relaciones Comunitarias (PRC), en las obras viales están previstos como una estrategia eficaz y sostenible, para alcanzar una comunicación permanente y participativa, entre el Estado Peruano, empresas contratistas y la población en cada una de las fases de trabajo del proyecto.

Los PRC en las obras viales: previenen, evitan y/o minimizan los impactos sociales y ambientales negativos, entre las empresas contratistas encargadas de la planificación, construcción, supervisión y operación en esta extensa área delimitada, y la población definida como multiétnica.

Se establece como prioridad, la formulación de relaciones armoniosas entre el Estado peruano (representantes de las instituciones gubernamentales, gobiernos locales y las organizaciones civiles reconocidas), las compañías contratistas, y la población conformadas principalmente por las comunidades nativas y sus jefes, y asentamientos de colonos rurales), Los actores representativos legalmente de la población local afectada directa e

indirectamente por las obras de la carretera, ponen su representación como condición primordial para entablar el diálogo y comunicación entre las partes.

El objetivo es facilitar el diseño e implementación de mecanismos de participación ciudadana, conjuntamente con el acceso transparente e inclusivo de la información, ambos procedimientos son ejes necesarios para promover el incremento social mediante el uso de enfoques comunicacionales y territoriales.

Se considera como ejes principales los aspectos sociales y ambientales, del área influenciada por las obras viales, teniendo como base: “El Plan de Relaciones Comunitarias” (PRC), como una estrategia integrada al Sistema de Gestión Ambiental, indicada en el: “Estudio de Impacto Ambiental” (EIA), a través del: “Plan de Manejo Ambiental” (DGASA.2006).

El PRC, además de ser una propuesta orientada al cumplimiento normativo de la responsabilidad socio - ambiental de la *Compañía Contratista Consorcio Vial Junín*, titular del proyecto Vial, es necesaria para lograr los objetivos y optimizar las relaciones de las partes involucradas fortaleciendo los lazos socio-económicos entre las poblaciones de las localidades locales y regionales donde se ejecuta el proyecto.

1.1.1 Planteamiento Del Problema

El concepto de sostenibilidad como factor y base del crecimiento económico en el Perú a partir de años 90 del siglo XX, impulsaron importantes cambios económicos y sociales impulsado por las grandes inversiones nacionales y extranjeras, en los rubros extractivos, energéticos y

agropecuarios desarrollados en territorio nacional y con especial énfasis en zonas rurales.

Posibilitando la bonanza económica del país y enfrentar los embates de la crisis mundial surgida desde inicios del siglo XXI. Generados por construcciones planificadas de infraestructura vial, en el interior del país alcanzando así la integración, comunicación y dinámica socio económica de un gran segmento de la población menos favorecida. Para el Estado Peruano, la ampliación de los ejes viales terrestres longitudinales y transversales en todo el territorio nacional, es importante para el desarrollo e integración de los asentamientos rurales emplazados en zonas antes no conectadas a las grandes urbes o capitales regionales, por lo tanto, aisladas y postergadas durante décadas.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), promueve mediante la gerencia de PROVIAS NACIONAL (PVN), grandes inversiones para: construir, mantener y mejorar cientos de kilómetros anuales de caminos en todo el territorio del país. convirtiéndose en medios de comunicación articulando los ámbitos urbanos y rurales locales, regionales y nacionales principalmente. facilitando la concreción de redes comerciales y de mercadeo, de Educación, Salud, como un avance real de integración e inclusión social de todos los peruanos.

En este contexto, uno de los requisitos y estrategias indispensables para garantizar la viabilidad y relaciones armoniosas con las poblaciones involucradas en los proyectos viales, fue la implementación del PRC, primando la culminación de la construcción de infraestructura vial en plazos y tiempos contractuales como objetivo principal acordado entre las empresas contratistas y el Estado. Incluyéndose como un componente valorativo, la

percepción positiva de las poblaciones beneficiadas, en las localidades donde fueron ejecutadas.

Como una medida operativa es necesario observar y analizar el panorama completo de los factores y/o impactos sociales y ambientales, los cuales afectan directa e indirectamente a las poblaciones urbanas, rurales y comunales donde se desarrollan esta clase de proyectos, es crucial la importancia de la implementación adecuada del PRC a la realidad local y comunal en sus contextos geográficos, etnológicos e ideológicos como estrategia para el eficaz desempeño del proyecto vial. Mediante este proceso basado en la comunicación participativa y el manejo territorial, es posible el diseño de herramientas y guías diseñadas y pensadas para cada contexto territorial, advirtiendo con anticipación posibles actitudes sociales negativas e impactos ambientales innecesarios, durante la ejecución del proyecto y evitar y/o mitigar la generación de conflictos sociales en el momento preciso, por ser calificados como eventos perjudiciales para los actores involucrados en su conjunto. Generando con esto adendas y ampliaciones presupuestales y de plazos programados para la culminación del proyecto, repercutiendo en un costo económico y social en detrimento del erario nacional.

Siguiendo estos lineamientos ponemos como estudio de caso la implementación del PRC durante el 2015, en el Proyecto Vial: Cuya ejecución comprende la rehabilitación y mejoramiento técnico del asfalto caliente de aproximadamente 65.70 Km, delimitando la zona de estudio desde el km 00+000, ubicado en la salida de Satipo-Mazamari hasta el km 65+700, señalando el punto vial de ingreso a la Comunidad Nativa Amazónica de Puerto Ocopa en el Departamento de Junín.

Esta carretera asfaltada busca integrar vialmente a los pueblos del área en los niveles provincial y distrital de forma directa e indirecta, facilitando la accesibilidad hacia los principales mercados micro y macro regionales del centro del país y la capital Lima. Mejorando las condiciones del tráfico de transporte de pasajeros y carga en los distritos de Mazamari, Río Tambo y otros poblados del distrito de Raimondi (Ucayali), por vía terrestre.

Dentro del área de influencia directa se realizan en mayor porcentaje, actividades económicas primarias extractivas como: agricultura, ganadería, caza, pesca, silvicultura y explotación minera; seguidas del sector terciario: comercio, transporte y servicios. Asegurando, un corredor económico fluido.

Destacando de forma categórica la actividad agrícola, por ser la de mayor arraigo en la zona de estudio, por lo tanto, expuestas a impactos sociales, ambientales y económicos, del cual depende directamente una población de 70,487 habitantes beneficiada por el proyecto vial (Estudio de Factibilidad del proyecto Mejoramiento de la Carretera Satipo-Mazamari-División Pangoa-Puerto Ocopa, Departamento de Junín, Provincia de Satipo-Consultora HOB 2010).

Nuestra investigación, busca definir las causas limitantes o aportantes a la implementación del PRC, así como los conflictos sociales y ambientales reconocidos en los EIA. Utilizamos el enfoque de comunicación participativa y manejo territorial, para nuestro análisis y comprensión de la visión y percepción del proyecto entre los actores involucrados en la unidad de investigación. Por lo tanto, el PRC es considerado, como un procedimiento imprescindible en la factibilidad, ejecución y supervisión de obras viales por parte de las empresas contratistas, para evitar y/o mitigar potenciales conflictos sociales ambientales en el área de intervención.

Utilizando en esta investigación el enfoque de comunicación participativa, dirigido a impulsar la transformación socio-económico y cultural de la población involucrada, y cambiar el escenario local completamente. Donde el manejo del PCR era principalmente persuasivo y pasiva por parte del Estado Peruano, empresas privadas y contratistas quienes utilizaban incluso estrategias coercitivas y/o punitivas, en desmedro del bienestar de la población local. Nuevo escenario donde es vital el logro de acuerdos viables equilibrados y sostenibles entre los actores relacionados, donde las empresas incorporen dentro de su discurso y práctica real, principios modernos y concertados en: materia social, económica y ambiental.

La investigación se vio complementada con una acertada política de manejo y conocimiento territorial, debido a la proyección de la carretera en terrenos pertenecientes a las comunidades nativas ashánincas y privadas, alternos con nuevos componentes culturales conformados por poblaciones migrantes denominadas colonos, que buscan reasentarse en torno del proyecto vial, mediante invasiones al derecho de vía de la carretera. En este sentido, las preguntas que enmarcan la investigación son:

1.1.2 Pregunta general

¿Cuáles son los factores limitantes o las contribuciones positivas, debido a la Implementación del Plan de Relaciones Comunitarias del Proyecto: “Mejoramiento de la Carretera Satipo - Mazamari - División Pangoa - Puerto Ocopa, Departamento de Junín, ¿Provincia De Satipo – 2015”?

Para responder a la interrogante principal del tema, se han elaborado las siguientes preguntas específicas:

1.1.3 Preguntas específicas.

1. ¿Las herramientas y medios de llegada a la población utilizados en el Plan de Relaciones Comunitarias del proyecto: “Mejoramientos de la Carretera Satipo-Mazamari-División Pangoa-Puerto Ocopa en el año 2015”, ¿facilitan su implementación?
2. ¿Se hallan adecuadamente planificados los objetivos de implementación del PCR en el Proyecto?
3. ¿El Plan de Relaciones Comunitarias del Proyecto Vial responde a las necesidades de la población beneficiaria?
4. ¿Cuál es la percepción que tiene la población beneficiaria acerca del Proyecto Vial?

1.2 Justificación

Es indudable la importancia de la construcción de redes viales como vehículo de integración e inclusión de las poblaciones urbanas, rurales y comunitarias en el interior de nuestro país, como también una forma de optimizar el manejo territorial, tanto a nivel comercial como la optimización del acceso inclusivo a los: servicios básicos, educación, salud y empleo, beneficiando a todos los ciudadanos involucrados, en proyectos de desarrollo de envergadura.

A pesar de los esfuerzos por materializar los objetivos de desarrollo por parte del Estado Peruano, los efectos sociales y ambientales en las obras viales pueden incluso superar los beneficios esperados, dependiendo su ejecución o no del EIA, adecuada a la gestión socio-ambiental donde se proyectan. Basadas en: normas, aplicación de instrumentos políticos y legales, fomentando un clima social favorable donde participen activamente entidades públicas y la población local organizada, de forma concertada. Contando con el acceso a la información de forma permanente durante su ejecución, como eje fundamental para superar la fragilidad y deficiencia de la capacidad de gestión de los actores involucrados, contribuyendo eficazmente en la gobernabilidad y el derecho a la Consulta Previa

en la toma de decisiones en los planes viales programados por el sector transportes. Cuidando en todo momento, el manejo integral de la información.

De esta forma los marcos teóricos-metodológicos del estudio de caso planteado, se orientan en la búsqueda de herramientas y estrategias para facilitar el análisis de la complejidad social y ambiental, ocasionados por la ejecución del propio proyecto vial.

Este mismo diseño se plantea también: identificar y analizar los circunstancias limitantes o aportes positivos a la puesta en marcha del PRC en el Proyecto de: Mejoramiento de la Carretera Satipo-Mazamari- División Pangoa- Puerto Ocopa, utilizando el enfoque de comunicación participativa y manejo territorial, entre las entidades involucradas. Acciones reconocidas e imprescindibles, para incentivar el desarrollo socio-económico de la Región de Junín, principalmente.

La comunicación en el amplio sentido del término tiene un rol participativo, advirtiendo en el proceso el cambio social en las localidades involucradas y no como sucedía hasta hace poco tiempo, donde era principalmente persuasiva y/o elocuente, por la débil o inexistente participación de los pobladores locales involucradas en el proceso, a través de los mecanismos de conversaciones y reuniones informativas sobre temas diversos como: los acuerdos del costo-beneficio del proyecto vial, ausencia de propuestas sostenibles generando conflictos antes, durante y después de la ejecución de la obra.

Por estas falencias el planteamiento comunicativo participativo plasmado en el diseño del estudio, facilita arribar a acuerdos concertados en el proceso constructivo vial, con la activa presencia de los habitantes agrupados en áreas

urbanas y comunales. Por otro lado, las empresas contratistas deben de orientar sus planteamientos técnicos y buenas prácticas empresariales, mediante la aplicación de una serie de estrategias sostenibles en el tratamiento de los componentes: sociales, económicos y ambientales particularmente.

La aplicación de conceptos e instrumentos del manejo territorial, en la unidad de estudio, han servido para comprender la problemática social y ambiental, originados por las afectaciones directas en los terrenos de índole comunal y privado. Incluyendo los nuevos reasentamientos originados por grupos poblacionales migrantes, mediante invasiones de tierras en el derecho de vía requerida, que por ley está protegida y sujeta a la construcción de la carretera asfaltada. Sin contar, con una planificación y autorización previa.

Este enfoque, ha permitido visualizar potenciales impactos sociales medioambientales en la zona de estudio. Caracterizado como un escenario territorial pluri-étnico complejo, con necesidades diferenciadas culturalmente.

En esta praxis, también se analizarán las herramientas, medios de llegada y percepción utilizados en el Proyecto Vial, aplicando particularmente la comunicación participativa y conceptos de manejo territorial con las comunidades nativas Asháninkas y poblaciones locales, enfatizando su función comunicativa-educativa y la comprensión del territorio de intervención como ingredientes fundamentales para las interrelaciones humanas en la unidad de estudio. Complementados con la triangulación de la información obtenida de la interacción con los actores directamente involucrados, para el análisis, contraste y verificación si el manejo de la información proporcionada en el EIA, son producto de eventos reales o solo meros informes de rigor de parte manejados por las empresas contratistas, y así soslayar su responsabilidad empresarial como dicta las normas de MTC.

Se aborda también la implementación de objetivos del PRC del proyecto vial durante el año 2015, y si contribuyeron o no, como eje del progreso local e incentivando al desarrollo social de los pobladores directamente involucrada con el proyecto. Incluyendo el análisis de la actuación en la Responsabilidad Corporativa por parte del Consorcio Vial Junín como entidad ejecutora, el Consorcio Acruta Tapia Serconsult, encargada de la supervisión de la obra y PVN, como entidad sectorial del MTC. El manejo de las relaciones equilibradas y objetivos empresariales comunes, entre grupos de interés o: “stakeholders” (Rivera y Malaver 2011). Por supuesto considerando, la precepción de la población beneficiada por el proyecto vial.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

Identificar los factores limitantes o favorables para una adecuada implementación del PCR en el Proyecto: “Mejoramiento de la Carretera Satipo - Mazamari – División – Pangoa - Puerto Ocopa, Departamento de Junín, Provincia de Satipo, durante el 2015”, analizando su aplicación y resultados para proponer estrategias y mejoras que faciliten su implementación.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Analizar si las herramientas y medios de llegada a la población utilizados en el diseño del Plan de Relaciones Comunitarias en el Proyecto facilitan su implementación.
- Analizar si se hallan adecuadamente implementados los objetivos del Plan de Relaciones Comunitarias en el Proyecto Vial.
- Determinar si el Plan de Relaciones Comunitarias del Proyecto responde a las expectativas de la población beneficiaria del Proyecto Vial.

- Conocer cuál es la percepción que tiene la población beneficiaria acerca del Proyecto Vial.
- Formular una propuesta que permita mejorar la implementación del Plan de Relaciones Comunitarias y lograr alcanzar los objetivos del Proyecto Vial o proyectos similares



CAPÍTULO II

2 MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

2.1 Enfoques de la Investigación

Es importante en el estudio, la utilización del enfoque de Comunicación Participativa en el diseño del PRC, porque desde su proceso de redefinición conceptual y metodológico en el decenio de los 90 del siglo XX, fue usado como un instrumento válido en la solución de la problemática social en proyectos viales, estableciéndose fehacientemente la importancia presencia colectiva de la poblaciones involucradas directa o indirectamente en los procesos sociales y comunicativos, con la visión que el desarrollo de planes estructurales, sean verdaderamente una fase transformadora.

En esta línea, se realizan investigaciones socio ambientales partir de esta década. Encontrándose resultados positivos por la participación intergrupala o social como un elemento fundamental a tener en cuenta.

La Comunicación Participativa como ente y canal de diálogo, tiene la facultad de adecuarse a distintas situaciones favorables o adversas. Buscando alcanzar metas en la sociedad, favoreciendo el bienestar de la colectividad en su conjunto, constituyéndose como una herramienta del cambio social. Por ejemplo, también se considera abordar para el análisis de la implementación del PRC, el enfoque de desarrollo territorial, considerando aportes concretos para interpretar las dinámicas territoriales en la actualidad en dicho proyecto. Condicionando geográficamente las actividades productivas tradicionales de la unidad de estudio, dinamizando también los componentes socio-económicos interrelacionados a nivel local y regional, facilitando las transformaciones sostenibles de las diversas comunidades nativas y poblaciones rurales emplazadas en torno a la red vial.

Causando modificaciones del uso territorial ancestral por parte de las comunidades nativas originarias, donde incluso son obligados colateralmente a cambiar sus prácticas de: asentamiento ideológicas y culturales, aplicando las normas de los “Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario para Proyectos de Infraestructura de Transporte” (PACRI 2004).

Incorporando incluso poblaciones de inmigrantes o colonos provenientes de zonas alto andinas (PACRI 2004), en localidades donde se proyectan las carreteras, quienes concertadamente invaden los terrenos requeridos como derecho de vía de obras viales planificadas, incluyendo también: tierras de las comunidades nativas originarias.

2.1.1 Enfoque de Comunicación Participativa

Las experiencias de inserción de la Comunicación Participativa, como vehículo válido para el desarrollo humano han tenido intervenciones y resultados positivos, por lo que actualmente es utilizada frecuentemente para la búsqueda de soluciones en casos de conflictos sociales entre grupos o actores en escenarios geográficos donde se desarrollan proyectos de mediana y gran envergadura y en el diseño y evaluación¹, de políticas de diálogo entre las partes.

Este discurso concibe nuevas herramientas y acciones complementarias de sencilla aplicación, para abordar los cambios sistémicos, sociales y políticos en el terreno comunicativo necesarios para advertir cualquier brote de contradicciones y conflictos entre la población, y el Estado. Como también,

¹ Mari Sáez, Víctor Manuel. “El enfoque de la comunicación participativa para el desarrollo y su puesta en práctica en los medios Comunitarios”. Primera Revista Electrónica en América Latina Especializada en Comunicación. www.razonypalabra.org.mx:2.

con el sector empresarial encargado de la construcción de la infraestructura productiva en los lugares donde existen recursos naturales tanto agrícolas como extractivos.

El proceso trata de caracterizar en primer lugar, la confluencia de intereses en determinados objetivos de carácter social y económico donde es necesario buscar la: "...equidad en el acceso a los recursos; la sostenibilidad de los recursos y las instituciones; la adquisición y difusión de saber para la responsabilización del ser humano y la participación" (Mari 2012, p. 6).

Ha sido sugerente la construcción y sistematización de modelos de difusión y de participación, explicitando un marco teórico orientado a los fines del desarrollo tanto estatal, empresarial y conjunto de poblaciones organizadas, confluyendo su estudio en relaciones multidimensionales de la comunicación participativa.

Es decir, la vinculación histórica del desarrollo humano, incluyendo las reivindicaciones sociales y ambientales de las poblaciones étnicas, emplazadas en territorios ancestrales, registrando y caracterizando sus costumbres e identidad tanto cultural como ideológica, incluyendo los conceptos de propiedad y uso de tierras de "ellos". Generando una comunicación directa o indirecta, vinculada al ejercicio de la ciudadanía ejercida y protegida por la Constitución del Estado Peruano, base de la reformulación de nuevos modelos de democracia acordes con los cambios sociales, políticos y tecnológicos que definen la modernidad.

Por ende, la necesidad de nuevos recursos para el funcionamiento de la sociedad en nuestro tiempo, aparte de los modelos de desarrollo extranjeros,

muchas veces negativos o de difícil implementación en nuestro medio social y territorial.

2.1.2 Comunicación Participativa y el Plan de Relaciones Comunitarias

Las reflexiones sobre comunicación participativa, han generado dos grandes enfoques aceptados hoy en todo el mundo como lógicos. “El primero es la pedagogía Dialogal de Pablo Freire (1970... 1994), y el segundo abarca las ideas de acceso participación y autogestión definida e interrelacionadas en los debates organizados por la UNESCO de los años 1970” (Servaes y Malikhao 2007, p. 47).

En ambos casos se considera que el ser humano debe ser tratado como individuo capaz de integrar e interpretar cualquier proceso social y político de forma autónoma, implicando una comunicación dialogal para trazar lineamientos de respeto y apoyo mutuo de otro ser humano o de la colectividad organizada en sociedades contemporáneas en el momento actual.

Servaes y Malikhao, analizando el argumento freiriano, observan una Contradicción con la segunda estrategia planteada por Carlos Marx, donde augura que la especie humana tiene: “un destino más allá de la satisfacción de las necesidades materiales” (2007: 48). Por lo que se debe de buscar respuestas y soluciones colectivas, ante las condiciones generalizadas de pobreza y subyugación cultural, especialmente de las comunidades nativas amazónicas de nuestro país, por desinterés del Estado peruano.

Coincidiendo con los lineamientos de la UNESCO en la Asamblea de Belgrado (1997), donde declaran la urgencia del acceso inclusivo a los medios de comunicación masivos en beneficio público, contando con la participación

de las comunidades cuando quieran expresar sus demandas de forma abierta y honesta, mediante la toma de decisiones en la formulación de políticas y de los planes de comunicación (ibíd.).

El concepto de participación se dirige a efectivizar una repartición más equitativa tanto del poder político como económico. Que a menudo reduce los privilegios de ciertos grupos de poder formados al amparo de las organizaciones estatales significando un giro o cambio estructural en redistribución de las características organizacionales donde operan, legitimando las relaciones tanto de las poblaciones como de sus componentes estatales y sociales. Alterando y/o equilibrando las relaciones entre grupos organizados, para la defensa de sus justas reivindicaciones protegidas, por las leyes y normativas de Estado peruano.

Como también implementa toda una serie de procesos locales, dirigidos a fortalecer sus capacidades participativas a partir de una cierta emancipación social en su ordenamiento socio económico y territorial. Conformándose grupos o polos de desarrollo, donde es imprescindible construir servicios públicos y privados, cuyo diseño social y jurídico no están sujetos a presiones externas en este caso del sector empresarial, para definir imparcialmente su visión y objetivo del concepto de desarrollo en desmedro de su propia cultura, intelecto y medio ambiente.

Para Miranda (2010): “La comunicación debe ser utilizada como instrumento de diálogo y como facilitador en el proceso de participación del ciudadano, que es: la garantía de un desarrollo sostenible, cultural y tecnológico del hombre” (2010: 9).² Según la autora, la comunicación para el desarrollo facilita el diálogo interno en las poblaciones organizadas e identificación de las dificultades que los afectan y la búsqueda de soluciones

sostenibles de ayuda y encontrar puntos o criterios de convergencia tanto individuales como del conjunto, para emprender nuevos derroteros basados en la información y responder eficientemente a sus aspiraciones, problemas y capacitación de sus miembros. Por supuesto, con el concurso de técnicos especializados, encargados de apoyarlos en sus problemáticas internas y externas, desde una un enfoque participativo y dialogo permanente.

Sobre este tema las referencias consultadas, coinciden en otorgarle a la comunicación para el desarrollo tres funciones sociales:

1. La Comunicación Social, al interior de la comunidad para fomentar los canales de diálogos, toma de decisiones, planificación para el cambio y desarrollo centralmente.
2. La Comunicación Educacional, tendiente a apoyar a sus miembros a lograr un nivel de conocimiento para tener una mejor visión y acción en la toma de decisiones y organización de su agrupación.
3. La Comunicación Institucional, fortaleciendo las relaciones al interior de sus organizaciones sociales como su interrelación con los actores externos, en sus localidades reconocidos como las entidades del gobierno, empresas y las ONGs.

Este entramado de relaciones comunales e institucionales, muchas veces no es resuelto apropiadamente, significando un retraso innecesario para la interacción, movilización y participación de las poblaciones locales, por el mal uso de los instrumentos del enfoque comunicacional participativo en los procesos de dialogo entre los actores y el necesario cambio social generado por la obra vial, pudiendo ser incluso factores directos e indirectos reconocidos como indicadores válidos, para abordar la emergencia social y solución de conflictos.

Dificultando una buena comunicación intercultural, como el abordado por el estudio de caso objeto. Análisis donde se evidencia, la existencia de diferencias sociales y ambientales, exclusión y falta de lazos comunicativos válidos que conlleven a la consolidación de buenas prácticas por parte de las empresas encargadas de proyectos de desarrollo en nuestro medio incluyendo a los sectores públicos como entes ejecutivos en estos procesos de mediano y largo alcance.

2.1.3 Enfoque Desarrollo y Manejo Territorial

Según Manuel Glave (2010), el concepto de ordenamiento territorial aparece en: “la carta europea de ordenación del territorio el 20 mayo de 1893”, conceptualizándolo como: “...los principios comunes tendientes principalmente a relucir las desigualdades regionales y alcanzar una mejor concepción de la utilización y la organización del espacio de la protección del medio ambiente y la mejora de calidad de vida”. (Glave 2012, p. 125)².

Teniendo un doble objetivo: el manejo territorial equilibrado y el descenso o mitigación paulatina de los desequilibrios socio-económicos entre las partes, así como el impulso de un ordenamiento sostenible de los usos del suelo, tendientes a reducir los desórdenes ambientales en el proceso. Corrigiendo complementariamente las desavenencias territoriales a través de la: “descentralización e inclusión social” (ibíd.), incluyendo los componentes físicos y ecológicos existentes muchas veces incompatibles entre sí, acciones incumplidas o postergadas por apetencias egoístas o ambiciones de grupos de poder corporativo principalmente. Factores generadores de la contaminación y degradación ambiental, impactando negativamente en la naturaleza.

² Glave Testino, Manuel. 2012. “Ordenamiento Territorial y Desarrollo en el Perú: Notas Conceptuales y Balance de Logros y Limitaciones”, p. 125.

Tal como señala Glave: “En la Constitución política del Perú, el artículo N° 54 establece que el territorio nacional comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo y el espacio aéreo que los cubre” (Glave 2012: 126), siempre relacionado a uno o grupos sociales en gran parte jerarquizados a través de redes o circuitos de actividades e intercambio local y regional: étnicos, comunitarios, sociales, empresariales, etc., por lo tanto vinculados al desarrollo humano dentro de un territorio dado, visto como el receptáculo de los recursos naturales, extractivos, energéticos, hídricos, viales, etc.; pertenecientes como país, a la colectividad nacional unificada.

En este contexto, el ordenamiento territorial, parte del reconocimiento de un desorden previo y existente en los elementos que lo integran: “conformado a partir de la acción antrópica sobre el medio” (Glave 2012). Elementos diferenciados entre recursos naturales (medio ambiente), y antrópico (actividades productivas, sociales, patrimonio, infraestructura urbana y rural, entre otros), los que deben de ser identificados para su distribución, organización y compatibilización mediante regulaciones y normativas legales para contribuir a un uso sostenible donde se desarrollan las actividades humanas de subsistencia y productivas.

Por lo tanto, en los planes y estrategias de desarrollo en el país, es de interés primordial incluir al territorio, como eje geográfico donde de las políticas gubernamentales en los componentes estructurales: socio-económicos, educativos, culturales y medio ambientales, para formalizar y proteger los niveles de sostenibilidad de la población en su conjunto.

Esta orientación inclusiva, concibe un enfoque integral y centralizado del espacio y sus recursos que pueden ser manejados contra los sectores

públicos del Estado, gobiernos regionales, locales y comunales, más allá de las divisiones administrativas-políticas para una planificación alternativa.

El CONAM (2005) define los lineamientos del ordenamiento territorial como: “parte de la política sobre desarrollo sostenible, como un proceso político y como un proceso técnico – administrativo sobre la base de la zonificación ecológica – económica (ZEE)” (Glave 2012: 128). Alcanzándose el diseño de una herramienta técnica para dinamizar y flexibilizar la identificación de alternativas de uso sostenible, mediante planes de desarrollo (ibíd.), de alcance micro y macro regional de un territorio determinado.

La inclusión de los lineamientos territoriales en proyectos viales, así como en planes de desarrollo complementarios, son descritos como instrumentos de gestión de la planificación concertada en cada uno de los procesos considerados como iniciativas y proyectos de fomento en cuencas hidrográficas en las regiones del país, siendo complementarias para mantener consistencia y coherencia de las acciones y coordinaciones entre la población y el órgano central de coordinación en manos del Estado, con la competencia del sector empresarial y la población en general.

De este modo el autor, sugiere una metodología basada necesariamente en diagnóstico y/o valoración de sus potencialidades y limitaciones, basado en criterios evaluativos “físicos, biológicos, sociales, económicos y culturales” (2010: 128), convirtiéndose en un instrumento clave para el ordenamiento territorial en nuestro país, facilitando inversiones del estado en infraestructuras estratégicas, con participación de capitales privados nacionales y extranjeros.

El enfoque se fortalece por la presencia institucional, al formalizarse y planificarse de forma participativa cada una de las acciones conexas, requiriéndose de una entidad institucional capaz de liderar los procesos de negociación, con capacidad evaluativa de las alternativas del uso del territorio mediante políticas de desarrollo que norman la selección de los instrumentos de planificación y registro para su delimitación, conservación y protección en todo el proceso de zonificación, con participación concertada de las carteras del gobierno y las empresas encargadas de la ejecución.

Acciones necesarias para garantizar su implementación, un proceso participativo, complementado por estudios científicos de EIA y la gestión técnica como también fija la instrumentalización normativa oficial sobre vías de comunicación terrestre (MTC 2006), ordenando y legislando todo el territorio nacional.

Ordenando también, las negociaciones socio-políticas donde interactúan los múltiples actores del proceso, para determinar objetivamente el uso objetivo del espacio y las ingentes riquezas naturales en toda su complejidad extractiva y usos humanos existentes en cada una de las regiones territoriales del país.

2.1.4 Gobernabilidad y Gobernanza en el Proyecto Vial.

Según Joan Oriol Prats (2003), el concepto Gobernabilidad fue concepto que concibe la: “[...] capacidad de los gobiernos para gestionar los recursos de manera eficiente y formular, implementar y reforzar políticas y regulaciones; y el

respeto de los ciudadanos y del Estado a las instituciones que gobiernan las instituciones socio económicas entre ellos” (Oriol 2003, p. 241)³.

Considerada por Oriol, como la aceptación de reglas de juego (los cuales pueden terminar en resultados positivos o inciertos), por actores implicados en procesos, proyectos, ejecución de planes de fomento, para la evaluación y ejecución de lineamientos sugeridos en estudios de caso reforzar la toma de decisiones sostenibles, cuando se trata de organismos multilaterales estatales y privados y medir cualitativamente sus resultados en términos de eficiencia y calidad de la interacción con poblaciones afectadas y/o influenciadas en términos territoriales, debido a la complejidad de las variables sociales, las cuales llevan a confusiones inesperadas. Según Pierre Calame (2003), el concepto gobernanza parte de la evolución conceptual de la noción de gobernabilidad a la de gobernanza:

[...] la buena gobernanza viene del sector privado (corporate governance) ... promovida por el banco mundial para adaptar las estructuras del Estado a las exigencias del neoliberalismo económico, es altamente política porque tiene el objetivo de organizar los diferentes niveles de responsabilidad dentro de la sociedad. Este concepto llega a debilitar los estados centrales subordinando las funciones redistributivas a las lógicas de la economía liberal”. (Calame 2003, p. 16)⁴.

El criterio de buena gobernanza, ha sido usado desde el fin de la guerra fría hasta nuestros días. Imponiéndose como uno de los conceptos esenciales en ciencias políticas, sociología organizacional y también el mundo empresarial. También es usado en las negociaciones del Estado Peruano, con

³ Oriol Prats, Joan. 2003. “El Concepto y Análisis de la Gobernabilidad”. En: Revista Instituciones y Desarrollo N°14 -15, p. 241

⁴ Calame, Pierre. 2003 “La Démocratie en miettes”. p. 16.

las empresas transnacionales y nacionales, ejecutoras de proyectos promocionales en el país.

Su uso en el manejo territorial se hace cada día más común, sobre todo en las especificaciones técnicas del tratamiento a las colectividades originarias del ámbito nacional, facilitando la planificación estratégica de medios comunicacionales de llegada (presenciales, escritos y televisivos), en las áreas y/o zonas de intervención, priorizando el conocimiento social y ambiental de la realidad de las áreas definidas para el proyecto de desarrollo, como el estudio de caso propuesto, en esta investigación.

2.2 Diagnostico Situacional

2.2.1 Características Geográficas de la Zona

De acuerdo al Plan de Desarrollo Regional Concertado Junín 2008-2015, “la ubicación de la Región Junín está en la parte central del Perú, en las siguientes coordenadas geográficas...” (Gobierno Regional 2006, p. 24): (Ver Cuadro N°1.1.), Reproduciendo textualmente, los datos siguientes:

Tabla N° 1.1:

Ubicación Geo referencial

Orientación	Norte	Este	Sur	Oeste
Latitud Sur	10°41'55”	11°21'46”	12°40'50”	11°06'52”
Latitud Oeste	75°01'08”	73°25'29”	75°28'00”	73°31'08”

Fuente: Plan de Desarrollo Regional Concertado Junín 2008-2015 (GRJ 2006).

Altitud

“La altitud del territorio del Departamento oscila entre los 400 msnm, distrito de Río Tambo – Provincia de Satipo, y los 5730 msnm; nevado de Tunsho en el distrito de SuitucanCHA - Provincia de Yauli “. (Gobierno Regional 2006: ídem) (Ver figuras 01 y 02).

Los límites de Junín son:

Norte: Departamentos de Pasco y Ucayali.

Este: Departamento de Cusco y Ucayali.

Sur: Departamentos de Huancavelica y Ayacucho.

Oeste: Departamento de Lima. (Gobierno Regional de Junín 2006).

Figura Nº 01:

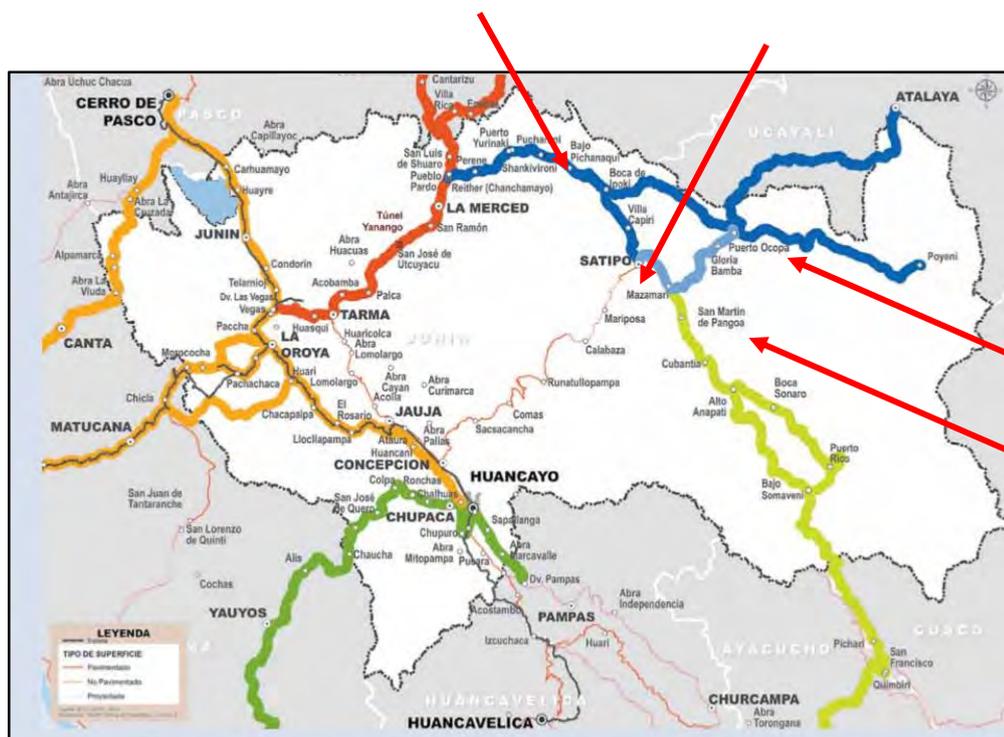
Ubicación del Departamento Junín y sus Provincias.



Fuente: Plan de Desarrollo Regional Concertado Junín 2005 – 2008.

Figura N° 02:

Ubicación del departamento Junín y sus principales vías acceso.



Fuente: Plan de Desarrollo Regional Concertado Junín 2005 – 2008.

Superficie

El departamento de Junín cuenta con una superficie de 44,197.23 km². Constituyendo el 3.44% del territorio nacional. El 46% de la superficie corresponde a la Sierra y el 54% a la Selva.

Clima

El Departamento cuenta con una variedad de climas y microclimas, que va des el frío glaciario de alta montaña en las cumbres nevadas, con temperaturas que oscilan entre los 10° C en el día y bajo cero grados, a lo tropical de selva alta y baja, con sus días muy calurosos y noches frescas, con temperaturas que

oscilan entre los 13° centígrados a 36° grados centígrados (Gobierno Regional de Junín 2006).

División Política

Jurisdiccionalmente a Junín, lo conforman nueve provincias: Huancayo, Chanchamayo, Chupaca, Concepción, Jauja, Junín, Satipo, Tarma y Yauli; y 123 distritos. La capital del Departamento de Junín es la Provincia de Huancayo (Plan de Desarrollo Regional Concertado Junín 2008-2015: 25), ver figura 3.

Figura N° 03:

Ubicación del departamento Junín y división política.



Fuente: Gobierno Regional de Junín 2006.

(Nota: Para más detalles: <http://maps.google.com/?ie=UTF8&ll=-11.79208>).

2.2.2 Características Socioeconómicas De La Zona

La antropóloga Hanne Veber (2009) publica uno de los estudios etnográficos de obligada consulta sobre los pueblos étnicos de la Selva Central del Perú, resumiendo la historia de los grupos étnicos Ashánincas y Eshaninkas, nomatsiguenga, desde la perspectiva de la oralidad tradicional en primera

persona de los propios descendientes, que "... estos grupos exceptuando al yánesha y el yine, eran considerados, hasta las últimas décadas del siglo veinte, como segmentos de un solo conjunto etnolingüístico denominado 'campa' (Veber 2009: 20).

Información de valor histórico sobre la ocupación territorial de la amazonia del centro del país por grupos descendientes de la familia lingüística Arawak, procedentes del actual Brasil, de donde parten los otros dialectos de la región. Continuando "Durante el periodo colonial las autoridades y los misioneros católicos usaban varios términos para referirse a las poblaciones selvícolas de la Amazonía Central Peruana, como 'indios amages', 'pilcozones', 'canparites', 'anapatis', 'capiris', 'cobaros', 'pisiataris', 'antis' o simplemente 'infeles de los Andes" (Veber 2009: 20ídem).

El reconocimiento de las comunidades nativas desde el año 1975, concientizan los aspectos étnicos y politonos del topónimo Asháninkas por parte del Estado Peruano, anotando:

Los asháninkas, unas 120.000 personas, en la actualidad constituyen el mayor pueblo indígena en la Amazonía peruana y posiblemente el mayor grupo indígena en la Amazonía contemporánea. El territorio de los numerosos subgrupos se extiende dentro de la zona alta del bosque tropical designado como montaña, en la parte central del Perú oriental. Al comienzo del siglo XX, los territorios asháninkas y ashéninkas se extendían sobre aproximadamente 100.000 km², desde el río alto Pachitea por el norte hasta el bajo Apurímac en el sur (latitud 10°-14° S.), y desde el Chanchamayo en el oeste hasta las regiones de los ríos Tambo-Ucayali en el este... (Veber 2009: 22).

En la actualidad en Satipo y Chanchamayo, los grupos Ashaninkas siguen practicando la producción de subsistencia en sus territorios comunales, introduciendo otros cultivos comerciales de granos (cacao y café) y frutales

principalmente, destacando el café como el producto base de su economía debido a la alta demanda en mercados regionales e internacionales, permitiéndoles la compra de productos alimenticios complementarios y otros productos manufacturados nacionales e importados. Mientras en: “zonas más lejanas los cultivos comerciales sólo se realizan en una medida limitada y contribuyen modestamente a la economía indígena” (Veber 2009: 23).

Los hechos históricos de mayor relevancia para los grupos étnicos Ashaninkas sin duda la constituyen son las colonizaciones y despojo de sus tierras y recursos forestales, agrícolas, desde fines del siglo XIX. Incluyendo la construcción de carreteras y fundación de ciudades de penetración de colonos nacionales y extranjeros, quienes llevaron enfermedades transmisibles pandémicas diezmando su poder de resistencia, retrocediendo a las profundidades de la sabana amazónica. ...la entrega irrestricta por parte del Estado peruano del territorio a ambos márgenes del río Perené, como parte de pago por préstamos hechos por el gobierno británico durante la guerra con Chile (Veber 2009: 31-32).

Se sujetó a los pobladores locales como mano de obra en los proyectos extractivos del caucho y cosecha del café, productos requeridos en Europa, durante las guerras mundiales, esta situación caótica a partir de la década de los cuarenta incentivó enfrentamiento entre indígenas y colonos con costos de vidas humanas, a pesar de la intervención de las misiones católicas en contra de la trata y tráfico de esclavos en las misiones establecidas en la cuenca del Perené y el Ene.

Otro hito relevante fue la elección del Arq. Fernando Belaunde T. como presidente de la República en 1963, impulsando: “la ideología desarrollista colonizadora” como solución populista de oportunidades para los estamentos sociales menos favorecidos, impulsando la explotación de las tierras amazónicas en ambos lados del eje vial de la “Carretera Marginal de la Selva” (Veber 2009: 40) Trazo vial, a pesar de la existencia de estudios serios que solo

un mínimo porcentaje era de uso agrícola por las condiciones geográficas y ecológicas de la amazonia, pero aun así fue incrementándose el número de colonos en Satipo y Chanchamayo en forma exponencial, incluso antes de la culminación y entrega a la circulación oficial de esta importante vía de penetración (continuando con la benevolencia de los gobiernos de turno hasta finales de los años noventa).

Son también importantes las reformas sociales impulsadas por el gobierno militar del Gral. Juan Velazco Alvarado en 1968. Entre ellas, la promulgación del D.L. 20653: "Ley de Comunidades Nativas y de Promoción Agropecuaria de las Regiones de Selva y Ceja de Selva" (Veber 2009: 41), reconociéndose los derechos y titularidad de terrenos amazónicos a las comunidades nativas, jurídicamente y territorialmente inalienables, permitiendo organizarse política y administrativamente en defensa de expectativas basadas en los Derechos Humanos y la Constitución política vigente.

A pesar de iniciativas de protección muchas de ellas financiadas por organismos internacionales de desarrollo, la deforestación, contaminación hídrica, colonización forzada, subversión, represión militar y policial, jugaron en contra de alcanzar las metas propuestas reconociéndose:

... que los caminos y programas de colonización no habían dado como resultado ningún crecimiento económico. Por el contrario, la producción agropecuaria había decaído en cifras primero relativas y luego absolutas, mientras que la Selva Central había sido deforestada y estaba viviendo un conflicto social creciente entre colonos invasores y población indígena. Además, el narcotráfico era creciente (Veber 2009: 44).

Un acontecimiento que marcaría profundamente a los pueblos originarios de la selva central; fue la violencia política, desde 1980, teniendo como escenario de sus actividades el departamento de Ayacucho, la región centro-sur de la sierra y paulatinamente las cuencas amazónicas del país.

En 1983, presionados los senderistas por las fuerzas Armadas y policiales buscaron nuevos territorios donde la presencia del Estado era débil o inexistente, formando nuevas bases para proseguir con sus actividades subversivas... En este mismo escenario otro grupo armado ya había iniciado actividades delictivas como el Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA): “ambos grupos buscaron crear células de reclutamiento y apoyo para sus actividades y convertir toda la región en lo que denominaban zonas liberadas bajo su dominio” (Veber 2009:44), en los territorios de los valles del Pichis y Palcazu (distrito de Constitución, provincia de Oxapampa del departamento de Pasco), se instalaron columnas del MRTA, mientras que SL se ubicó en los valles del Apurímac, Ene y Puerto Ocopa (Junín).

El gobierno de Alan García a fines de 1988 declaró en estado de emergencia todas las provincias y distritos de Junín, incluyendo Chanchamayo, Satipo y la provincia de Oxapampa (Pasco). En este contexto las comunidades indígenas de la selva central fueron blanco de actitudes intimidatorias con el objetivo de controlarlos y: “exigir sus servicios de guías, o para alimentación y alojamiento” (Veber 2009: 45), en parajes inhóspitos de la selva, en otros casos hubo reclutamiento forzoso.

Lo grupos abandonados sin la presencia del Estado, organizan sus grupos de autodefensa armados tradicionalmente con arcos y flechas y empiezan una lucha contra los senderistas. En estos enfrentamientos murieron muchos indígenas o fueron sometidos y sin duda esclavizados bajo el régimen

subversivo; en otros casos tomados como cómplices por parte de las fuerzas armadas.

Con las fuerzas senderistas replegadas al interior de la selva, los movimientos de grupos poblacionales provenientes de diferentes provincias de Junín y del departamento de Huancavelica fueron ocupando territorios pertenecientes a las comunidades nativas ocasionando grandes variaciones sociales y ambientales, sobre todo en la tenencia de tierras; así como el desabastecimiento de alimentos obtenidos principalmente por la agricultura de subsistencia, agravados por la erosión y calidad de los suelos agrícolas, disminuyendo notablemente el rendimiento productivo en poco tiempo, afectando la alimentación y economías familiares a índices de pobreza y pobreza extrema generalizada, incluyendo a los propios asentamientos humanos de colonos.

Esta desconcertante situación obligó a las comunidades a emplear estrategias de protesta en los territorios amazónicos, considerando el bloqueo de las redes viales de penetración durante los primeros años del siglo XXI como una medida de lucha para establecer canales de diálogo. Se iniciaron algunos proyectos de inversión pero dicha descoordinación no mejoró mucho la vida de las comunidades y colonos quienes en la actualidad hacen frente común por errores políticos, administrativos y técnicos principalmente, cometidos en el proceso de ejecución de planes de fomento auspiciados por los gobiernos de turno.

Actualmente se ha propuesto la activación de las actividades agrícolas y extractivas, así como intervención directa o indirecta en la construcción de proyectos sociales y viales con el concurso de la empresa privada, los cuales muchas veces son los detonantes para el inicio de conflicto entre los autores señalados, en detrimento de su ejecución o afectaciones a los asentamientos

ubicados en las inmediaciones de las obras viales. En este contexto se encuentra, el presente estudio de caso expuesto en este informe.

Según el Plan de Desarrollo Regional Concertado Junín 2008-2015, en la actualidad el Departamento de Junín muestra aún elevados niveles de pobreza, superior inclusive al promedio nacional señalando

“En el año 2001 el nivel de pobreza a nivel nacional fue del 54.3%, mientras que en el Departamento de Junín alcanzó al 56.3%. Se ha notado un considerable incremento de la pobreza para el año 2002, año en el que arribó a 62.5%, mostrando a partir de ese año ligeras reducciones este indicador” (Plan de Desarrollo Concertado PDRC. Junín 2008-2015: 29).

Este dato es muy preocupante, teniendo en cuenta la variedad y abundancia de la riqueza natural y mineral, desde tiempos inmemoriales en los valles interandinos y amazónicos de la región de Junín. Situación en continuo cambio por los polos económicos y productivos, implementados en su territorio.

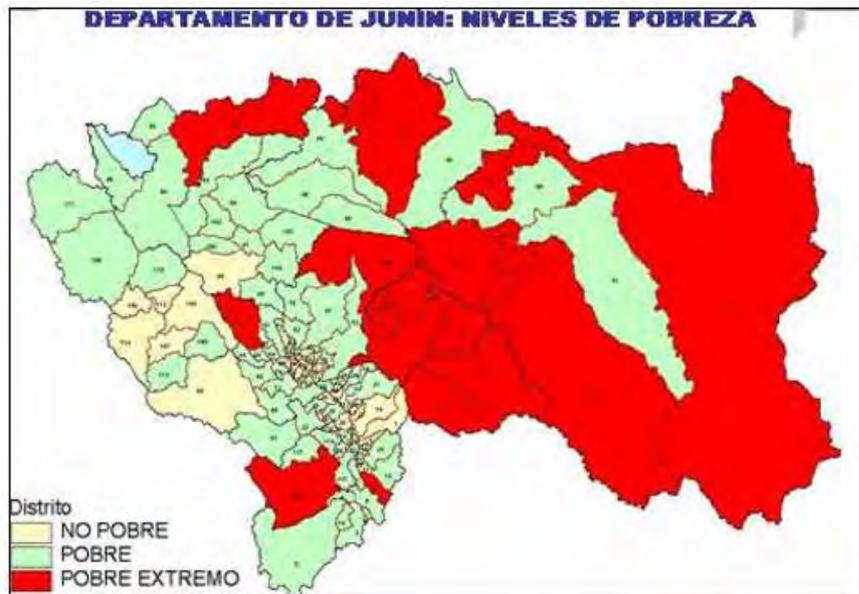
Datos actualizados

El plano de registro de pobreza del Departamento de Junín nos evidencia que las Provincias reconocidas con mayor índice de pobreza son Huancayo seguida de Satipo y el Valle de Chanchamayo. (Ver figura 2.4)

Respecto a la dinámica económica del Departamento de Junín ésta siempre está ligada a los sectores de servicios y comercio, la extracción de petróleo, minerales, agricultura, silvicultura, ganadería, caza, y recientemente el crecimiento de las actividades de construcción y manufactura.

Figura N° 2.4:

Departamento de Junín niveles de pobreza.



Fuente: Plan de Desarrollo Regional Concertado Junín 2005 – 2008.

En cuanto producción, la Provincia de Satipo (hasta 2013 en Junín, Satipo y Chanchamayo), concentraba la: mayor producción nacional con una superficie en producción entre 90 y 99,1 mil hectáreas en los últimos años (99,1 mil hectáreas durante el 2013) (BCRP 2013).

Otra actividad de alto interés es el turismo, al ofrecer el territorio paisajes naturales y culturales para su visitantes, de acuerdo al Departamento de Estudios Económicos del Banco Central de Reserva del Perú sucursal Huancayo (2013), Junín cuenta con importantes atractivos turísticos, concentrándose los principales en el valle del Mantaro (zona sierra) y en las provincias de Chanchamayo y Satipo (zona ceja de selva y selva), recibiendo esta última la mayor afluencia de visitantes nacionales y extranjeros. De acuerdo a la información del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, durante el 2014, de los 7,2 millones de turistas extranjeros que arribaron a nuestro país, Junín albergó 4,2 miles ciento).

En la actualidad existen muchas necesidades básicas que no se hallan cubiertas en el departamento de Junín, sobre todo, en los pisos ecológicos de ceja de selva y selva baja, por la lejanía existente entre los territorios amazónicos y la capital departamental. El analfabetismo en la provincia de Satipo afecta a importantes grupos poblacionales indígenas y colonos; en las zonas más alejadas no existe una cobertura educativa ni infraestructura para dicho propósito, razón por la cual muchos moradores de estos territorios, nunca aprendieron a leer ni escribir. Otro tema de preocupación en la provincia de Satipo es la desnutrición infantil crónica aguda en los niños menores de 5 años, la cual se da con mayor frecuencia e intensidad, en niños con madres que hablan idioma nativo, de igual modo de hijos de madres analfabetas y finalmente la cantidad de hijos que tienen las madres de 5 a más hijos, de por sí excesiva, teniendo en cuenta los niveles de pobreza y pobreza extrema de un alto número de familias a nivel local.

La provincia de Satipo, por estar en una zona de ceja de selva y selva baja se halla vulnerable al contagio de enfermedades tropicales y en la actualidad Satipo, Mazamari y Pangoa cuentan solo con postas de salud con deficiente infraestructura y escasez de profesionales especializados; los centros poblados y comunidades nativas no cuentan con asistencia médica de atención primaria en sus espacios residenciales (hospitales y clínicas) y productivos adyacentes (postas de salud). Sumándose a la problemática, la falta o deficiencia de servicios básicos, la ciudad de Satipo cuenta con agua potable solo en la ciudad, los distritos, centros poblados urbano-marginales, se abastecen con agua entubada y las comunidades nativas utilizan el agua de los ríos, sin tratamiento alguno.

El acceso de viviendas a los servicios higiénicos de la red pública, solo se da en la ciudad de Satipo y sus distritos, en los centros poblados y las comunidades nativas se utilizan los pozos ciegos, negros o letrinas; muchas veces hay viviendas que eliminan sus desechos en los ríos.

Un problema altamente visible e indiferente para las autoridades regionales y locales, es la deforestación de la superficie de los bosques naturales en la provincia de Satipo, que han ido aumentando constantemente desde el año 1975, esto se debe a la indiscriminada deforestación ilícita que existe en la zona, sin ningún tipo de control en el territorio por parte de las autoridades: cada día bosques enteros de las comunidades nativas son deforestadas.

2.3 Marco Normativo

2.3.1 Marco Normativo Internacional

Existen acuerdos internacionales para integrar a los países de América del Sur, como la “Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana” (IIRSA), conformada por de países latinoamericanos y del hemisferio sur (Brasil, Bolivia, Ecuador, Colombia, Argentina, Chile, Guyana y Paraguay), incluido nuestro país. Bajo esta propuesta se plantea la carretera interoceánica sur y la interoceánica central la cual incluiría a nuestra amazonia

...pero, a diferencia de Brasil, que busca integrarse de mejor manera al mercado mundial, en el Perú la iniciativa IIRSA es vista solo como una oportunidad de privatizar lo poco que le queda al Estado (puertos, aeropuertos, carreteras) o en el mejor de los casos un sistema de créditos para financiar viejos proyectos de interconexión interna (IIRSA 2016: 1).

De hecho, la visión de una población compleja socioculturalmente diversa como la nuestra, tiene diferentes lecturas sobre esta clase de mega proyectos viales desarrollados en las zonas marginales de la amazonia peruana buscando la integración continental con Brasil y Bolivia, países integrantes del Eje de la Interoceánica Central. No saben exactamente, a quién(es) benefician a la larga.

Tal como explica Olivo (2013), estas directrices son implementadas generalmente por agentes y/o entidades financieras internacionales (Banco Mundial, BIRF, BID, etc.), alentando a gobiernos nacionales a ejecutarlos en beneficio del comercio continental de América Latina. En este caso el fortalecimiento de las relaciones económicas de nuestra nación con los países vecinos, en especial con Brasil, con la proyección del Eje de Integración y Desarrollo de la Interoceánica Central con el cual compartimos el territorio amazónico, junto con Bolivia, donde se desarrollan grandes proyectos viales a pesar de las grandes diferencias socioeconómicas y ambientales existentes entre los tres países.

Con costo social y ambiental bastante alto, para las poblaciones rurales y urbanas principalmente, los proyectos viales impactan en territorios indígenas de las serranías y de las comunidades nativas amazónicas, modificando sus modos de vida, como también creando desconfianza en las autoridades del Estado al no tener canales de comunicación y diálogo sobre los alcances y beneficios de los proyectos viales en sus vidas y futuras generaciones.

2.3.2 Marco Normativo Nacional

Las normas legales del MTC que amparan la ejecución el *Proyecto de Mejoramiento de la Carretera Satipo-Mazamari-Desvío Pangoa-Puerto Ocopa*, son las siguientes:

Dispositivos legales del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC)

El Gobierno del Perú otorga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) las responsabilidades de construcción, mejoramiento, rehabilitación y conservación de la red vial nacional (DS. 034-2008-MTC – Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial)

PROVIAS NACIONAL (DS N° 033-2002-MTC) actuará en representación del Estado, asumiendo la responsabilidad de adquirir los predios necesarios para la construcción de la vía y la liberación de su derecho.

La *Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales* (DGASA) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC, autoridad ambiental del Subsector Transportes, tiene como objetivo conducir los procesos de expropiación y reubicación de las mismas (Art. 73 del DS N° 021-2007-MTC).

Resolución Directoral N° 007-204-MTC del 19 de enero de 2004, que establece las directrices para la elaboración y aplicación de *Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario para los Proyectos de Infraestructura de Transportes*.

Resolución Directoral N° 006-2004-MTC/16 del 16 de enero de 2004, que aprueba el Reglamento de Consulta y Participación Ciudadana. Norma que regula la Participación de las personas naturales, organizaciones sociales, titulares de proyectos de infraestructura de transportes y autoridades.

Ley N°27628. Ley que facilita la Ejecución de Obras Públicas Viales. La cual faculta a las entidades de Estado el trato directo para la adquisición de los inmuebles necesarios para la construcción de una obra pública vial.

Mediante Resolución Ministerial N° 563-2007 MTC/02 publicado en el diario oficial El Peruano de 10 de octubre de 2007. Se precisa el derecho de vía para la Carretera Longitudinal de la Selva Sur Ruta 5S (estudio definitivo).

Este conjunto de reglas legales configura el espectro amparado por la Constitución del Estado Peruano para regir las actuaciones del sector Transportes y sus organismos de línea. Como también la proyección y ejecución de las empresas contratistas en proyectos viales, de la que se emanan una serie de Reglamentos y Manuales entre los que se incluyen las Gestión Socio Ambiental y el de Relaciones Comunitarias de obligatorio cumplimiento.

A continuación, incluimos una síntesis de ambos referentes a objetivos y procedimientos consultados para la elaboración del informe de estudio.

El Manual de Gestión Socio Ambiental para Proyectos Viales

Departamentales República del Perú Ministerio de Transportes y Comunicaciones *Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales* (DGASA) Subsector Transportes. 2005 (aprobado por RD N° 068-2005-MTC/16 del 22 de noviembre de 2005) es un documento en plena vigencia en el MTC, extrayendo los siguientes datos:

El Manual de Gestión Socio Ambiental para Proyectos Viales

Departamentales República del Perú Ministerio de Transportes y Comunicaciones *Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales* (DGASA) Subsector Transportes. 2005 (aprobado por RD N° 068-2005-MTC/16 del 22 de noviembre de 2005)

Los objetivos del Manual de Gestión Socioambiental para proyectos es proporcionar lineamientos y especificaciones para la gestión socioambiental del sistema vial de tal forma que permitan el adecuado manejo de la problemática ambiental y social generada por el desarrollo de obras y

<p>actividades propias de la rehabilitación mejoramientos y mantenimientos de la red vial departamental.</p>
<p>Establecer las medidas que se deben tomar en cuenta para mitigar los impactos negativos y potenciar los impactos positivos sobre el ambiente y el ser humano, causados por las obras viales, en las fases del proyecto de construcción, rehabilitación, mejoramiento y en el mantenimiento durante la operación de las carreteras.</p>
<p>Así mismo, describe acciones que debemos desarrollar para que las ejecuciones de las obras sean amigables con el ambiente. Ofrecer las pautas necesarias para que los encargados de planificar y administrar la gestión vial, consultores que elaboran Estudios de Impacto Socio Ambiental, los Supervisores de Obra y los Contratistas, cuenten con una herramienta de consulta permanente, para proteger el entorno donde se encuentra la infraestructura de transportes.</p>

Alcances del Manual

El Manual Socio Ambiental, constituye una herramienta importante para la gestión vial, considera desde el punto de vista ambiental, la normatividad que viene de la Dirección *General de Asuntos Socio-Ambientales* DGASA—MTC 1 es muy importante.

El Manual de Gestión Socio Ambiental para Proyectos Viales Departamentales, representan los antecedentes de la problemática vial, lineamientos ambientales para el proceso constructivo, las pautas y los diferentes aspectos complementarios, que se debe tomar en cuenta durante el proceso de diseño, construcción, operación, abandono, mantenimiento y operación.

De acuerdo a lo expresado: el Manual Socio Ambiental, se orienta a las instituciones y agencias: “Encargados de planificar y administrar la gestión vial, consultores que elaboran Estudios de Impacto Socio- Ambiental, los Supervisores de Obra, Contratistas, y personas en general, interesados en contar con una herramienta de consulta permanente, para proteger el entorno donde se encuentra la infraestructura de transportes” (DGASA 2005: 1).

Respecto a la gestión socio ambiental, propone un mecanismo de doble entrada para la determinación y clasificación del nivel de riesgos causados por la ejecución de proyectos viales en poblaciones y/o territorios étnicos (indígenas y nativas), áreas naturales protegidas, etc., donde el nivel de impacto puede ser alto, moderado o bajo.

Se reitera el uso de los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) para proyectos viales por ser la causa directa o indirecta de: “Alteraciones ambientales y sociales, las mismas que se verifican durante el proceso constructivo, así como, durante la operatividad del mismo” (DGASA 2005: 16). Considerando a los EIA como una declaración jurada que deben de formalizar obligatoriamente las empresas del sector transportes. Considerando en su estructura un Plan de manejo socio-ambiental.

El Manual de Relaciones Comunitarias para Proyectos de Infraestructura Vial DGASA (aprobado por RD N° 028-2006-MTC/16 del 21 de abril de 2006).

Es un documento de uso obligatorio, para la sostenibilidad del plan de Relaciones comunitarias aplicadas a los estudios de EIA.

Extraemos los siguientes datos relacionados a los aspectos de comunicación y de conducta entre los actores involucrados en proyectos viales:

Consideraciones generales de conducta

Para efectos de la aplicación del presente Manual, se ha optado por reconocer a los principales actores sociales, a los que se les puede extender un conjunto de principios o consideraciones generales de conducta.

Se establecen principios de naturaleza amplia que forman parte del proceso de relación social que necesariamente deben llevar adelante los actores sociales identificados: el Estado, a través de sus organismos públicos competentes; las empresas, en sus diversas modalidades de organización empresarial (consultoras, constructoras, prestadoras de servicios, etc.), y la población organizada, mediante sistemas y mecanismos propios en función a la naturaleza de su especificidad cultural y social y a los niveles de articulación económica, social y política que establezcan con los espacios regionales y nacionales. Las consideraciones generales que se presentan a continuación tienen el propósito de servir de guía o eje rector en las relaciones Estado/empresa/comunidad, a fin de facilitar los procesos de información y consulta, participación ciudadana, adopción de acuerdos, vigilancia social, y prevención y manejo de conflictos.

El propósito es lograr el mantenimiento de una relación armoniosa, basada en las normas establecidas que regulan el desarrollo de los

aspectos sociales y ambientales de los procesos de construcción de vías, así como en el respetomutuo que deben observar los actores sociales que intervienen en los complejos escenarios vinculados al desarrollo de los proyectos viales... consideraciones generales de conducta que deben constituirse en la base para el desarrollo de una relación responsable, adecuada y respetuosa entre los actores sociales (DGASA 2006: 8-9).

Tales consideraciones norman las interacciones comunicacionales entre los personajes involucrados en proyectos de viales y los representantes de los organismos del sector público desde el inicio hasta el cierre de obra.

En este manual se estipula que los encargados de las relaciones comunitarias deben de tener conocimiento previo de los espacios socio-culturales, como una medida inicial para la planificación de la ejecución del proyecto.

Una vez identificados los territorios, urge la necesidad de **informar** anticipadamente a los pobladores vulnerables por el proyecto vial, mediante la implementación de un sistema de información, explicando el papel social de las partes involucradas, como también la existencia de **reglas de juego** referentes a la conducta que por igual deben de ser cumplidas por los organismos de línea de Estado y por las empresas contratistas, como parte de una política de interrelaciones equilibradas donde la **comunicación y diálogo** cumplen un rol relevante. *Estas reglas serán trasmitidas por los medios de comunicación* más efectivos, existentes en el área territorial donde se ejecutan las obras viales.

Se buscaba definir la legitimidad social de los interlocutores, el grado de autoridad y la capacidad de diálogo de las entidades empresariales y estatales,

para el conocimiento de la población en general y evitar gestiones y comportamientos, que conduzcan a desencuentros y cortes en las líneas de diálogo encauzadas desde un inicio, para la toma de decisiones conjuntas, mediante instrumentos de comunicación y coordinación participativa entre los actores.

Particularmente *la responsabilidad social es asumida por las empresas*, porque este estamento está directamente a cargo de la ejecución física de las obras, percibidas por el poblador local, como los directamente responsables de las afectaciones.

Mientras el Estado peruano, es quien autoriza la ejecución mediante los organismos del sector Transportes y supervisa y fiscaliza por sus organismos de línea: Provías Nacional se encarga del seguimiento de las obras civiles, y DGASA como ente encargado del cumplimiento adecuado de la problemática socio ambiental mediante la sección de línea: “Dirección de Evaluación Socio-Ambiental y la Dirección de Expropiaciones y Reasentamientos estipulado por el Decreto Supremo N° 041-2002-MTC.

Reglamento de Organización y Funciones del MTC, artículos 73° al 76°” (DGASA 2006: 14), señalando las asignaciones ejecutivas para el subsector. Otra consideración es lo referente al manejo de proyectos Socio-ambientales, mediante el diseño de programas específicos en las localidades o comunidades afectadas como el: **“Programa de Información, Programa de Comunicación y Participación Ciudadana y del Monitoreo y Seguimiento Ambiental”** (DGASA 2006: 22).

El Programa de Información, Programa de Comunicación y Participación Ciudadana y del Monitoreo y Seguimiento Ambiental” (DGASA 2006: 22).

Es el procedimiento seguido en el estudio en la fase inicial, pidiéndose autorización a la empresa contratista para el manejo de información sobre su actuación y los documentos requeridos por el sub sector sobre todo de *PACRI (Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario)*. 2012.

A continuación, el Estudio Definitivo para el: “Mejoramiento de la Carretera Satipo- Mazamari-Desvío Pangoa-Puerto Ocopa. Informe Final Informe N° 04. Volumen II, Tomo I Memoria Descriptiva 1/2 PACRI EIA”

El documento definitivo del estudio, fue elaborado *por HOB consultores S.A.* y aprobado por el MTC, especificándose el ámbito de afectación de 64.750 Km y el derecho de vía de 15 m. a ambos lados del eje de la vía” (30 m.), comprendiendo:

La identificación de las afectaciones prediales de conformidad de los términos de referencia del estudio, se realiza en el derecho de vía en zonas rurales y de construcción en zonas urbanas, definiéndose ésta última como el terreno necesario para la construcción de la plataforma de la carretera y sus obras complementarias y que se extiende desde el borde superior de los cortes, hasta el pie de los terraplenes o entre los bordes más alejados de las obras de drenaje y de todo aquello que indique la ingeniería civil (PACRI 2012: 7).

Investigaciones sobre temas socio ambientales y Estudios de Caso afines

La participación de las universidades nacionales y privadas, es vital para el desarrollo de Modelos de Gestión Socio Ambiental en proyectos viales, sobre todo partiendo del análisis y propuestas de estudios de caso.

Enfoque participativo.

Ana Flavia Miranda Falci (2010), desarrolla la investigación: “La Comunicación Estratégica como herramienta para la resolución de Conflictos: Un Estudio de Caso”. Tesis para optar el Grado Académico de Magíster en Comunicaciones, en la Escuela de Graduados de la PUCP. Poniendo como temática principal, el análisis de las relaciones comunicacionales de la Empresa Minera Milpo y las comunidades vecinas de Chavín y Topará, desde un inicio conflictivas, por los impactos sociales y ambientales generados por los trabajos en la unidad minera de cerro lindo (Miranda 2010). Miranda recurre a nuevas estrategias para lograr un canal de diálogo efectivo, anotando:

La comunicación entre la empresa y las comunidades...que fueron utilizadas sin lograr éxito, han tenido que ser remodeladas o cambiadas. En todo proceso nuevo, primero hay que hacerse conocer para después hacer los cambios, los que resultarán más efectivos (Miranda 2010: 5).

La propuesta de la aplicación de una metodología comunicativa, en la resolución de conflictos entre empresas y comunidades indígenas analizados por ella, fue una motivación para utilizar el enfoque comunicativo en el estudio del proyecto vial, tema de tesis.

Se entiende el concepto de “comunicación para el desarrollo”, como una herramienta de utilidad que:

Busca cambiar la recepción pasiva de servicios ofrecidos por distintos órganos, por iniciativas de desarrollo que salen del interior de las propias comunidades y que tengan un carácter participativo. Siendo un instrumento de diálogo y como facilitador en el proceso de participación del ciudadano, que es la garantía de un desarrollo sostenible, cultural y tecnológico del hombre (Miranda 2010: 9).

El enfoque participativo logra entablar un acercamiento vertical entre las entidades en conflicto, al sustentarse en propiciar e impulsar el desarrollo humano de las poblaciones afectadas como una herramienta de dialogo permanente, garantizar el respeto a sus irrestrictos derechos y autonomía plena en la toma de decisiones necesarias y alcanzar el bienestar social, cultural y económico que buscan.

“Modelo de gestión socio-ambiental en proyectos viales” de Carlos Augusto Montalva Talledo y Dilma Tatiana Salazar Campos (2013), presentan esta tesis: “Modelo de gestión socio-ambiental en Proyectos viales,” para optar el Título de Ingeniero Civil “ proponiéndolo como una herramienta para elaborar un Sistema de Gestión Socio-Ambiental”, dirigido a empresas dedicadas a la ejecución de proyectos viales de pequeña y mediana envergadura, para que guíen el cumplimiento de los estándares de Responsabilidad Social y Ambiental que el mercado nacional e internacional exige” (Montalva y Salazar 2013: 6). La temática de la mencionada tesis se basa en los datos del EIA del Proyecto de Rehabilitación y Mejoramiento de la Interconexión Vial Iñapari-Puerto Marítimo Sur, Etapa del Tramo vial N° 2: Urcos-Inambari, elaborado por la empresa Consultora Walsh Perú para la Concesionaria Interoceánica Sur- CONIIRSA, aprobado por el Estado Peruano el 2006 (Montalva y Salazar 2013:6)

En este trabajo es interesante el diagnostico de los conflictos sociales, mediante un enfoque interactivo, al estar siempre presentes en las relaciones humanas, en niveles diferentes, hay que tomarlo como una oportunidad de cambio.

2.4 Marco Conceptual

2.4.1 Concepto de lo socio ambiental

Según Elena Correa (1997: 36), el término se integra dentro del concepto de sostenibilidad, remarcando: “que las personas, comunidades y el ambiente constituyen una unidad global inseparable, con estrechas relaciones entre sí, complementando una estructura integrada”.

Generalmente en los diagnósticos socio ambientales, se destacan los impactos negativos, porque son los directamente identificados como factores de distorsión intencional de hábitats y las formas organizativas humanas para su sobrevivencia mediante el uso racional de los recursos naturales y agrícolas, incluyendo la economía ya sea de intercambio o comercial. Pero también los proyectos de desarrollo de recursos como los programas viales, trae consigo también oportunidades de trabajo, nuevos campos de especialización, estudio y beneficios económicos, tecnificación de las actividades artesanales, agrícolas, etc.

Otro segmento no considerado es la inmigración de trabajadores con experiencias en determinados rubros necesarios para la ejecución de obras, fundamentando la necesidad de la implementación de servicios básicos, sociales, alojamiento y comerciales. Creándose nuevos polos de desarrollo, mediante la gestión sostenible de la problemática socioambiental a mediano y largo plazo, debido a los altos costos de realizar cambios donde se complementen proyectos planificados por el Estado peruano, con el concurso de la empresa privada.

2.4.1.1 Gestión Socio Ambiental

Consiste en un “conjunto de acciones, políticas, regulaciones y organización institucional, diseñadas y ejecutadas por el Estado con participación de la sociedad civil para lograr una ordenación sostenible del ambiente, como presupuesto básico para aspirar a un desarrollo sostenible del país y a un ambiente sano (Andaluz 2004: 122).

Tal como manifiesta Carlos Andaluz (2004), la gestión social y ambiental se basan en los planes de ordenamiento ambiental, considerados como los instrumentos legales, metodológicos y técnicos de ejecución de proyectos de envergadura, permitiendo:

... una armoniosa distribución de los hombres y sus actividades en un espacio territorial determinado, y un aprovechamiento sostenible de los recursos. Para ello se establecerá asignación de los distintos usos de los diversos recursos naturales, teniendo en cuenta las necesidades de las colectividades y los condicionantes de orden natural, social, cultural y económico (Andaluz 2004: 144).

2.4.1.2 Gestión de Infraestructura Vial

En referencia al tema en nuestro país, el MTC formulo un proyecto de: Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, en el 2006, aprobado mediante R.S. 2008 manifestando en su Título Primero: Disposiciones Generales, Capítulo I Objeto, Concepto y Ámbito de Aplicación; Artículo 2º- Concepto de Gestión de Infraestructura vial. Es la administración de la infraestructura vial, la que comprende las funciones de planificar, organizar, dirigir, coordinar, ejecutar, y controlar la infraestructura terrestre (MTC 2008: 3).

2.4.1.3 Mejoramiento vial

El “Manual de Gestión Socio Ambiental para Proyectos Viales Departamentales DGASA—MTC 2005”, define el término como:

[...] Conjunto de actividades que permiten dotar a una carretera existente de nueva y mejores características técnicas. La mayoría de los trabajos se realiza en la plataforma de la vía y en el derecho de vía, pudiendo ser necesarios el cambio de alineamientos o la ejecución de variantes de corta longitud, en estos casos se requiere adquisición de tierras en lugares específicos. (DGASA-MTC. 2005: 9)

Especificando los trabajos físicos que indudablemente ocasionan cambios sustanciales en el territorio, incluyendo nuevos trazos y grandes volúmenes de materiales de remoción, empleo y depósitos de materiales de la zona de estudios, además de la construcción de campamentos temporales para el personal administrativo y técnico, causando directamente impactos sociales al impulsar nuevos reasentamientos y adquisición de tierras a los propietarios-agricultores locales, como también cambios culturales y económicos producidos por la afluencia de importantes cantidades de personas provenientes de otras regiones.

2.4.1.4 Derecho de Vía

El Glosario de Proyectos de Infraestructura Vial, (R.M. N° 660-2008-MTC/02), define al *Derecho de Vía* como la: “[...] faja de terreno de ancho variable dentro del cual se encuentra comprendida la carretera, sus obras complementarias, servicios, áreas previstas para futuras obras de ensanche o mejoramiento, y zonas de seguridad para el usuario. Su ancho se establece

mediante resolución del titular de la autoridad competente respectiva” (MTC 2008: 17).

En los trabajos de ejecución de obra de proyectos viales la causa frecuente de conflictos sociales y territoriales es la necesidad de ampliaciones de los lados laterales de las vías carrozables, siguiendo nuevos conceptos constructivos, afectando directamente los terrenos de propiedad privada y comunal.

2.4.1.5 Estudios de Impacto Ambiental

La “Ley General del Ambiente” (Ley N° 28611, 13.10.2005), define a los Estudios de Impacto Ambiental (EIA), en el Art. 25°:

Son instrumentos de gestión, el cual contienen una descripción de la actividad propuesta y de los efectos directos o indirectos previsibles de dicha actividad en el medio ambiente físico y social, a corto y largo plazo, así como la evaluación técnica de los mismos. Deben indicar las medidas necesarias para evitar o reducir el daño a niveles tolerables e incluir un breve resumen del estudio para efectos de su publicidad. La ley de la materia señala los demás requisitos y los contenidos temáticos de los EIA (Ley N° 28611: 10)

El Estado Peruano como máxima autoridad en el manejo de los recursos en territorio nacional, es la encargada de la legislación, política, y diseño de los planes ambientales, garantizando el equilibrio entre los actores involucrados en un determinado territorio, a través de sus órganos ministeriales, autoridades regionales y locales, normando los proyecto viales,

además de exigir la aplicación de mecanismos de Participación Ciudadana, necesarios para su aprobación y posterior ejecución, supervisado por el MINAM.

2.4.1.6 Participación Ciudadana

Según la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del Sub-sector Transporte (DGASA 2006), el diseño y la correcta participación de la ciudadanía en planes viales, al que tiene derecho legal:

... implica un diálogo con las poblaciones y comunidades aledañas a las vías donde se ejecutan los proyectos, y las instituciones y autoridades responsables del proyecto de infraestructura vial. En tal sentido la participación ayuda a la toma de decisiones respecto a la selección de rutas alternativas y los métodos para limitar o compensar por los impactos sociales y ambientales negativos causados por el proyecto. (DGASA 2006: 32)

De este modo se organiza un proceso gradual y complementario de las obras viales, con el acercamiento social y dialogo con las poblaciones beneficiarias por la carretera proyectada, integrándolo en forma individual o colectiva, en la toma de decisiones, fiscalización, el pleno conocimiento del control y ejecución de las acciones públicas y privadas, que lo afectan en lo político, económico, social y ambiental, permitiéndole su integración para facilitar la identificación de los potenciales impactos socio ambientales que puedan afectar directa o indirectamente el desarrollo de la comunidad en que se desenvuelve.

El “Reglamento de Consulta y Participación Ciudadana en el Proceso de Evaluación Ambiental y Social en el Subsector Transportes – MTC” (2004), define además los siguientes conceptos:

Consulta: proceso de información y diálogo entre la ciudadanía y el Estado para conocer las percepciones e inquietudes ciudadanas. Las consultas se deben realizar a través de reuniones dirigidas a personas y organizaciones sociales, buscando en todo momento, la absolución de las consultas e inquietudes que surjan.

Taller participativo: es convocada por la autoridad, y se realizará utilizando metodología participativa y cualitativa para brindar información sobre el proyecto y recoger opiniones de manera sistemática. Según el tipo de proyecto, la magnitud, los posibles impactos socio ambientales directos e indirectos, se definirá la modalidad de reunión que más convenga para el logro de objetivos.

Participación: es la intervención activa de la ciudadanía, especialmente de las personas que potencialmente podrían ser impactadas en el desarrollo de un proyecto, en los procedimientos de aprobación de estudios ambientales. Está orientada a tomar en cuenta la opinión de la población, e identificar y prevenir conflictos entre las partes (Subsector Transportes – MTC. 2004: 3).

Normando el procedimiento de consulta previa y consulta pública para las unidades ejecutoras y la DGASA. en primer lugar, señalando la obligatoriedad de informar y dialogar con las organizaciones representativas urbanas y rurales en su conjunto, y en nuestro caso, con las comunidades nativas afectadas por las obras viales antes y durante la ejecución física principalmente. Garantizando el derecho de participar en el proceso. Poniendo en consideración los EIA semi detallados y si fuera necesario objetar o impulsar las Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA), por pedido expreso de las autoridades locales y/o comunales, así la requieran.

2.4.1.7 Indicadores socio ambientales en Infraestructura Vial

Según DGASA (2008) podrían también ser señalados como impactos negativos a un determinado territorio anotando:

Los impactos se clasifican según los recursos: el ambiente físico, atmosférico, biótico, y humano. Dentro de cada recurso, los impactos se listan según la orden de la importancia. Sin embargo, la orden de la importancia variará según el tipo y el área específica del proyecto, incluyéndola identificación de los recursos existentes. Por lo tanto, será necesario evaluar la orden de la importancia de los impactos específicamente para cada proyecto (DGASA 2008: 27).

Los indicadores son señales, signos, manifestaciones tanto superficiales y/o complejos de algún acontecimiento o proceso en un determinado territorio, como en el caso de estudio de un área perteneciente a la región amazónica con sus propias características socioambientales. Evidenciando la magnitud o el grado del impacto socio ambiental en la ejecución física de las obras, originando daños o perjuicios en la programación y presupuestos de ejecución en el sector transportes, generalmente por conflictos sociales.

2.4.1.8 Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI)

El PACRI (2011), reúne los lineamientos y acciones formuladas por el MTC para la obtención de la libre disponibilidad de los terrenos necesarios, para la construcción de carreteras e infraestructura asociada. En el: ítem V. Instrucciones Generales, sub-ítem 5.2, define sus objetivos, el cual:

[...] comprende entre otros el programa de adquisición de predios por Trato Directo y el de saneamiento físico legal de los predios afectados por las obras de infraestructura vial y/o por el Derecho de Vía, que permita la liberación de las áreas para la ejecución de las obras, así como la adecuada compensación a los propietarios y/o poseesionarios de los predios afectados. (PACRI 2011:5)

Normativa orientada a la solución, mitigación de las correspondencias legales y físicas y tratos comunicacionales, muchas veces contradictorios, entre los actores sociales del plan vial. En nuestro caso, los lineamientos seguidos por los encargados de la negociación respecto a la disponibilidad de áreas requeridas por el proyecto vial, ejecutado por las oficinas de Relaciones Comunitarias de la Empresa Contratista, Supervisora y PVN de forma unilateral, pero con objetivos comunes y facilitar la materialización del proyecto. Incluidos la formulación de programas de contingencia, en caso de Conflictos Sociales y Ambientales.

Evaluación Socio-Ambiental

Según el Informe Marco de Gestión Ambiental y Social preparada para el financiamiento de los planes viales del MTC (2009), con recursos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), sobre la aplicación de este concepto:

En base a la Categoría Socio-Ambiental, la DGASA prepara Términos de Referencia (TdR) para desarrollar los estudios socio-ambientales requeridos por la legislación ambiental nacional y otros estudios complementarios que se requiera para cumplir con las directrices de la DGASA y de los Bancos; durante la preparación de los estudios, la DGASA realiza actividades de revisión y acompañamiento de la

elaboración de los estudios, para lo cual en muchos casos toma contacto directo con las empresas consultoras; y finalmente asegura que los requerimientos identificados en los estudios, se incluya en las respectivas cláusulas ambientales de los contratos para la ejecución de obras (MTC. Marco de Gestión Ambiental y Social 2009: 83).

La coordinación sectorial sobre temas socio- ambientales encargada es DGASA así como también de la supervisión y seguimiento mediante *Formato para Elaborar el Informe de Supervisión Ambiental*, aplicados por los supervisores de obra (ibíd.), para la aplicación adecuada de las medidas cautelarias y evitar impactos negativos innecesarios. En la parte social, contempla los aspectos siguientes:

Cumplimiento del Programa de Relaciones Comunitarias, a través de Charlas a la Población sobre Temas de Seguridad, Seguridad vial y/o Medio Ambiente (las charlas a los trabajadores, usualmente la supervisa la parte ambiental);

Monitoreo del pago a los proveedores de alimentos

Monitoreo del pago a los trabajadores;

Monitoreo de la contratación de mano de obra local;

Monitoreo de conflictos entre la población y la empresa contratista (se hacen entrevistas con autoridades locales y población en general y de ahí se obtiene la mayor parte de la información relativa a cómo marcha la obra y cómo es percibida por la población local) (MTC. 2009: 85).

Todo lo mencionado va acompañado de un monitoreo permanente de las obras autorizadas para áreas auxiliares de la obra, además del uso de las canteras, generalmente pertenecientes a los municipios o comunidades nativas locales.

Uno de los más importantes es el monitoreo de las afectaciones y perjuicios en propiedades particulares y comunales (viviendas, espacios públicos, terrenos agrícolas, etc.), a cargo de los responsables de la empresa y Provías Nacional, lo que servirá como base para la implementación adecuada e imparcial del PACRI, en la zona de estudio.



CAPÍTULO III

3 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Metodología

3.1.1 Metodología de la investigación

La presente tesis es una investigación cualitativa, porque su estrategia se centra en las opiniones, percepciones, expectativas de cada uno de los actores sociales, por ello, más que cuantificar los resultados para generalizarlos, lo que nos interesa es particularizarlos. Lo que se quiere es especificarlos al detalle y profundizar exhaustivamente lo que manifiesta cada entrevistado respecto a sus opiniones y percepciones. Estas investigaciones pueden servir mucho para complementar las investigaciones cuantitativas o mixtas, pues a veces, estas no son suficientes para explicarnos algunos errores o limitaciones que tienen los proyectos o programas sociales. Es muy importante, para mejorar los servicios públicos pues los usuarios tienen condiciones sociales, económicas y culturales, muy particulares.

La forma de investigación corresponde a *un Estudio de Caso*, pues se centrará de forma particular en la construcción de la carretera en la selva central, y como ésta afecta la vida de los pobladores que viven a todo lo largo de esta obra; aunado a esto, como se ha implementado el Programa de Participación Comunitaria para que no existan problemas y por el contrario, para que la población facilite el uso de parte de los terrenos que habitan. Ubicado el tema de estudio, se dará seguimiento y se encontrará resultados que se aplicarán a este caso en particular, no a otros casos por más que sean parecidos. Quizás se puedan adecuar y servir algunos resultados para casos muy similares, pero solo serán de manera parcial. Es decir, los resultados sirven solo y estrictamente para el caso que se estudia, no se puede aplicar ni menos, generalizar para otros casos.

3.1.2 Tipo de Estudio

3.1.2.1 Descriptivo

Apoyado en el examen de la(s) variable(s) e indicadores del objeto de estudio *in situ*, sin ejercer ninguna clase de manipulación. Es decir: "... se observa lo que ocurre con el fenómeno en estudio en condiciones naturales, en la realidad. A su vez sabemos que pueden ser clasificados en transversales y longitudinales". (García 2004: 1).

3.1.2.2 Explicativo

El estudio dirige su atención a: "responder por las causas de los eventos y fenómenos físicos o sociales. Como su nombre lo indica, su interés se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta, o por qué se relacionan dos o más variables". (Hernández, Fernández, Baptista 2010: 83-84).

En el caso nuestro, se trata de explicar el fenómeno social y cultural en la ejecución de la carretera- financiada por el Estado y ejecutada por una empresa privada- que atraviesa poblados y comunidades nativas (Ashaninkas, Nomatsiguengas) de la selva Central de la provincia de Satipo y sus distritos de Pangoa; Mazamari y el centro poblado de Puerto Ocopa, analizando si el Plan de Relaciones Comunitarias, favorece la participación y buen clima social, o en qué casos no es de mucha ayuda.

3.2 Área de Influencia

Compromete una unidad de investigación al interior de la provincia de Satipo, Junín. delimitada por el trazo de la carretera Satipo-Mazamari-División Pangoa-Puerto Ocopa, en los distritos y centros poblados del mismo nombre.

Esta carretera es de vital importancia social y comercial, pues articularían ambas márgenes con un número creciente de centros poblados y asentamientos rurales de propietarios individuales y terrenos pertenecientes a las comunidades nativas Ashaninkas (y en menor cantidad algunas Nomatsiguengas). El trazo vial afecta también de forma directa o indirecta la colonización de la zona, de migrantes de las áreas andinas de las regiones del centro del país principalmente (Jauja, Huancayo, Chupaca, Tarma) y también migrantes de otras regiones como Huancavelica y Ayacucho

3.2.1 Universo

- Población beneficiada por el proyecto Vial: 10,000 habitantes
- Relacionistas Comunitarios de las Empresas Involucradas con Proyecto Vial.
- Funcionarios públicos de los distritos, donde se ejecuta el proyecto Vial.

3.2.2 Muestra

Fue seleccionada bajo la modalidad de juicio y conveniencia, pues se ha entrevistado a pobladores usuarios que participaron más cercanamente del proyecto y se relacionaron con los relacionistas comunitarios que formaron parte del equipo ejecutor. “en la conveniente accesibilidad y proximidad de los sujetos

para el investigador” (Otzen y Manterola 2017: 230), en la zona de estudio delimitada. Divididas y resumidas, de la siguiente manera:

- 20 entrevistas a Pobladores Beneficiados (Comunidad Nativa Atahualpa, C.C.P.P. Pueblo Libre, C.C. P.P San Isidro Sol de Oro, Distrito de Mazamari, C.C.P.P. Boca Satipo, C.C.N.N. Gloriabamba, C.C.N.N. Puerto Ocopa).
- 03 entrevistas a Relacionistas Comunitarios.

A continuación, un resumen de la muestra utilizada para el Estudio de Caso.

(ver Tabla N° 3.1)

Tabla N° 3.1:
Resumen de la muestra

RELACIONISTAS COMUNITARIOS⁵		ENTIDAD
1	Dubal	Provias Nacional
2	Myriam	Consortio Supervisor
3	Diana	Consortio Vial Junín
POBLADORES BENEFICIADOS		RESIDENTE
1	Pikuña Comeshari	Poblado Mazamari - Naranjos
2	Ochoa Lavado	Centro Poblado San Isidro Sol de Oro
3	Quilca Cristóbal	División Pangoa
4	Silva Novoa	CC.NN Atahualpa

⁵ Se ha omitido parte de los nombres de los entrevistados para guardar la confidencialidad

5	Rojas Madueño	Poblado de Mazamari
6	Ñaupari Castro	Poblado de Mazamari
7	Santos Pacheco Farfán	Poblado Boca Satipo
8	Víctor Humpikiri	CC. NN Gloriabamba
9	Camarena Soto de Morote	Poblado de Mazamari
10	Capcha Olascuaga	CC.NN Puerto Ocopa
11	Vargas	CC. NN Atahuallpa
12	De la Cruz Rojas	Centro Poblado Pueblo Libre
13	Pallarco Pallarco	Poblado de Mazamari
14	Olascuaga Ramírez	Poblado Boca Satipo
15	Paraguay Mercado	CC. NN Gloriabamba
16	Veliz Paraguay	Poblado de Mazamari
17	Romero Veliz	CC.NN Puerto Ocopa
18	Gomez Paguay	CC. NN Atahuallpa
19	Condori Veliz	Poblado Boca Satipo
20	Edgar Enríquez	Poblado de Mazamari

Fuente: Elaboración propia.

3.3 Identificación y clasificación de los actores involucrados

Se ha seguido algunas sugerencias sobre este tema (Montalva Talledo y Salazar Campos 2013), pues se seleccionó una muestra no probabilística o por: “conveniencia” (Otzen y Manterola 2017), tomando como unidad de análisis a los sujetos vinculados social y territorialmente con el proceso de participación

ciudadana implementado en el PRC, identificados en los EIA. Estos Estudios de Impacto Ambiental (EIA) dieron información específicamente sobre el inventariado de *Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario* (PACRI) considerados como los actores legales reconocidos a nivel local:

- 1) Asentamientos humanos emplazados en el área delimitada de estudio, a través de los representantes legales y líderes de la sociedad civil, dirigentes de comunidades nativas y pobladores locales
- 2) El MTC, a través de los técnicos de DGASA, encargados de evaluar, supervisar y aprobar los EIA, además de fiscalizar el cumplimiento de los procedimientos de la Gestión socio ambiental por parte de la empresa, durante la etapa de ejecución del proyecto.
- 3) Empresa contratista ejecutora del Estudio de Caso: *Consortio Vial Junín*, mediante la Oficina de Relaciones Comunitarias, impulsan las negociaciones con las poblaciones, asentadas en el entorno inmediato a las obras civiles programadas en el proyecto.
- 4) Empresa supervisora del *Proyecto Vial: Consortio Acruta Tapia & Serconsult*, a través de su cuadro técnico se encargan de verificar y hacer cumplir los acuerdos de las negociaciones entre los actores involucrados en el proyecto.
- 5) Provías Nacional: a través de sus consultores externos encargados del registro e inventariado PACRI, con el propósito de identificar a los reales afectados para compensación económica en caso de afectación directa.
- 6) Instituciones regionales, locales y comunales: la Comisión Ambiental Regional, a través de la CONAM, Gobierno Regional, municipalidades, gobernaturas, dirigentes comunales y jefes de las comunidades nativas, incluyendo a líderes de la sociedad civil, de la zona de estudio.

3.4 Técnicas de recolección de datos

La recolección de información ha estado basada en las entrevistas a profundidad, en la observación, en la revisión y selección de la información temática existente en los documentos de los proyectos y bibliografía especializada.

3.4.1 Entrevistas semi-estructuradas

Se diseñó fichas personalizadas dirigidas a los pobladores afectados y sus dirigentes reconocidos, siguiendo el modelo de: “entrevistas semi-estructuradas”, con el fin de analizar la interacción y diálogo con los profesionales encargados de mediar y negociar directamente con ellos, recoger la opinión y percepción de los involucrados sobre la implementación del PRC y conocer el grado de participación ciudadana, propiciado por las empresas privadas y estatales, a lo largo de todo el proceso constructivo.

3.5 Operacionalización de los trabajos de campo

Como una acción previa a los trabajos de campo programados para el análisis de la implementación del PRC, objeto de investigación, se revisó sistemáticamente la documentación del EIA, PACRI. Accediéndose también a los archivos de la Oficina de Relaciones Comunitarias de la entidad Supervisora, al conocer la existencia de quejas y reclamos formalizadas por los pobladores afectados contra la gestión socio ambiental de las empresas encargadas del proyecto, incluyendo al organismo estatal (PROVÍAS NACIONAL), facilitando la selección de la muestra diagnóstica para sustentar el estudio de caso.

Generando una aproximación a las percepciones de los pobladores directamente afectados por el proyecto vial, respecto a las capacidades profesionales ofrecidas por parte de los Relacionistas Comunitarios de la

Empresas y el Estado, las técnicas interactivas utilizadas en las capacitaciones, talleres, medios de llegada, el uso de herramientas y otras estrategias de intervención para la implementación del PRC.

Esta investigación ha seguido lineamientos metodológicos cualitativos, mediante un enfoque comunicacional y territorial, incluyendo el uso de entrevistas semi-estructuradas, con el objetivo de demarcar espacialmente las acciones óptimas o negativas en la implementación del PRC durante el año 2015. Y alcanzar una mayor veracidad y fiabilidad, de los datos recogidos en campo.

3.5.1 Fuentes de información

Se accedió a la información de los EIA, para el estudio y factibilidad operativa de los trabajos viales. Analizando complementariamente la data del PACRI del proyecto. Incluyendo la información de la Empresa Supervisora, Contratista y PROVIAS NACIONAL mediante sus oficinas de Relaciones Comunitarias facilitó la base de datos de manejo interno, actas de compromiso, fichas de reconocimiento y verificación de afectaciones en terrenos, plantaciones y/o viviendas, lista de asistencia a reuniones, talleres, mesas de trabajo y el registro fotográfico de las mismas. Delimitando así la unidad de análisis. sobre las relaciones entre los pobladores y asentamientos humanos con mayores conflictos y/o afectaciones sociales y ambientales.

CAPÍTULO IV

4 PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

El estudio sobre el Programa de Relacionamiento Comunitario (PRC) en el proyecto vial, “Mejoramiento de la carretera Satipo-Mazamari-División Pangoa-Puerto Ocopa, Departamento de Junín, Provincia de Satipo”, ejecutado el año 2015 fue elegido para analizar de qué manera los elementos socioambientales y culturales de dicho Plan, limitan o contribuyen a la ejecución de dicho proyecto y al desarrollo de la población nativa afectada por los trabajos civiles de la carretera.

Las medidas tomadas para la investigación propuesta, han contado con nuestra participación directa con el propósito de tener contacto in situ con los actores involucrados. Constatando mediante entrevistas semi-estructuradas la percepción de los dirigentes comunales, jefes de comunidades nativas y población en general, como también de los profesionales técnicos responsables de la implementación de PRC por parte de las empresas privadas y estatales, encargadas de su ejecución, supervisión y control de las operaciones desarrolladas por parte del MTC.

El estudio de caso parte de un trabajo sistemático de gabinete, analizando la documentación existente en la base de datos de las empresas responsables del proyecto (Consortio Vial Junín, empresa Constructora Acruta Tapia & Serconsult), como también la recolectada por PROVÍAS NACIONAL en lo referente a los EIA y el PACRI, utilizados como herramientas de gestión socio ambiental, dirigidas a alcanzar los niveles estándares de Comunicación Participativa.

Incluyendo la necesaria información del manejo territorial en cada uno de los tramos de la carretera, donde se han identificado desde las etapas de Estudio y Factibilidad, las potenciales afectaciones tanto físicas como socio económicas, particularmente en propiedades privadas y comunales, los cuales han sido modificados de forma paulatina según los requerimientos de las obras civiles en los EIA, al igual que la originalidad del paisaje natural de ceja de selva.

Sumándose alteraciones y demoliciones de infraestructura contemporánea, perteneciente a empresarios locales (cafetaleros y madereros), construidos en el derecho de vía estipulada en los estudios de ingeniería.

Un segundo paso lo constituyó el reconocimiento físico de cada uno de los tramos y su análisis preliminar, considerando cada una de las características del territorio como sustento y ubicación de las zonas de asentamiento humano. Describiendo sintéticamente, las afectaciones sufridas en cada uno de ellos:

Tramo I: KM 00+00 – 22+00 Satipo – Mazamari

El punto de partida del recorrido se inicia en la ciudad de Satipo, capital de la provincia del mismo nombre, donde se concentra la mayor población urbana de la unidad de estudio. En esta sede del gobierno local, se ubican los poderes del Estado (Gobernación, Ministerio Público, poder judicial, municipalidad provincial, policía nacional, sectores de educación y salud), y ONGs (Defensa de Comunidades Nativas y Medio Ambiente, entre otras). Todas estas instituciones participan y articulan la relación y los procesos socioeconómicos con la población en todo el territorio donde se desarrolla el proyecto vial.

Las afectaciones prediales en este primer tramo se focalizaron en la zona industrial, ubicada en los primeros 5.00 km construidos, donde se advierte la ejecución de obras de ingeniería para su ampliación. Se requirió, además un área mayor, debido a la propia configuración y geometría de la carretera, demandando la construcción de un doble carril proyectado hasta el km 3.00.

Previas negociaciones y acuerdos entre las empresas y los propietarios de los terrenos afectados, se modificaron y demolieron los cercos perimétricos de sus propiedades. También hubo afectaciones a las áreas agrícolas productivas cercanas al nuevo trazo

Otro de los espacios afectados fueron las instalaciones de la Base Militar de Ingeniería Satipo, precisamente en el km 3.00+300.00. Allí se modificó el trazo con un solo carril hasta finalizar la carretera.

Ante la necesidad de ampliación de la vía se hizo también el traslado del alambrado perimétrico del cuartel militar, previas coordinaciones con el Comando Militar responsable.

Como impactos sociales, se señala la ocupación de terrenos ancestrales de las comunidades nativas Ashaninkas (reconocidos jurídicamente como su propiedad por el Estado Peruano), parte de los cuales fueron ocupados por grupos organizados de migrantes (colonos), provenientes en su mayoría de Huancayo, Huancavelica y otras partes del país.

Como consecuencia de todo esto se formaron pequeños asentamientos rurales en el derecho de vía, para desarrollar actividades agrícolas parcelarias y

de comercio, alcanzando con el tiempo, la formalización de éstas áreas ocupadas.

Tramo II: Km 22+00 – 25+00 Mazamari – División Pangoa

El distrito de Mazamari, reúne a una población urbana caracterizada por una dinámica socio y económica, basada en el comercio y la agricultura.

Se tiene presencia de los poderes del Estado, tanto locales (gubernatura, municipio distrital, policía nacional, servicios de educación y salud), reconocidos como actores en las negociaciones del PRC.

El registro de afectaciones se inicia en el ingreso a la zona urbana de la localidad de Mazamari, por necesidad de la ampliación del derecho de vía, afectándose viviendas y terrenos agrícolas. En el primer caso, se necesitó la demolición de cercos perimétricos residenciales, colateralmente se afectó la disposición de postes de transmisión de energía eléctrica y alumbrado público, además de producir daños en las tuberías del servicio de agua y desagüe; causando malestar y continuos reclamos en las oficinas de la empresa supervisora. De igual forma esta clase de impactos, se replican en la salida del trazo urbano, afectando incluso el cerco perimétrico de la Escuela PNP de los Sinchis de Mazamari.

Obras de ampliación del derecho de vía, efectuadas mediante acuerdos y negociaciones entre las empresas y las entidades afectadas.

En la División Pangoa, no se han generado modificaciones importantes adaptándose el trazo sin problema alguno, por lo que la aplicación del PRC no tuvo una relevancia de carácter social y ambiental, permitiendo la unidad del tendido de las vías carrozables ampliadas, sin ningún tipo de afectación del territorio.

Tramo III: KM 25+00 – 65+700 División Pangoa – Pto. Ocopa

En ese tramo vial, se asientan pequeños grupos de viviendas rústicas a lo largo del derecho de vía, donde existen locales clandestinos usados como prostíbulos y bares, además de albergar a una población dedicada a actividades agrícolas y comerciales en la zona. Las afectaciones concretas en este punto, comprenden el reasentamiento de la población, con el consiguiente cambio de los servicios agua potable, tendido de la red eléctrica y desagüe, facilitando la ejecución de las obras de ingeniería programadas. Estas modificaciones fueron realizadas mediante acuerdos, entre la población afectada y las empresas ejecutoras.

En el *CENTRO POBLADO SAN ISIDRO SOL DE ORO*, las obras de ampliación requirieron de afectaciones importantes de terrenos ubicados en la margen derecha de la vía, causando la demolición de todas las viviendas (en su mayoría de concreto). Estos eventos produjeron paulatinamente una serie de conflictos sociales y económicos entre los actores involucrados, particularmente por el incumplimiento de acuerdos y negociaciones referentes a compensaciones económicas por sus predios y el reasentamiento.

Los reclamos y/o quejas de la población (personas naturales y asociaciones civiles), en gran parte justificados, porque muchas familias quedaron prácticamente desamparadas por la pérdida íntegra de sus espacios

habitacionales, agravados por la falta de un plan de contingencia para su reubicación definitiva en otro lugar. Este impacto negativo causó mucha mortificación y malestar, por la falta de capacidad de ejecución perentoria y la diligencia de los responsables del Programa de Relaciones Comunitarias.

En el *CENTRO POBLADO BOCA SATIPO*, también se generaron una serie de conflictos concatenados a la ampliación del derecho de vía y la negativa de la población de ceder a los requerimientos necesarios, para el avance del proyecto de ingeniería según la demanda del estudio.

A pesar de que Defensa Civil declaró el área (Centro Poblado Boca Satipo), ocupada como inhabitable, por la configuración geomorfológica encañonada del transepto vial, y los frecuentes deslizamientos ubicados y donde se ubican de los farallones a ambos lados de la carretera; allí estaban ubicadas las unidades residenciales, en su mayoría dedicadas al expendio de alimentos. En este caso, no se llegó a un acuerdo favorable para la desocupación del área vulnerable. Este fue un punto álgido desde la perspectiva de la empresa, como un tema de producción y avance físico de la carretera, debido a la necesidad de adecuarse a la configuración original del terreno, porque cualquier contingencia o desacuerdo de los actores involucrados produciría el cierre de la vía por su posición estratégica en la zona.

Lo agreste de la zona y la negativa de la población para reubicarse fueron tomadas en cuenta por parte de la empresa, comprometiéndose a asegurar el área mediante trabajos de alta ingeniería como la estabilización y consolidación de taludes mediante terraplenes, con la construcción de gaviones, conformación de banquetas, etc., alcanzando un acuerdo entre las partes.

La gerencia de la empresa contratista responsable de las obras viales, a través de su equipo técnico (ingenieros geólogos, civiles e hidráulicos), realizó el diagnóstico situacional en este punto crítico de alto riesgo de la vía, cuyo entorno geográfico restringen el emplazamiento de asentamientos humanos, acompañados por los relacionistas comunitarios (de la Supervisión y Contratista), representantes de Provías Nacional, y Defensa Civil (INDECI), conjuntamente con los dirigentes comunales, emprendieron un dialogo para prevenir los conflictos sociales, por los problemas generados en la ejecución de los trabajos de ingeniería.

El planeamiento de proyecto en este tramo, se vio comprometido por ingresar en terrenos pertenecientes a la Comunidades Nativas Asháninkas centralizadas en los asentamientos de Gloriabamba y Puerto Ocopa. Para el caso de Gloriabamba las afectaciones directas se focalizan, en la ampliación del derecho de vía requerido en los terrenos de uso agrícola.

Otro evento de conflicto fue la intervención de la empresa contratista en la cantera de río donde se ubica la comunidad nativa de Gloriabamba, para la extracción y acopio de agregados necesarios para la construcción de la carretera. Esto produjo un conflicto que paralizó la obra ante la negativa de dicha comunidad a quien no se le había informado ni consultado, todo lo que fue un gran error. Llevándose solo las negociaciones y los permisos a nivel de la Municipalidad Distrital de Mazamari y La Autoridad Local del Agua (ALA), sin el concurso participativo de los dirigentes de la comunidad nativa de Gloriabamba. Quienes de inmediato prohibieron el ingreso de personal y maquinarias para los trabajos de explotación de la cantera, argumentando, no haber sido comunicados de la explotación de material en sus terrenos comunales.

Luego de nuevas negociaciones participativas entre la comunidad y las empresas, arribaron a compromisos económicos y acuerdos entre ambas partes. Dándose pase libre al uso de esta cantera de río denominada Gloriabamba. Estos acuerdos fueron cumplidos de forma parcial por la empresa contratista (empresa que explota la cantera de río) causando el malestar y perjuicios económicos en el seno de la comunidad, quienes se vieron defraudados ante la falta de soluciones por parte de las empresas y del Estado Peruano.

En los terrenos comunales de *PUERTO OCOPA*, punto final de la construcción de la carretera, las afectaciones físicas se centralizaron en el reacondicionamiento del centro poblado a las necesidades del derecho de vía, siendo necesario la destrucción de viviendas comunales, incluyendo algunos tendidos de tuberías para el abastecimiento de agua potable y el cerco perimétrico de la única institución educativa existente en el asentamiento, mediante acuerdos y negociaciones entre la empresa y la dirigencia.

El EIA contempla el uso y explotación de canteras de cerro y río, necesarias para proveer de material a las obras de ingeniería. En el caso de la cantera de río, ubicada a orillas del río Satipo en la comunidad de Puerto Ocopa el área destinada para el acopio y depósito del material extraído para su uso fue desautorizado, porque con anterioridad por disposición de la comunidad, se cedió para el aeródromo de la petrolera Pluspetrol, como base para sus operaciones exploratorias en el área, impulsando un conflicto de intereses entre las partes.

Este desencuentro comunicacional y de diálogo, afectó también directamente el avance normal de obra con las consecuentes de pérdidas económicas significativas para la conclusión de la carretera, por parte del Estado Peruano principalmente.

Figura N° 4.1:
Área de estudio



Fuente: Elaboración propia.

4.1 Lineamientos del análisis del estudio

El reconocimiento de las afectaciones en cada tramo de la carretera Satipo-Mazamari- División Pangoa-Pto. Ocopa, sirvió para observar cada uno de los cambios sufridos del paisaje natural y el impacto directo e indirecto en propiedades comunales y privadas, donde se generaron los conflictos que impiden o favorecen la implementación del PRC de forma equilibrada mediante el diálogo y la comunicación participativa, complementada con el conocimiento del manejo territorial debido a la complejidad de la propiedad, en gran parte pertenecientes a la comunidad Asháninka. Razón por la cual los lineamientos del objeto de estudio están direccionados a:

1. Definir, si las herramientas y medios de llegada a la población utilizados en el PRC en el Proyecto facilitaron su implementación.
2. Analizar, si se hallan adecuadamente implementados los objetivos del PRC en el Proyecto Vial.
3. Determinar, si el PRC del Proyecto responde a las necesidades de la población beneficiaria del Proyecto Vial.
4. Conocer, cuál es la percepción que tiene la población beneficiaria acerca del Proyecto Vial.
5. Establecer, si los lineamientos son adecuados a seguir por el PRC para alcanzar los objetivos del Proyecto Vial.

4.2 Herramientas y medios de llegada a la población utilizada en el plan de relaciones comunitarias del proyecto.

Teniendo como base el: "Manual de Relaciones Comunitarias para Infraestructura Vial", como los lineamientos formulados por la DGASA, se ha confirmado un uso deficiente de las consideraciones y recomendaciones generales de: "conducta para los actores estatales, empresas y actores locales involucrados en cada una de las etapas del proyecto de infraestructura vial"⁶, considerada como los lineamientos institucionales tendientes a regular y sostener la comunicación y diálogo con los actores involucrados en la construcción vial en la zona de investigación. Según el proyecto las herramientas empleadas (ver tabla N° 4.2), para hacer conocido el proyecto en la población han sido las siguientes:

⁶ DGASA. 2006. "Manual de Relaciones Comunitarias para Proyectos de Infraestructura Vial. p. 1.

Tabla N° 4.1:

Herramientas utilizadas en el Proyecto

Que herramientas se han empleado para hacer conocido el proyecto	N° de Usos	N° de participantes
Talleres informativos	10	50
Mesas participativas	7	35
Reuniones	3	35
Total	20	120

Fuente: elaboración propia.

Las conversaciones temáticas realizadas con el abogado D. Olano Romero (Relacionista Comunitario de Provías Nacional, entrevista N° 21. 2015), hace referencia a que el sector ha impulsado una serie de herramientas de comunicación participativa (talleres, reuniones, mesas participativas, etc.), para abrir vínculos comunicacionales directos con la población; pero no tuvieron éxito por el ausentismo de los pobladores locales y comunales; y también por su falta de interés para involucrarse en el desarrollo del proyecto vial.

El involucramiento y participación de la población en cualquier proyecto de desarrollo requiere un trabajo previo y estratégico, de técnicas, experiencia y predisposición de los relacionistas comunitarios, el tiempo de permanencia es importante, así como la observación, la ubicación de líderes comunales en la población, encuentros informales, etc. No se le puede atribuyendo solo a factores de intereses personales y económicos de la población, sino al tipo de trabajo que se planifica y se realiza antes y durante la intervención, en este caso del proyecto vial.

La clave para que la población se involucre es *la participación antes, durante y después, y sobre todo en las decisiones centrales*; eso requiere (a parte de lo que hemos mencionado) del idioma, factores interculturales, información permanente y transparencia del proyecto.

A falta de una real participación, la convocatoria a las reuniones y talleres no fue masiva, en su mayoría los asistentes fueron los que tenían directa influencia con la carretera o los que se habían visto afectados por la ampliación de la carretera en sus predios, plantaciones u otro tipo de afectación por la construcción de esta vía.

Según Miryam (2015), cuando se sigue un proceso adecuado:

“las poblaciones nativas y sus dirigentes participan activamente en las reuniones, ellos son los que muchas veces organizan reuniones comunitarias informativas sobre el proyecto vial y nos invitan para poder informar a su población del desarrollo de la obra”

(M: Salas Ruelas Relacionista Comunitaria - Supervisión, entrevista N°17. 2015: 5).

Tabla N° 4.2

Motivos de no participación en las reuniones convocadas por el proyecto

Porque motivos no participa en las reuniones convocadas	N° Personas	%
Por el horario en que se realizan	10	50%
Por el día en que se realizan	7	35%
Porque tengo otras cosas que hacer más importantes, no me interesa mucho	3	15%
Total	20	100%

Fuente: elaboración propia.

Solicitamos al abogado O. Romero, el cronograma de los días, horarios y la lista de asistencia de los pobladores a los talleres, reuniones, mesas participativas que se llevaron a cabo; facilitándonos listas asistencias, registro fotográfico de las actividades ejecutadas. Por la revisión de los registros, se confirmó una baja concurrencia por parte de los pobladores.

Una razón que aduce Romero es principalmente por los horarios de talleres, reuniones y mesas participativas, programados los lunes, miércoles y viernes, a partir de las 4 pm a 6 pm (días laborables), y tiempo de duración máximo de 2 horas. El abogado nos refiere también que el convoca a los relacionistas de la empresa contratista y supervisora a dichos talleres y reuniones, contando con la participación técnica normada por DGASA, y quizás no se motiva mucho a la población. Según la entrevista hecha también a los relacionistas comunitarios, atribuyen la falta de concurrencia de los pobladores, a un desinterés colectivo, a pesar de los esfuerzos según ellos hacen para comunicarles de las reuniones y talleres. Esta es pues, una deficiencia, de la gestión en el PRC.

Por las entrevistas ejecutadas, se corroboró que las motivaciones de la escasa concurrencia se debían muchas veces al día y horario, en que fueron programadas las reuniones, porque los pobladores realizan sus actividades de agricultura, comercio, etc., en días hábiles de la semana.

Los agricultores que tienen sus áreas de cultivo en estancias alejadas tienen que pernoctar en ellas, incluso en fechas de siembra y cosecha con el objetivo de optimizar su trabajo, teniendo solo el día domingo de descanso, retornando recién, los fines de semana a sus viviendas que están en el ámbito urbano o comunal. En el caso de los comerciantes, estos tuvieron que salir más temprano de sus hogares (puesto que tenían que adecuarse a los

horarios de pases y cierres de la vía por las obras que se venían ejecutando), podían retornar a partir de las 5 a 6 pm.

Al parecer para la realización de reuniones de cualquier tipo, eran los domingos los mejores días, o en horas de la noche, este horario también rige para sus familiares, precisando las horas de salida de la empresa. Pese a ello los horarios y días de la reunión programada por parte del Relacionista Comunitario, eran días de semana en horarios donde se encuentran trabajando. A veces el personal foráneo establece fechas y horas a juicio y convivencia de ellos porque los domingos son sus días de descanso.

Provías Nacional, como empresa responsable de la construcción y supervisión realizó un deficitario uso de las herramientas y medios de llegada, generando un desconocimiento total de sus actividades, derechos y función por parte de la población en general en el área de intervención, lo cual conllevó a un desconocimiento por parte de la población del proyecto.

Tabla N° 4.3:

¿Usted se informa a través de algún medio de comunicación y si conoce alguno que emita información sobre el tema?

Qué medio de comunicación	N° Personas	%	Qué medio de Comunicación ha informado	%
Sí, por Radio Santa Cruz	10	50%		
Sí, por televisión local (TV Satipo)y nacional	7	35%		
No utilizo ningún medio	3	15%		
Radio Santa Cruz, solo he escuchado			10	50%

Por la televisión nunca he visto nada.			7	35%
No sabe.			3	15%
Total:	20	100%	20	100%

Fuente: Elaboración propia

La radio es considerada como el medio de mayor llegada y aceptación en las comunicaciones a nivel local. Por las respuestas de los pobladores, se deduce que las empresas encargadas de la Implementación del PRC no han tomado en cuenta esta herramienta útil como medio de llegada a la población.

Según *D. Pikuña Comeshari* (Dirigente Vaso de Leche, entrevista N° 12. 2015), muchas de las noticias sobre la ejecución de la carretera:

“Alguna vez he escuchado por la radio, porque vivo un poco retirada de Mazamari. Particularmente, pero luego ya no, no he recibido noticias por este medio de reuniones informativas convocadas por Provías o las empresas contratistas, a pesar que escucho la radio desde tempranas horas de la mañana” (comunicación personal).

Pikuña Comeshari. Dirigente Vaso de Leche.

Siendo la radio el medio de comunicación más utilizado, no fue utilizado eficientemente, salvo en ocasiones esporádicas.

En la mayoría de lugares rurales, la radio sigue siendo el medio de comunicación más escuchado, en pocos lugares tienen medios televisivos, la radio tiene la ventaja de que no interfiere con las acciones que están realizando (pueden escuchar la radio y seguir haciendo sus tareas en la casa o en la chacra). Si las empresas privadas o el Estado usan este medio de forma

permanente pueden lograr transmitir información, por el contrario, no usar este medio indica no conocer la dinámica y costumbres de la población.

Otras formas de acercarse a la población y transmitir información, consultarles y capacitarse mutuamente, es participando de sus reuniones que tiene la población: asambleas de las comunidades nativas, asambleas generales, reuniones de JUNTOS, del Vaso de Leche, APAFA, etc. La presencia en estas instancias permite que sean conocidos los sujetos e instituciones que intervienen en la zona, y también a ellos conocer los intereses y preocupaciones de la población, sus modos de organización y sus principales dirigentes con los cuales coordinar. Estas reuniones de base expresan la dinámica social del lugar, de las familias e instituciones de la localidad.

Las radios de mayor sintonía de Satipo, Mazamari y sus comunidades son: radio Santa Cruz (50%), Radio Satipo y Radio Unión. Los pobladores entrevistados (50%), indican no haber escuchado en ellos ningún tema de difusión, convocatoria o información referente a la ejecución de la carretera en estas radios, el otro 50% (Radio Santa Cruz), ha escuchado solo quejas de parte de los pobladores y comunidades afectadas. En la televisión local, un 85% refiere no haber visto ni escuchado nada sobre el tema, completándose el 15% de los encuestados, que no saben nada del tema. Reiteramos; las respuestas nos indican, que no se ha realizado un trabajo de difusión suficiente en estos medios, como parte de la implementación del PRC, por lo que la población tiene un deficiente conocimiento del proyecto vial.⁷

⁷ Los autores consultados sobre el tema coinciden en señalar que el conocimiento y la información son factores esenciales, para que las personas puedan sacar provecho de las oportunidades y desafíos que plantean los cambios sociales, económicos y tecnológicos, sobre todo aquéllos que contribuyen a mejorar la productividad, la seguridad alimentaria y los medios de vida de las poblaciones menos favorecidas.

Era pues, indispensable hacer uso de los medios de comunicación locales, para los proyectos de desarrollo y especialmente para estos proyectos de desarrollo vial, donde se comprometió parte de su territorio. En la radio se produce además diálogo permanente entre las ciudades y centros poblados, es necesario conocer ello para entender las fortalezas y debilidades socio-ambientales, y posibilitar la mejor administración de los recursos naturales y principalmente de las actividades agrícolas de los que depende su subsistencia cotidiana.

La difusión y comunicación constante y eficiente debe de convertirse en una herramienta eficaz, para alcanzar los objetivos de sensibilización y sostenibilidad de las relaciones amistosas, entre las partes y mejorar el grado de conocimiento real del proyecto. La llegada de los medios de difusión masiva en tiempo real, facilitan la tarea de informar, educar y/o elevar el nivel de conocimiento sobre un determinado tema de carácter local y regional, manteniendo a la población en general al tanto de los acontecimientos que contribuyen o afectan, los componentes sociales y ambientales de la zona de estudio.

En el caso de la construcción de la pista troncal, las herramientas comunicacionales no fueron estratégicas, por el contrario, no fueron bien utilizadas, por los Relacionistas Comunitarios de las empresas constructoras, por ello se afectó la implementación del proyecto vial.

Un resultado de este estudio de caso es que no se ha tomado interés en utilizar los medios de comunicación local ni rural existentes, con los cuales la población de Satipo y Mazamari se identifican, lo que hubiera permitido un acercamiento y comunicación en tiempo real, para difundir información de

carácter masivo a públicos específicos, como las comunidades nativas de la zona, en sus idiomas y/o lenguas maternas.

Parte de esta interacción de los planes para relacionarse con la comunidad es escuchar sus necesidades, inquietudes e interrogantes, para responder con antelación y de forma asertiva las diferentes opiniones. Porque la idea fundamental, es consolidar el consenso en la toma de decisiones entre los actores involucrados, promoviendo un diálogo informado, para la toma de decisiones en conjunto y una perspectiva participativa.

En la conversación sostenida con la Relacionista Comunitaria de la empresa Supervisora del proyecto vial, ésta refiere que la limitación ha sido de tipo presupuestario, lo cual indica que la comunicación ha sido considerada un asunto secundario pues no aparece en la planificación de los costos; además se obvia que hay actividades que se pueden realizar sin tener necesariamente gran financiamiento.

“... una de las principales limitantes de la implementación delPRC, para la aplicación de herramientas de difusión mediante el uso de medios de comunicación masivo, ha sido sin duda la falta de asignación presupuestal a este componente clave, considerado en los costos del proyecto, razón por la cual no se ha logrado contar con un espacio radial o televisivo, donde se promueva un acercamiento entre las empresas y la población en general”.

Bióloga M. Salas Ruelas, entrevista N° 22, 2015.

Es de gran necesidad estratégica el uso de los medios de comunicación en los proyectos de integración, la radio, las visitas domiciliarias, las cartas informativas. La participación en las reuniones de la localidad, todos ellos son herramientas eficaces para la información consolidación oportuna de las

capacidades locales y regionales en los sectores educativos principalmente, elevando los estándares del conocimiento, especialización y aptitudes innovadoras.

Tabla N° 4.4:

¿Sabe si PROVÍAS NACIONAL, ha realizado reuniones informativas sobre el proyecto vial que se realiza en esta comunidad?

Conocimiento acerca de las reuniones informativas	N° Personas	%	Qué medio de Comunicación ha informado	%
Sí	0	0%		
No	20	100%		
No sabe / No opina	0	0%		
Desconoce			6	30%
Nunca nos han convocado para talleres informativos			6	30%
Nunca he escuchado que hayan hecho reuniones en la comunidad			8	40%
Total:	20	100%	20	100%

Fuente: elaboración Propia

Indudablemente para que todo proyecto sea viable y sostenible, tiene que haber un proceso de información tanto a nivel presencial o canalizado por intermedio de los medios masivos de difusión, donde se facilite el conocimiento de los objetivos, particularidades y fines de la edificación de la carretera, en las

localidades donde se proyecta, de forma ineludible. En la zona de investigación, un alto porcentaje de las personas entrevistadas desconoce o nunca ha escuchado acerca del desarrollo de las reuniones informativas convocadas por PROVÍAS NACIONAL en sus comunidades, evidenciándose por las respuestas obtenidas de los pobladores, sobre el desarrollo de charlas informativas, talleres, reuniones, Focus group, mesas de diálogo. Las cuales han sido poco difundidas, sobre todo en las CC. NN., porque un 40% de los pobladores entrevistados refieren que no ha habido convocatoria en su comunidad, organizado por el sector transportes y/o las empresas contratistas.

Un 7% manifiesta que, si ha participado en un taller de reforestación de taludes dictado por una Empresa Medioambiental contratada por el CCVJ, para mitigar la erosión en los cortes realizados a lo largo de la carretera. Actividad contemplada en la partida del proyecto vial y en el EIA según la normatividad de DGASA.

Entrevistando a un vecino este nos manifestó que participó directamente en este taller, pero por casualidad:

“Fui Informado por un vecino que se estaba impartiendo invitaciones, en un local cercano a mi casa, y tenía tiempo y me pareció oportuno participar, porque muchos de mis amigos también estaban asistiendo y me dijeron que era importante”.

Ochoa Lavado (Entrevista N° 10. 2015).

Esta iniciativa del señor Ochoa no estaba considerada en la implementación del PRC, este caso definido como una estrategia de acercamiento y convencimiento entre vecinos no se había considerado, pero vemos cuán importante es.

Un 6% indica que no se han realizado reuniones de carácter informativo en sus comunidades, pero si han sido visitados en sus propias casas, remarcando que solo fue una vez desde el inicio de obras, y luego ya no volvieron y ni vio a personas por el barrio.

Los entrevistados recuerdan que estas visitas por parte del personal de la empresa si les pareció importante (al parecer fueron los relacionistas comunitarios, porque los pobladores no pueden identificarlos de manera precisa), les brindaron información necesaria porque, no conocían mucho de cómo estaban aparentemente relacionados al procedimiento de recojo de información, y de las afectaciones de terrenos y plantaciones agrícolas que tendría el proyecto sobre sus propiedades; manifiestan que antes nunca les habían informado que es un PRC y sus objetivos. La mayoría señala también que estas visitas no se repitieron.

Las visitas en la mayoría de los casos fueron focalizadas solo a la población de directa influencia de la carretera y no a toda la comunidad ni a sus autoridades. Es importante mencionar que estas visitas a los pobladores, no fueron planificadas con toda la población, sino fue de manera personal, además hubiera sido muy importante la presencia de un ingeniero que conteste preguntas de tipo técnico que a veces los RC desconocían.

Un hallazgo importante, en el estudio: el 100% de los entrevistados manifiesta no haber sido convocados a una reunión por parte de personal de la empresa, lo cual es un hecho preocupante, entendiendo que el acceso a canales de conversación permanentes, permiten a las comunidades indígenas de la amazonia el desarrollo de una ciudadanía intercultural consolidada. Porque independientemente de la procedencia y singularidad cultural, tradicional e identitaria, todo ser humano tiene el pleno derecho (y deber), de conocer,

participar de su organización o grupo de referencia y tomar decisiones en asuntos que les incumbe.

El análisis de este *indicador sobre la información oportuna, completa y apropiada* nos permite destacar que una población heterogénea, diversa, y con mayor vulnerabilidad social y legal, necesita más que nunca, ser reconocidos como ciudadanos y como miembros de una organización con capacidad de decisión y de propuestas. No cumplir este requisito pone en peligro cualquier proyecto social o intento de dialogo equilibrado entre las partes.

Respecto a sus conocimientos culturales e idiosincrasia, los entrevistados pertenecientes a poblaciones urbanas y rurales locales, en algún grado desconocen a profundidad sus derechos como el caso de su decisión en las *actividades extractivas* o de intervención en sus territorios. Los que conocen, no pueden defender su posición con convicción por el poco respaldo de su grupo, resignándose a los fallos de los técnicos encargados del PRC. El resultado encontrado es que no se pudo transferir conocimientos y mecanismos sobre asuntos que fueron de su interés. Todo ello principalmente por la falta de espacios informativos, comunicativos y educativos, por parte de las empresas y el propio Estado peruano, con la población.

Las concordancias entre las comunidades nativas, con las empresas y el Estado Peruano son variadas e incluso complejas, debido a su propia composición étnica, se fundamenta en las tradiciones e identidad grupal, con reglas propias en cuanto a la toma de decisiones en el seno de su grupo étnico: La comunicación participativa, la noción de la propiedad y el alcance del concepto de territorio, debe ser trabajado con términos propios y conceptos que les son significativos.

La dimensión intercultural no ha sido resaltada ni aprovechada, por los responsables de la implementación del PRC, como una estrategia para generar lazos entre la empresa y la población.

Por las evidencias recogidas en campo, se pudo verificar que no se implementó de una manera adecuada la función de difusión⁸ con los pobladores de las diferentes comunidades, observándose una deficiente sensibilización de la población, sobre la problemática vial.

Las respuestas obtenidas en las entrevistas expresan que no existieron informes completos en las reuniones a las que asistieron, tampoco promovieron la formación en los talleres participativos, los cuales hubieran sido periódicamente, y hubieran aportado en la implementación del PRC con conductas positivas y con la adquisición de nuevos conocimientos y el aprendizaje de conductas y prácticas de buenas relaciones compartidas entre entidades públicas, privadas y la población local en conjunto.

Se concluye tras los trabajos de campo y análisis del estudio, que las empresas encargadas de la construcción y supervisión realizan un deficiente uso de las herramientas y medios de difusión e información menos aun de formación y capacitación. No tuvieron “llegada” a las personas, lo cual generó un desconocimiento total de las actividades, derechos y funciones en general en el área de intervención (Ver cuadro N°4.4.)

⁸ Es necesario reforzar el trabajo de difusión, información y sociabilización y desde un enfoque de sostenibilidad progresiva con las comunidades indígenas, implicando el intercambio de ideas y experiencias para enriquecer la práctica e implementación del PRC. Estableciendo dinámicas de diálogo y comunicación permanente ajustadas a las situaciones y realidad de cada comunidad donde se viene impactando y alterando la vida cotidiana de sus habitantes.

4.3 Analizar si se hallan adecuadamente implementados los objetivos del Plan de Relaciones Comunitarias en el Proyecto Vial.

En este proceso de comunicación participativa, las interrogantes fueron seleccionadas para verificar los datos analizados de los EIA, proporcionados por las empresas contratistas y PROVIAS NACIONAL sobre la aplicación adecuada del PRC en el proyecto. El objetivo referido a la participación social era para tener un acercamiento honesto con la población para transmitir y recoger su visión de la problemática, mediante las siguientes interrogantes:

Tabla N° 4.5:

¿Podría indicarme si sabe qué tipo de proyecto está ejecutando PROVIAS en estos momentos aquí?

Conocimiento del Proyecto	N° Personas	%	Qué medio de Comunicación ha informado	%
No sabe qué proyecto	8	0%		
Construcción de la carretera	6	100%		
Mejoramiento de la carretera Satipo - Puerto Ocopa	6	0%		
Desconoce			6	30%
Nunca nos han convocado para talleres informativos, asistí a un taller de reforestación			6	30%

Nunca he escuchado que hayan hecho reuniones en la comunidad			8	40%
Total:	20	100%	20	100%

Fuente: Elaboración propia

Esta es una de las preguntas clave, para evidenciar cuan involucrados o cuanto conocimiento tienen los pobladores, sobre el proyecto en ejecución.

Llama poderosamente la atención de ocho personas (40%), quienes respondieron no saber nada referente al proyecto y sus fines sociales a futuro, a pesar que son las afectadas directamente por la ejecución de la carretera. El análisis de la respuesta está supeditado también, a las expectativas e interrogantes desde el inicio y desarrollo de la obra vial, afianzando paulatinamente la desconfianza, la desesperanza o frustración en los pobladores tras las falsas promesas, al encontrarse con barreras de comunicación, que no mejoró el PRC.

Muchos entrevistados opinan no haber tenido comunicación ni información sobre PROVIAS:

La participación de Provías Nacional, como entidad del sector transportes, hizo reuniones informativas sobre el particular, pero no convocó a la gente que tienen poder de decisión, y sabe sobre este tema. En muchos casos fueron los representantes de los diferentes estamentos locales, con los cuales se pudo lograr aportes importantes y su transmisión efectiva a los otros. El entrevistado indicó que muchas autoridades o representantes de la sociedad civil, brillaron por su ausencia (2015: 9).

Sr. Awo Mancori. Dirigente comunal, entrevista N° 2, 2015.

El Manual de Relaciones Comunitarias para proyectos de infraestructura vial específica directamente y recomienda:

“...es necesario proporcionar información previa a la población susceptible de verse afectada por la ejecución de un proyecto de desarrollo”. Esto considerando el alto porcentaje de impactos potenciales sociales y ambientales en obras que tienen parecidas características y dimensiones propias de la ejecución de la obra vial, que puedan a su vez impulsar la formación de conflictos socio-económicos en algún punto de la carretera. (DGASA 2006: 1)

Siguiendo los objetivos del PRC y las recomendaciones de DGASA la implementación de políticas públicas orientadas a promover procesos de participación comunitaria, trata de articular y equilibrar: “la participación activa de los actores sociales”, relacionados en las construcciones viales, a partir de una perspectiva real y contextualizando el acompañamiento técnico de relaciones comunitarios, dirigido a resolver las necesidades de las poblaciones y comunidades beneficiadas, enfocado del desarrollo humano y calidad de vida.

Esta estrategia se encuentra en los planes del PRC, tanto de la empresa como los alcances de la supervisora de empresa contratista, para alcanzar un acercamiento comunitario aceptable. Esto hubiera podido mejorar mejor las limitaciones de personal y la disminución de los recursos presupuestales señalados por los representantes de las mismas.

Las empresas ejecutoras saben que de todas maneras los proyectos viales afectan a las poblaciones urbanas, rurales y comunales en diferentes niveles, inclusive paralizando las obra por mucho tiempo. Por ello aceptan y buscan desde el inicio, las herramientas adecuadas para establecer relaciones sociales armónicas, principalmente si están en una postura contradictoria con los representantes sociales. En estos casos debieron sentarse desde el inicio para dialogar sobre el proceso del proyecto, alcanzando la información sobre la problemática y complejidad de la construcción de la infraestructura y movimientos masivos de tierra, como una medida de prevención y mitigación de

los posibles daños a los predios ubicados en zonas urbanas y rurales, incluyendo los impactos ambientales, en el derecho de vía de la carretera.

El estudio de caso da a conocer y analiza de forma particular, que la zona ha pasado y sufrido las consecuencias de dificultades de acceso, trayendo como consecuencia mayor exclusión social y pobreza, por el aislamiento vial y la ausencia o deficiencia de los servicios básicos existentes a nivel local en un tiempo muy extenso. En este contexto territorial el mejoramiento de la carretera era de importancia estratégica, porque la visión a futuro ofrecía una carretera y red vial complementaria necesaria para impulsar el desarrollo de la región, pero no se supo manejar esta visión de futuro y minimizar los problemas a través de una mejor comunicación. El resultado fue que no se llegó a integrarse completamente la comunicación participativa, impulsada por el Estado peruano, lo que hubiera fortalecido los lazos entre las poblaciones usuarias y su mayor inclusión nacional y regional.

Tabla N° 4.6:

¿Sabe si existe un Plan de Relaciones Comunitarias y si Conoce los Objetivos?

Sabe si existe	N° de Personas	%	Sus objetivos	%
No. (desconocimiento de la población acerca del PRC)	8	40%		
No.	6	30%		
No sé si Provías Nacional, cuenta con uno, pero la otra empresa si, la Pluspetrol con ellos hacemos reunionessiempre	6	30%		
Qué es eso, no sé de esas cosas			8	40%

No.			6	30%
Nunca me han hablado de eso			6	30%
Total	20	100	20	100

Fuente: elaboración propia

El análisis de la existencia y desarrollo de un PRC, cumpliendo de forma eficaz los objetivos en el proyecto vial (incluyendo a PROVÍAS NACIONAL como entidad normativa y evaluativa del sector transportes).

... este estudio ha mostrado un desconocimiento integral del proyecto vial y la ausencia de difusión e información entre los actores sociales, especialmente con la población afectada. Con dicha población hay falta de comunicación y desestimación de su importancia. Se suma la ausencia de iniciativas de parte de las empresas involucradas. En todo momento se ahondó las deficiencias para tender canales de coordinación y comunicación participativa. Los diferentes actores sociales adjudican esta responsabilidad sólo al PRC.

Carmen una mediana comerciante ubicada en la carretera (comerciante, entrevista N° 04. 2015), manifiesta:

“No sabía que había plan para relacionarnos como comunidad y con las empresas, a pesar que los de la empresa han venido a empadronarnos no nos dijeron que podíamos participar porque nuestras sus chacras fueron directamente afectadas por la ampliación de la carretera, a pesar de eso, nunca escuché, no me comunicaron y no fui informada sobre este tema”.

Rojas Madueño comerciante, (Entrevista 14-2015)

Los proyectos viales ejecutados por empresas privadas, en gran parte se convierten en el detonante social de las expectativas, temores y angustias de las poblaciones emplazadas en las zonas donde estos se van a ejecutar debido a la remoción de grandes volúmenes de tierra y materiales de construcción usadas. Por ello es importante, el manejo transparente honesto de la información y el diálogo, tendientes a asegurar las relaciones socio-ambientales coordinadas en un marco temporal de mediano y largo plazo, contempladas en los planes de RC de Provías Nacional.

En las primeras reuniones de presentación fue PROVIAS responsable como ente rector, y desde allí debió asegurar que la población esté debidamente informada, responder las dudas y hacer conocer los plazos, las acciones que se realizarán, los pagos que se harán, y el papel que tenía cada actor. En estas primeras reuniones fue de gran necesidad acuerdos firmado por las partes de manera pública y presentar a los RC y las funciones del PRC para que recurran a ellos.

Entre los objetivos principales del PRC, está difundir la responsabilidad social ineludible de las empresas ejecutoras del proyecto vial; a la pregunta sobre la existencia de PRC en el proyecto, los entrevistados alcanzaron una respuesta negativa de desconocimiento que alcanzó el 40%, seguido de dudas y omisiones y de un no rotundo, como respuesta con un 30% del total.

La suma de estos resultados, condujeron a comprobar una ineficiente aplicación de los objetivos del PRC, como también del EIA.

En este escenario gran parte de la población afectada, desconoció completamente los objetivos planteados para originar coordinaciones en la toma de determinaciones conjuntas.

Hubo pues, incumplimiento de las funciones del PRC, puesto que estaba a su cargo, hacer extensivo y poner a disposición de los pobladores el conocimiento total del proyecto vial; orientando, además, al fortalecimiento de la relación entre el proyecto y las colectividades presentes en las zonas de influencia (directa y/o indirecta), y previniendo los conflictos sociales en ciernes.

Por otro lado, y tomado como un hallazgo la debilidad de la implementación del PRC, no se ha puede dejar de señalar a las empresas viales, donde las regulaciones por parte del Estado peruano, son mucho más flexibles pero importantes. Podría decirse de manera explícita, que se dejó de lado los principios éticos y de respeto a las comunidades beneficiarias. No interesó si durante la ejecución de la actividad se atropellaba y se obviaba los mecanismos reguladores de comunicación, participación ciudadana, diálogo y acercamiento a la población beneficiaria.

A pesar que los nativos y colonos son actores centrales tuvieron limitada participación y escaso conocimiento sobre el proyecto. También se encontró la ausencia de mecanismos de monitoreo y exámenes evaluativos para medir, conocer y mitigar los niveles de impactos positivos y/o negativos, surgidos en las poblaciones humanas, de la influencia directa e indirecta a los proyectos viales.

Se ha llegado a comprobar una debilidad notoria del sector del MTC centralizada en *Provías Nacional*, al no realizar controles y monitoreos de carácter permanente durante la ejecución de los proyectos viales. PROVIAS no

garantizó un proceso constructivo, dentro de actitudes y márgenes de respeto y ética, no solo era dejar una infraestructura vial, sino la legitimación y apropiación del proyecto por parte de las poblaciones beneficiarias.

Los diferentes equipos ejecutores no consideraron ni se interesaron o capacitaron sobre la realidad social local y sus manifestaciones culturales.

Las entrevistas sostenidas con los tres representantes de la oficina de RC de la empresa contratista, supervisora y Provías Nacional sobre este tema, resultaron contradictorias ante el hecho de aclarar la participación y manejo del PRC por parte de las entidades que ellos representan. Ante las interrogantes planteadas por la suscrita, manifestaron tener un conocimiento limitado de las normas, reglamentos y manuales sobre la problemática de relaciones comunitarias emitidas a nivel internacional, nacional y sectorial.

Los entrevistados mencionaron que, si les informaron sobre el Manual de Relaciones Comunitarias para proyectos de infraestructura vial, emitido por la DGASA en el 2006, Pero no conocían a profundidad la aplicación efectiva de los objetivos la responsabilidad empresarial, legitimidad de los interlocutores, participación local y conocimiento sobre el tratamiento especial a comunidades nativas y alto andinas.

En el PRC se ha manifestado que, si conocían del Manual que normaba la relación con la población, inclusive muchos lo difundieron como de obligada consulta para temas comunitarios y de relaciones sociales participativas en todo el territorio nacional sin exclusiones; pero no por ello profundizaron y actualizaron según la realidad encontrada.

En las entrevistas manifestaron, que el desempeño técnico y laboral en los cargos ejercidos en el organigrama de RC, son circunstanciales, debido a que primigeniamente no han sido formados profesionalmente en el campo de la temática social, viendo sus puestos y ocupaciones profesionales como una oportunidad laboral sin tener el perfil profesional necesario. Faltaron técnicos y profesionales especializados en la temática social y resolución de conflictos. Esta es una razón más para explicar porque los pobladores entrevistados manifestaron un total desconocimiento sobre la existencia de un PRC y sus objetivos.

Un 30% de la población específicamente de las comunidades de Puerto Ocopa, no tiene un conocimiento de la existencia de un PRC implementado por parte del proyecto vial. Pero sin embargo SI conocían y participaban de manera estrecha y constante con los relacionistas comunitarios de una empresa petrolífera (Pluspetrol), la cual en la actualidad viene ejecutando proyectos de exploración de yacimientos petroleros, en la comunidad mencionada. Demostrando este hecho mayor eficiencia social en proyectos de hidrocarburos, incidiendo con mayor fuerza en Relaciones Comunitarias e implementación de PRC con las poblaciones donde operan, a diferencia de los proyectos de infraestructura vial.

En este contexto las empresas del sector extractivo y energía a diferencia de las viales, están dispuestas a reducir los riesgos socio-ambientales expresados mediante el conflicto social, entendiendo las implicancias financieras y las conexiones con los peligros circunstanciales del negocio, buscando la sostenibilidad del sistema socio-ecológico por medio de la regulación del comportamiento empresarial mediante medidas culturales y políticas y la gestión de riesgos, mediante la cuantificación de los costos.

Hoy el Estado peruano, está avanzando algo sobre este tema, respecto a las empresas y comunidades con el fin de prevenir los procesos de conflicto en oportunidades de desarrollo social y económico.

Apostando por la vía del diálogo para lograr acuerdos sociales equilibrados, viene garantizando procesos de entendimiento entre comunidades nativas, campesinas y empresas del sector extractivo y energía (II Congreso Internacional de Relaciones Comunitarias – agosto 2014 PUCP).

En el presente cuadro (4.6) producto de la investigación se ha mostrado que las instituciones y/o compañías comprometidas en la construcción de la carretera no han difundido los contenidos del PRC diseñado por MTC, no han tomado en atención en ellos los lineamientos referentes a la conducta para los actores involucrados, principalmente, en las obras viales.

Tabla N° 4.7:

¿Usted conoce a los Relacionistas Comunitarios del Proyecto y que objetivo tiene su trabajo?

Recibió visitas	N° de Personas	%	Que trabajo realizan	%
Sí, de los ingenieros	8	40%		
Sí, me han visitado diferentes ingenieros, pero más bien, somos nosotros quienes los buscamos	6	30%		
Nos visita una y otra persona, pero sabemos si es la persona responsable de conversar con la comunidad	6	30%		
No.			8	40%
Conozco a los ingenieros que trabajan por aquí, también conozco a unas			6	30%

personas que han venido hace tiempo a explicarnos sobre la construcción de la carretera, pero nunca más volvieron.				
Hay señoritas con las que hemos hecho trato para el reconocimiento de las afectaciones, pero no volvieron y no sabemos si son esas personas las que deben de hablar con nosotros			6	30%
Total	20	100%	20	100%

En el cuadro se observa a un 40% indicando, sí han recibido visitas esporádicas. Pero las respuestas de los pobladores demuestran, no haber llegado a una identificación clara y puntual de los profesionales comprometidos en la implementación del PRC y menos conocer el trabajo que desempeñan.

En una entrevista un colono nos comunicó que si recibió más de una visita a su propiedad debido a las:

“[...] muchas afectaciones que sufrió mi chacra por la ampliación de la carretera, pero, los que ingresaron no se identificaron con credenciales, mucho menos dijeron si pertenecían al área de relaciones comunitarias de la empresa constructora o de Provías Nacional”.

Ñaupari Castro (Entrevista N° 02. 2015).

El análisis de este cuadro, nos demuestra la ausencia de comunicación, vínculos y de familiaridad entre la población con el personal responsable de la implementación PRC. Se demuestra el poco interés de las empresas y del Estado peruano en entablar o tender las herramientas de canales de comunicación eficientes, con los grupos afectados de las construcciones viales, para tomar decisiones conjuntas en la implementación adecuada del PRC y así resolver las preocupaciones de la población sobre el devenir del proyecto vial en sus localidades.

Como una condición primordial de acercamiento entre las partes en conflicto, los habitantes debieron, de forma anticipada, estar enterados de la existencia del PRC, que por ley acompaña los proyectos de este tipo. Incluyendo las reglas de comportamiento, los lineamientos sobre impactos socio ambientales, los cuales de forma obligatoria debían y debieron ser acatadas, tanto por las empresas y el Estado Peruano. Los lineamientos bases señalados, responden a políticas motivadas por experiencias positivas, en el desarrollo eficaz de PCR de obras viales ya realizadas en otros ámbitos.

La construcción y reforzamiento de relaciones sociales, en un escenario con intereses contradictorios, debieron ser de útiles a los fines del proyecto al ser guiadas de forma equilibrada y compartida, beneficiando horizontalmente a todas las partes en conflicto requiriéndose la definición y la legitimidad social de los interlocutores.

Se puede aseverar, con la presente investigación que en la actualidad el proyecto objeto de estudio no contó con legitimidad, la población no identificó de manera clara a los representantes del área de Relaciones Comunitarias de las empresas, ni del Estado peruano, representado por Proviás Nacional.

Las entidades del Estado PROVIAS debieron establecer, cuáles eran las funciones de su personal y de los encargados de la Oficina de Relaciones Comunitarias, incluyendo el nivel de responsabilidad y de decisión otorgados a sus representantes.

Esta ausencia fue muy sentida, sobre todo, en aspectos relativos a la información de los impactos potenciales en los componentes sociales y ambientales de la ejecución y supervisión de las obras, el procesamiento de las quejas, registros de los daños y perjuicios económicos en propiedades particulares y colectivas. Incluyendo los trámites pertinentes y la solución de las afectaciones registradas, producto del proceso de mejoramiento, ampliación y rehabilitación de la carretera.

No se pudo facilitar ni presentar a la población, los nombres de los técnicos autorizados encargados directamente del plan; respetando las jerarquías funcionales del PCR, evitando gestiones inadecuadas (o engorrosas), que conllevaron a confusiones y/o errores administrativos.

Por otro lado, los responsables del PRC en la obra, no contaron con el nivel de autoridad y legitimidad necesarias para resolver interrogantes de los habitantes locales y menos aún facilitarles procedimientos para que resuelvan sus problemas. Muchos relacionistas comunitarios no tuvieron las mejores oportunidades para ser identificados como técnicos responsables y capacitados para entablar una relación permanente y comprometida de los actores involucrados.

La falta de legitimidad observada en las empresas y el propio Estado Peruano, ha causado que en la población no exista una participación activa para la creación de criterios armónicos de delegación de responsabilidades, limitando su actuación en el PRC. Incluso desde el PRC no se pudo identificar plenamente a los interlocutores elegidos por el pueblo organizado, y a quienes se les ha delegado asumir los niveles de representación de las mismas organizaciones ante el Estado peruano y las empresas ejecutoras. Este hecho restó calidad al

trabajo de participación ciudadana e incumplió las responsabilidades sobre todo del Estado disminuyendo las capacidades colectivas de la población.

Restando peso a las acciones colectivas y representativas se contribuyó a la idea de que cada habitante vela por sus intereses particulares, en la medida de sus posibilidades sociales y económicas.

Era clave la comprensión de la empresa sobre la diversidad social y cultural existente en nuestro país y específicamente en el proyecto vial, donde también los representantes sociales de la localidad son diversos, a su vez con modos tradicionales al momento de las decisiones comunales, de la delegación de responsabilidades bastante disímiles y complejos, en comparación con las organizaciones urbanas. Recordándose que, en el caso de las comunidades campesinas y nativas, la legislación les otorga niveles de autonomía organizativa⁹, incluyendo las referencias normativas a la propiedad de sus tierras, además de las regulaciones del ejercicio de liderazgo y de la autoridad territorial comunal, para su reconocimiento por parte de las compañías y las autoridades del MTC involucradas. Esta realidad contraviene con el objetivo central del PRC ¹⁰, el cual es brindar los datos sociales y ambientales de juicio y centralizados en los instrumentos de gestión del Subsector de PROVIAS NACIONAL y el MTC, para facilitar al Estado Peruano, a las empresas y a la población afectada, el establecimiento de relaciones sociales armoniosas, y la concreción de acuerdos para las partes involucradas.

⁹ En la Constitución de 1920 el Estado Peruano, por primera vez reconoce legalmente a las comunidades indígenas (Nativas y Campesinas), incorporándolas al ordenamiento jurídico nacional, otorgándoles protección y tutela de sus organizaciones étnicas, a nivel cultural y territorial. La Constitución de 1933 afianza sus derechos como peruanos, al otorgarles personería jurídica (Revilla y Price 1992).

¹⁰ La aplicación le corresponde, en primer lugar, a la DGASA y a sus Órganos de Línea, la Dirección de Evaluación Socio-Ambiental y la Dirección de Expropiaciones y Reasentamientos, así como a las instancias competentes de los Gobiernos Regionales y Locales del país. Incluyendo a las empresas consultoras y constructoras de proyectos de infraestructura vial, normando sus roles y responsabilidades.

El comportamiento y buenas prácticas en las obras de la carretera, señaladas en el Manual, se apoyan en el respeto a las normativas regulatorias vigentes, así como la efectivización de acciones sociales y ambientales programados e implementadas infraestructura vial, en los diferentes escenarios, donde el proyecto se desarrolla; lo que no se cumplió en este caso.

La información previa sobre los objetivos del PRC a la población en riesgo de ser afectada por las obras del proyecto en ejecución, debió ser una de las formas básicas de acercamiento. Visto como un proceso de construcción de relaciones sociales equitativas y responsables, incluyendo el marco ambiental como complemento territorial, donde se plasma físicamente el proyecto vial, objeto de estudio.

Se debió considerar en el plan vial, la implementación de un sistema informativo, para explicar con transparencia los objetivos, roles y alcances en beneficio de los pobladores a mediano y largo plazo. Estas metas no se cumplieron en el proceso constructivo de la carretera. Siendo la mayor responsabilidad de las empresas y del Estado peruano informar coherentemente a la población de los objetivos del PRC, de forma anticipada, mejorando así la seguridad de los habitantes locales, en la planificación de proyectos complementarios a la obra principal (saneamiento, servicios básicos, etc.).

Los resultados nos mostraron la GRAN necesidad de proporcionar información transparente y apropiada, acerca de los objetivos del PRC, junto a las dimensiones y alcances del Proyecto vial identificación de los factores positivos y limitantes de las actividades ejecutadas, el compromiso social por parte de las empresas, el papel fiscalizador del Estado Peruano mediante los

entes estatales comprometidos. Otros temas muy necesarios para informar e incentivar fue la participación ciudadana y la intervención empresarial en el espacio geográfico (estos dos asuntos son derechos inalienables, el acceso a la información por parte de las poblaciones, en riesgo de ser impactadas por proyectos de desarrollo vial).

En el trabajo de campo, se evidenció que no se tomó en cuenta estos aspectos mencionados, los cuales se hacen extensivos para todos los espacios, actores, modalidades técnicas y etapas de ejecución de las obras.

Otro resultado que se da a conocer en este estudio fue, la constante demanda de veracidad y la validez de la información por parte de los pobladores para confiar en las instituciones públicas y privadas.

La confiabilidad permanente y adecuada es la herramienta central para la toma de decisiones y para el logro de consensos evitando de esa manera conflictos sociales innecesarios. Lastimosamente en el estudio de caso que presentamos no se logró. Las percepciones negativas se ampliaron en los habitantes, cuando los canales informativos se tornaron deficientes, entonces la cooperación fue aún más limitada o nula.

Otro aspecto central que deben priorizar las empresas¹¹ y las instituciones¹² involucradas en la construcción de la carretera, son cumplir los objetivos, asuntos normativos y prioridades que dictamina el Estado.

¹¹ CONTRATISTA EJECUTOR DE LA OBRA: “Consortio Vial Junín” (compuesto por: “Ingenieros Civiles y Contratistas Generales S.A.”, “JJC Contratistas Generales S.A.”, “EIVI SAC y J.ALVA Centurión Contratistas Generales SAC”), Contrato N° 051-2013- MTC/20 del 19.Abr.2013 y SUPERVISOR DE OBRA: “Consortio Acruta & Tapia Ingenieros SAC-Serconsult” (formado por: “Acruta & Tapia Ingenieros SAC” y “Servicios de Consultores Andinos S.A.”), con quien se suscribió el Contrato de Supervisión de obra N° 011-2013- MTC/20.

¹² El Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú es el órgano del Estado Peruano que busca lograr un racional ordenamiento territorial vinculado a las áreas de recursos, producción, mercados y centros poblados, a través de la regulación, promoción, ejecución y supervisión de la infraestructura de transportes y

El PRC, fue teniendo muchas variaciones dependiendo de la fase del proyecto en el terreno, razón por la cual era necesario replantear la planificación de forma estratégica lo que no sucedió, por ello no se pudo anticiparse a las necesidades cambiantes dependientes de factores geográficos económicos y sociales.

La posición por parte de la compañía constructora, el personal de la empresa supervisora y Provías Nacional, y el PRC establecen sus propios objetivos muchas veces de forma unilateral, fundamentado en costos y presupuestos, tomando de manera muy general las normativas y sugerencias del MTC.

Los objetivos reales, medibles y alcanzables, deberían hacerse partiendo del conocimiento y realidad de los habitantes donde se realiza el proyecto vial, como un aporte que suma un valor agregado a los trabajos que realizan los actores foráneos.

El análisis de los objetivos del PRC, demostró que los pobladores perjudicados por las obras constructivas de la carretera desconocían en (100%), los objetivos del PRC, evidenciándose la poca o deficiente comunicación entre los representantes de la empresa constructora, empresa supervisora y Provías Nacional (información obtenida de las entrevistas realizadas a profundidad).

comunicaciones y **PROVIAS NACIONAL** es un Proyecto Especial del MTC, creado mediante Decreto Supremo N° 033- 2002- MTC del 12.07.2002; cuenta con autonomía técnica, administrativa y financiera; está encargado de la ejecución de proyectos de construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional.

Podemos concluir, en la actualidad, no existe una legitimidad eficaz de los interlocutores de las empresas y del Estado Peruano, como actores en el área geográfica intervenida por el proyecto. Así mismo se desconoce la jerarquía y cargo de los representantes y técnicos encargados de la ejecución del PCR. La población en general, no percibe un acercamiento real de parte de ellos, para hallar salidas posibles a las complicaciones y problemas creados por la ejecución de estas obras.

La desconfianza e incertidumbre de las comunidades involucradas fue la consecuencia de todos estos hechos y explican los desencuentros y conflictos del proyecto vial. Explicados de alguna manera con la siguiente Tabla:

Tabla N° 4.8

¿En algún momento los relacionistas comunitarios le han motivado para que firme algún documento sobre la ejecución de la obra, Sabe si en los documentos hay compromisos?

Firmo documentos	N° de Personas	%	Sabe que documentos	%
Sí, no solo yo si no varios compañeros de la comunidad Habido gente que se ha identificado como trabajadores de Provías y les hemos firmado los documentos	9	40%		
No sé si serán los Relacionistas, pero si he firmado documentos para los ingenieros respecto a las afectaciones	7	30%		
No, no he firmado nada. Desconfió	4	20%		
Si, varios que hasta la fecha no se han cumplido por parte de la empresa y Provías.			8	40%

Había compromisos por parte de ellos y nosotros. Pero solo nosotros hemos cumplido.			6	30%
Sí, pero no cumplen nada solo han sacado los papeles firmados para que se beneficien ellos y el pueblo nada, por eso no firme sabía que era un engaño.			6	30%
Total	20	100%	20	100%

Fuente: elaboración propia

El cuadro demuestra que el 80% de los entrevistados, ha firmado algún tipo de documento. En su mayoría estos hacen referencia a documentación oficial de PROVÍAS NACIONAL, para el reconocimiento de afectaciones en terrenos, plantaciones y/o viviendas, sufridos por la construcción de la carretera. Pero no saben con certeza como identificar a los Relacionistas Comunitarios o personas responsables del manejo de la documentación, también haber sido rubricados de forma obligatoria, por parte de los pobladores.

Otro hallazgo importante, un considerable porcentaje de los pobladores perjudicados han entregado y firmado la documentación en sus casas de manera particular sin previo aviso o convocatoria a una reunión colectiva, para informarles el por qué y para que, de los documentos solicitados.

S. Pacheco Farfán (entrevista N° 19. 2015), responde a esta pregunta con una afirmación manifestando:

“He firmado documentos, pedidos por parte de las empresas para empadronarse por ser uno de los afectados y para recibir los beneficios prometidos por el estado para resarcimiento de daños, pero con cierta desconfianza siempre”.

S. Pacheco Farfán.

Según los datos obtenidos el 20% de los pobladores entrevistados, se negó a firmar dicha documentación por no estar de acuerdo con la manera como se ha llevado este proceso y manifestaron un grado de desconfianza e incomodidad referente a este proceso de recopilación de documentación.

La observación del cuadro, demuestra un alto grado de insatisfacción con referencia a las promesas incumplidas por parte de los RC de la empresa y Provías Nacional.

Los entrevistados afectados en sus viviendas, terrenos y plantaciones manifiestan, haber firmado documentación para ceder las áreas necesarias en la ejecución de las obras viales, con el objetivo de no perjudicar el avance, presionados, o como parte del compromiso de los pobladores directamente emplazados en torno al proyecto vial, frente a ello las empresas y Provías Nacional, no han cumplido con las promesas de realizar pagos por las afectaciones, las cuales vienen gestionándose desde marzo del 2012 y hasta la fecha no había efectuado pagos y/o desembolsos a ningún poblador, existiendo una gran molestia en las comunidades locales.

Por medio de los relacionistas comunitarios, se pudo acceder a la documentación de reconocimiento de afectaciones en terrenos, plantaciones y/o viviendas sufridas por la construcción de la carretera, verificándose los archivos conteniendo varias fichas de afectaciones y actas de compromiso firmadas por los técnicos encargados del censo realizado durante los años de ejecución vial (como representantes de las empresas) donde se comprometen a reparar y pagar los daños sufridos a los pobladores (avería de tuberías, vidrios, techos, caminos, canales de riego, etc.).

Los relacionistas comunitarios en referencia a las afectaciones manifiestan el cumplimiento por parte de ellos de los trabajos de campo programados en el PCR, como hacer las verificaciones escritas, fotográficas e inventarios sobre las afectaciones en plantaciones e inmuebles y su posterior sistematización antes de ser remitidas *al Área Legal de Provías Nacional en la sede central Lima*, como requisito obligatorio para la posterior generación de cheques de pago por afectaciones. Los RC indican también que cada mes se enviaba, muchas fichas de afectaciones y actas de compromisos de pago, de acuerdo al avance físico de la obra, acompañadas de títulos de posesión y documentos de identidad de los afectados a las oficinas de la capital. Pero, se verificó (hasta ese momento) que no se habían realizado muchos pagos, ni desembolsos correspondientes, convirtiéndose esto en la situación más negativa para los pobladores porque no podían hacer seguimiento a sus trámites de forma directa por razones económicas y de trabajo.

La desconfianza popular se agrava por la sensación de engaño, porque ellos sienten haber cumplido con los requerimientos de las empresas constructoras del proyecto vial y el Estado Peruano, siendo ellos quienes no se esfuerzan por cumplir con los pactos acordados entre las partes involucradas.

Tabla N° 4.9

Que problemas tiene su comunidad que no han sido tomados en cuenta por el Proyecto

Problemas De La Comunidad	N° de Personas	%	Interés que muestran las empresas y/o el estado	%
El principal problema que tiene la mayoría de las comunidades que están entorno a la vía fue que no se mejoró el servicio agua potable y desagüe, por el contrario, se averiaron lo que existía.	8	40%		

El principal problema que tiene la CC. NN de Puerto Ocopa es el abastecimiento de agua potable.	6	30%		
El principal problema que tiene la CC.NN. de Gloriabamba es la Salud.	6	20%		
No se han preocupado de esas cosas así lo veo, a ellos no les importa como uno vive.			7	40%
No hay interés.			6	30%
Solo están construyendo la carretera sin importar lo que piensan y quieren las comunidades.			6	30%
Total	20	100%	20	100%

Fuente: elaboración propia

Como lo demuestra el presente cuadro el principal problema de las Comunidades Nativas emplazadas en torno a la carretera es la implementación deficiente o ausencia de servicios básicos de agua y desagüe. La gran mayoría de las comunidades sufren de este problema exceptuando a las ciudades de Satipo y Mazamari, puesto están dotadas de un servicio público de agua potable y saneamiento con mantenimiento periódico por parte de la municipalidad provincial y distrital, respectivamente. Durante el recorrido de la vía pudimos observar que las comunidades y poblaciones nativas se abastecen de agua corriente sin tratamiento de potabilización y distribuido mediante un sistema de entubado rudimentario instalado por los mismos pobladores a través de faenas comunales, incluyendo el mantenimiento periódico del sistema. Respecto al servicio de saneamiento observamos que las poblaciones asentadas en torno a la vía cuentan con silos construidos también mediante trabajos comunales. Los

cuales han sido distribuidos, a una distancia considerable de las unidades habitacionales.

Durante el recorrido y las entrevistas programadas se pudo observar tanto al interior de las viviendas la falta de conexiones de agua domiciliaria y fuera de ellas a los pobladores abasteciéndose de agua y lavando ropa en pequeños riachuelos cercanos a sus viviendas. En el trayecto se verifico en algunos asentamientos la existencia de un sistema de distribución de agua a domicilio mediante tuberías de PVC, mientras en algunos casos las tuberías estaban averiadas. Según los dirigentes comunales, en ocasiones eran reemplazadas por los propios pobladores y otras a la espera de que la empresa constructora, se haga responsable directa por ello.

La falta de agua de consumo humano y saneamiento rural, hace se desencadenen en enfermedades infecciosas las cuales no pueden ser atendidas de manera oportuna en los diferentes caseríos y comunidades donde se emplaza en proyecto vial.

Al respecto, un dirigente de Puerto Ocopa nos dijo:

“las tuberías ...no han sido repuestas debidamente por la empresa, ocasionándose problemas sobre todocuando llueve porque se inunda el interior de la casa, claro el servicio de agua potable fue repuesto, pero demoró bastante y tenían que traer agua de otra parte ellos mismos”.

F. Ochoa Lavado (entrevista N° 17. 2015)

Es una problemática para las comunidades en su conjunto, agravada con la construcción de la carretera por el proceso propio de ingeniería de remoción y nivelamiento de grandes áreas de terreno, destruyéndose muchas tuberías de

agua acondicionadas por los pobladores antes de la ejecución de la obra vial, privando de este recurso vital para su subsistencia.

En este sentido, el conocimiento del presupuesto participativo es fundamental no sólo para acercar a la población con su gobierno local, sino también para atender a sus demandas de saneamiento básico principalmente, mediante herramientas participativas, como talleres y asambleas públicas, donde se decide de forma mancomunada la utilización de los fondos públicos. Ya poco o nada podrían hacer las empresas constructoras y PROVIAS NACIONAL, por buscar soluciones a las necesidades urgentes que tienen las comunidades afectadas directamente, debido a que su ejecución demandó un presupuesto importante, incluyendo la mano de obra, mediante faenas colectivas, reparaciones y daños difíciles de cubrir, incluso por el propio Estado Peruano.

Se constata nuevamente que la participación mancomunada como un fin en sí mismo, orientada a buscar la apropiación y el empoderamiento ciudadano en su propia realidad, fortaleciendo el ejercicio de poder de la sociedad civil organizada para solucionar con sus propios recursos las afectaciones cuando estas son sencillas (rotura de tuberías de los servicios de agua y desagüe, principalmente). Situaciones muchas veces no identificadas y dejado de lado una vez más por los RC del proyecto, al no convocar ni usar instrumentos y herramientas que las pudiera ayudar a realizar acciones que recojan las inquietudes, necesidades e intereses de la comunidad, llegando a esta conclusión por las entrevistas ejecutadas y la revisión de las fuentes.

Otras de las herramientas deficientemente utilizadas en la implementación del Plan de Relacionamiento Comunitario (PRC), fue la **Consulta Previa**. Desde su aprobación la Ley 29785: “Ley del Derecho a la consulta Previa a los Pueblos

indígenas u Originarios”, impulsada por el conflicto social de Bagua, departamento de Amazonas¹³ . según esta norma se puede establecer acuerdos entre el Estado y las comunidades nativas pueden contraer compromisos de tipo legal y administrativo ya que:

El reglamento de la ley define que las «medidas administrativas» sujetas a consulta son las «normas reglamentarias de alcance general, así como el acto administrativo que faculte el inicio de la actividad o proyecto en tanto puedan afectar directamente los derechos colectivos de los pueblos indígenas» (Ministerio de Cultura 2012). El ente estatal que es responsable por la medida en cuestión es el responsable de realizar el proceso de consulta a la población potencialmente afectada (Sanborn, Hurtado y Ramírez 2016: 8).

Definitivamente desde su implementación en nuestro país tal, como lo explican las autoras las elites empresariales manifestaron su rechazo a la ley del Derecho a la Consulta Previa, de igual forma escepticismo en las agrupaciones indígenas organizadas, por la débil presencia del estado en sus territorios, donde las grandes inversiones tanto nacionales como de transnacionales, mediante lobby en el poder legislativo e incluso en el mismo Estado Peruano, lograron retardar su aplicación a las comunidades afectadas y/o perjudicadas por la ejecución de proyectos extractivos e infraestructura como las obras viales de penetración y colonización de la amazonia. Dejando sin protección estatal a los grupos étnicos involucrados, afectando de manera directa tanto de sus derechos como ciudadanos, daños ambientales en sus territorios ancestrales y el bienestar general de poblaciones enteras al otorgar concesiones por parte del Estado Peruano, sin estudios previos socio-ambientales, tal como lo exige la ley. A pesar de existir una Dirección de Consulta Previa gestionada por el Ministerio de

¹³ Llamado el: “Baguazo”, por el enfrentamiento de las comunidades amazónicas con las fuerzas policiales en el 2009, por la ejecución del Tratado de Libre comercio (TLC), con Estados Unidos, durante el gobierno de Alan García (2006-2011), generados por un conjunto de decretos legislativos, que atentaban: “contra los derechos territoriales y ambientales de nuestros hermanos y hermanas de estos pueblos” (ONAMIAP 2018), con un saldo de pérdidas de vidas en ambas partes.

Cultura, desde su promulgación en 2011 en lo que respecta a pueblos indígenas originarios, contando con el apoyo de otra oficina de denominación similar, perteneciente al Ministerio del Interior.

Son las entidades públicas encargadas del manejo de la: información, seguimiento coordinación, organización, y sensibilización a los actores involucrados (empresas y población en general, tanto andinos como amazónicos), en proyectos que generalmente crean conflictos sociales, como las construcciones de infraestructura de caminos y carreteras asfaltadas, donde se requieren grandes extensiones de terrenos por derecho de vía.

Los técnicos encargados de la implementación tienen pleno conocimiento del derecho de consulta previa por parte de las CC. NN., afectados por la ejecución de las obras, incluso señalan la falta de presupuesto para optimizar las relaciones sociales entre ellos con los dirigentes comunales, limitándose a informar a la población de los aspectos positivos y negativos que siempre acarrearán la construcción de carreteras en cualquiera de los ámbitos del país.

Buscando enfatizar los beneficios sociales y económicos a mediano y largo plazo serán positivos respecto al proyecto, alcanzando a toda la población y finalmente terminada la carretera, de forma paulatina se llegarán a mitigar los impactos negativos, como así acabarán los conflictos, mejorando las expectativas locales

La problemática socio económico y ambiental de las comunidades nativas y centros poblados, afectados tanto directamente como indirectamente no han sido contemplados rigurosamente en los EIA, quedando vacíos legales, sociales, ambientales y operativos por parte de las empresas ejecutoras. Esto sucede a

pesar del tipo de trabajos de ingeniería que realizan donde necesitan de grandes extensiones de terrenos por derecho de vía y remoción de grandes volúmenes de tierra y necesidad de materiales de construcción, etc. Es urgente focalizar los problemas ocasionados a las comunidades nativas en los costos operativos, en la ejecución física y en la conclusión de la carretera, según el cronograma establecido.

4.4 Alineamiento de los objetivos y metas del proyecto vial, a los requerimientos y/o demandas de la población beneficiaria. Contextualizándolas, en referencia a los impactos identificados como responsabilidad directa del proyecto y aquellos considerados como no, dentro del PCR.

La gestión del PRC, condiciona ciertas normas a cubrir los reclamos y/o las necesidades básicas de la población afectada por la ejecución de la obra vial, al estar considerados en los objetivos del: “Manual de relaciones comunitarias para proyectos de infraestructura vial” (2006), encaminados a la prevención de posibles conflictos entre los actores sociales intervinientes durante el proceso. En la práctica se ha realizado por intermedio del staff de relacionistas comunitarios de la empresa, seguido de cerca por la supervisión de la consultora, encargada de apoyar y encaminar las practicas responsables y respetuosas mediante formas convenientes, articuladas en talleres de sensibilización, reuniones programadas con los pobladores afectados por las labores viales, ejecutadas en diferentes puntos (muchas veces simultáneos), del proyecto.

A pesar de tratarse de una consultora de prestigio en el rubro, aun así, se ha detectado ciertas deficiencias en el trato y respuestas comunicacionales, utilizados por los técnicos del PRC, generando el malestar y desconfianza por la demora en la solución de resarcimiento predial (reubicación), pagos y/o desembolsos específicos por afectaciones directas o indirectas.

Hay acciones aun incumplidas por la empresa y el Estado Peruano. Otra causa de los reclamos fueron los cierres de algunos tramos, afectando los itinerarios del transporte local y por asociación con los horarios de trabajo de la población.

Otro problema persistente es la deficiente atención en las oficinas, tanto de Provias Nacional y la empresa contratista, lo que deterioraron aún más las relaciones comunitarias durante la ejecución del proyecto.

Queda claro la responsabilidad de las empresas involucradas en el proyecto. De acuerdo a la normativa de las relaciones comunitarias generadas con el MTC mediante Provias Nacional las empresas privadas son responsables de asumir y resarcir cualquier tipo de afectación que pudiese crearse durante la construcción del proyecto vial, cumpliendo de este modo de forma obligatoria con el objetivo de mantener relaciones armoniosas con las poblaciones emplazadas en torno a la vía en cuestión. Su cumplimiento debería ser supervisado y garantizado por el Estado lo que no sucede.

Tabla N° 4.10

¿La empresa se ha hecho cargo de los problemas y ha cumplido las promesas para resarcir los daños materiales generados por la ejecución proyecto vial?

PROBLEMAS	N° Personas	%	Promesas	%
No, pero han afectado mis propiedades y nada depagos.	8	40%		

No, pero han roto tuberías de agua y desagüe he ido varias veces, nunca me han hecho caso, prefiero arreglarlo yo.	8	40%		
No, pero han destruido mi acceso a mi casa, y mi chacra, y no lo arreglan.	4	20%		
No han cumplido con las cosas con las que se comprometieron.			8	40%
Nosotros como comunidad pedimos un muro para la escuela, y si lo han hecho.			6	30%
Aun no, pero tenemos la esperanza que si van a cumplir.			6	30%
Total:	20	100	20	100

Fuente: elaboración Propia

El presente cuadro, demuestra que las empresas e instituciones no se han hecho responsables con la población de diferentes comunidades por las diversas afectaciones que han sufrido durante la ejecución de obras de ingeniería de mandadas en las labores de la carretera asfaltada. Las afectaciones en infraestructura pública y residencial, como la ruptura de tuberías, corte y/o racionamiento energético del sistema eléctrico, la destrucción de los accesos a sus viviendas y áreas agrícolas han generado un alto grado de disconformidad en la población local, agravado por el accionar lento e ineficiente de las empresas y entidades nacionales, frente a las actividades viales programadas.

Miguel un agricultor entrevistado, manifiesta que las afectaciones a su propiedad han sido considerables, porque

“Ante la falta de capacidad de las empresas contratistas y de PROVIAS NACIONAL, para reparar los daños en mi vivienda en División Pangoa, tuve que hacerme cargo de las afectaciones, por la ausencia de asistencia a pesar que fui a quejarme personalmente a las oficinas de las empresas contratistas”.

M. Quilca Cristóbal (agricultor, entrevista N°06, 2015)

Como él, algunos de los entrevistados han sido afectados directa o indirectamente, optando por encargarse ellos mismos, de reparar los daños colaterales por los trabajos de la vía. Debido a la ausencia de soluciones prácticas, por el personal de la empresa y su evidente incapacidad de resolverlos en el menor tiempo posible.

Manifiestan también haber acudido a las oficinas de la empresa contratista y supervisora en diversas ocasiones, donde no les han resuelto el problema y pidiéndoles incluso documentos para sustentar dichos reclamos, lo cual es visto como una traba burocrática en la resolución efectiva de las afectaciones.

Como podemos ver en el cuadro, no se ha compensado los impactos materiales sobre la propiedad privada de los pobladores perjudicados, facilitando recursos materiales, apoyo logístico y pecuniario para acelerar la reparación de daños materiales perdidos o alterados por la ejecución del proyecto.

Convirtiéndose en el caso recurrente de reclamo en el proyecto, la compensación monetaria prometida desde el inicio de obra por parte del Estado Peruano, por el uso de sus tierras para fines de ampliación y mejoramiento de la carretera, mediante el derecho de vía de obligatorio cumplimiento por los pobladores locales, esperando el pago del justiprecio en reciprocidad de la pérdida de terrenos por tal hecho.

PROVÍAS NACIONAL, entidad encargada de indemnizar por daños y perjuicios ocasionados por la construcción de la carretera mediante una compensación económica, previa valorización del equivalente a la actual tasa del mercado por peritos expertos del MVCS.

A modo de complementar la información sobre pagos e indemnizaciones realizados por la empresa contratista, ofrecidas en muchas comunidades locales por el uso de nuevas áreas no contempladas en el expediente del EIA, comprometiéndose el pago en efectivo por parte de los responsables de la implementación del PRC, creando nuevos problemas sociales, por falta de coordinación con las áreas especializadas de la empresa y el desconocimiento si estos gastos son viables para la contratista.

El estudio ha permitido verificar que a pesar de haber transcurrido dos años de trabajos consecutivos en el proyecto vial, no se ha realizado pago alguno a los pobladores y comunidades nativas afectadas empadronadas en el registro PACRI. Incluyendo el resarcimiento de daños colaterales como reparaciones efectuadas directamente por los afectados (recambio de tuberías PVC, inhabilitación de canales de riego, caminos comunales, etc.). Expresando su total rechazo a la lentitud e indiferencia del sector transportes, por intermedio de las empresas ejecutoras, agravando paulatinamente la problemática de carácter social. (Ver Cuadro N°4.11)

Tabla N° 4.11:

¿Usted sabe si la empresa cuenta con un departamento u oficina de atención a los pobladores que sufren afectaciones o necesidades urgentes causados por el proyecto vial, Usted ha ido?

Sabe si hay un área de atención para los afectados	N° Personas	%	Razones por las que no va	%
Si, conozco y he ido	10	50%		
Sé que hay, pero no he ido	8	40%		
No, desconozco	2	10%		
Es una pérdida de tiempo			8	40%
Tener plata para el pasaje			6	30%
Sustentación con documentos.			6	30%
Total	20	100%	20	100%

Fuente: Elaboración Propia

Las respuestas de los entrevistados a esta interrogante, ha suscitado malestar y desconfianza de la población afectada porque el sector transportes, y las empresas, no cuentan con un ambiente donde funciona la entidad encargada de las relaciones comunitarias. En estas oficinas de acuerdo a ley y normado por DGASA se deben elevar los reclamos y sugerencias de la población beneficiaria, como una medida cautelar de los derechos de propiedad y tránsito, amparadas en la Constitución Peruana y los sectores ministeriales del gobierno central.

Sobre este particular, Carlos dice que ha llegado a las oficinas de la empresa contratista y no hubo buena atención, a muchos les han hecho esperar:

“[...] pero la atención es lenta y engorrosa, es una pérdida de tiempo, aparte de generarme pérdida de dinero por pasajes y de tiempo que podría aprovechar en mi chacra. “

C. Silva Novoa (Entrevista N° 11. 2015).

De acuerdo a las especificaciones de ingeniería civil y al estudio de factibilidad, el proyecto debió tener una duración de dos años (inicio mayo del 2013 y culminar con la entrega de obra en mayo del 2015).

De acuerdo a las especificaciones de ingeniería civil y al estudio de factibilidad, el proyecto debió tener un plazo de dos años (inicio mayo del 2013 y culminar con la entrega de obra en mayo del 2015). Pero por la información recogida en campo, se han producido una serie de ampliaciones de plazo para la empresa constructora por diversos factores como el social (negativa de pobladores de ceder áreas proyectadas para la ampliación y mejoramiento carretera, negativa de facilitar áreas para el depósito de corte de material excedente de la carretera, paralización de trabajadores y operadores de campo, por mejoras laborales y habitacionales), y ambientales (las lluvias intensas, no han permitido el asfaltado de tramos de la carretera, huaycos, destruyendo tramos de carretera asfaltadas), entre otras causas identificadas.

Según lo expuesto el 90% de la población entrevistada, tiene conocimiento del funcionamiento de una oficina de atención a los pobladores afectados o a quienes tienen necesidades urgentes. Un 50% hace referencia de haber ido, sin llegar a resolver los perjuicios impulsados por la ampliación y mejoramiento de la vía. Por el contrario, refieren tener una serie de daños o perjuicios materiales, en dinero y tiempo al transportarse de sus Centros Poblados (CCPP) o Comunidades Nativas (CC NN) a los centros designados para el reclamo respectivo) indican esto porque la oficina central de la compañía ejecutora de las labores de ingeniería civil y supervisión de la carretera se

encuentran ubicadas en la ciudad de Mazamari (km 22 en referencia a la carretera). Implicando el desplazamiento forzado de los afectados de las comunidades emplazadas dentro del proyecto vial, para efectivizar sus reclamos de manera presencial hacia dicha ciudad.

Para el caso de las Comunidades Nativas de Gloriabamba (ubicado km 54) y Puerto Ocopa (ubicado km 63), el traslado obligatorio les toma entre 2 a 3 horas; porque en la actualidad en esos tramos se vienen intensificando los trabajos de ingeniería (cortes y movimientos de tierra, asfaltado, construcción de puentes, construcción de alcantarillas, etc.), ocasionando el cierre vial de la vía y dando pases a horas específicas durante el día, generando el encarecimiento de los pasajes y pérdida horas-hombre en los diversos tramos de la carretera.

El problema de la pérdida de tiempo y de dinero sucede también con las localidades del Porvenir (ubicado en el km 5), localidad de Santa Martha (ubicado km 7), desplazándose un promedio de 15 a 13 km, para llegar a las oficinas de la empresa.

El 40% sabe la existencia de un área de reclamos, expresando los entrevistados no haber ido nunca al enterarse de lo engorroso del trámite para formalizar el reclamo o solicitar algo a la empresa, exigiéndose un documento de sustentación y por lo general no responden a las dificultades urgentes que afectan a la comunidad, prefiriendo no ir y optar por resolver ellos mismos los problemas ocasionados, al considerarlos esta acción una pérdida de tiempo y dinero. Los pobladores afectados, prefieren arreglar sus tuberías de agua o desagüe dañados por los trabajos de ensanchamiento de la carretera por el tema de afectaciones a sus propiedades como vidrios rotos, puertas, accesos, prefieren ellos mismos reponerlos. Las diversas respuestas de los entrevistados, demuestran que la empresa no genera y/o impulsa vínculos de acercamiento con

la población y el objetivo de recoger sus diversas incomodidades y perjuicios ocasionados por la ampliación y mejoramiento de la carretera proyectada.

El proceso de presentación de documentos sustentatorio de las afectaciones sufridas, de la misma forma, ha producido en los pobladores una sensación de resignación frente a los diversos atropellos y daños ocurridos en sus propiedades, por distintas limitaciones muchos no pueden presentar los documentos requeridos para la atención de sus justas reclamaciones.

El 30% de los entrevistados indica que no puede hacer efectivo su reclamo, las solicitudes de documentos de sustentación formal y la mayoría de estas personas son pobladores adultos mayores de las CC. NN., quienes se ven perjudicados por este tipo de situaciones burocráticas, agravado porque muchos no saben leer ni escribir, tampoco cuentan con los medios económicos, para pagar los gastos ocasionados por el trámite o desconocen quien pueda hacer dicho documento por ellos, sintiendo insatisfacción y frustración, frente al procedimiento normado por la empresa constructora siguiendo los planes vigentes sobre el tema de reclamos y solicitudes.

Este tipo de respuestas, muestran el conocimiento limitado por parte de los Relacionistas Comunitarios de la realidad donde se emplaza el proyecto vial, incluyendo entre su deficiente preparación la capacidad de coordinar las políticas de atención a los afectados dentro de la empresa, donde se deberían implementar estrategias innovadoras para la atención de reclamos y solicitudes, como parte de la implementación del PRC. La función social de los relacionistas comunitarios para simplificar la tramitación de reclamos y solicitudes por parte de los afectados, podría convertirse en una acción positiva y valorada por los pobladores en general, lo que repercutiría en el tema de producción y buenas relaciones en la obra vial.

Las empresas contratista y supervisora, señalan que la atención a los reclamos y solicitudes de afectaciones por parte de los pobladores afectados, deben ser formalizados mediante documentos, debido a los requerimientos técnicos y legales exigidos por el Estado, porque los gastos efectuados tienen que ser reembolsados a la empresa privada, por parte del Estado peruano.

Las empresas, cuentan con un relacionista comunitario encargado de apoyar, orientar, canalizar y viabilizar las soluciones de las afectaciones producidas en las áreas de intervención del proyecto.

Sin embargo, a menudo los encargados del PCR están fuera de las oficinas asignadas para este propósito, laborando en campo la mayor parte del tiempo y cuando los pobladores se apersonan a las empresas no hay un especialista para guiar efectivamente la tramitación de los reclamos de los afectados.

Se concluye que la empresa no atiende de manera eficiente a los pobladores perjudicados, motivando en ellos la desconfianza e incertidumbre del trámite.

4.5 Percepción que tiene la población beneficiaria acerca del proyecto vial.

El Plan de Relaciones Comunitarias (PRC) y la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales (DGASA) apoyan la definición de los roles de los representantes sociales (empresarial y poblaciones beneficiadas), involucrados en el plan de implementación y ejecución de obras viales. Facilitando, la ejecución de obras en sitios donde necesariamente se verán afectadas poblaciones urbanas, rurales y comunitarias dentro de un marco normativo vigente, regulando su actuación a nivel nacional.

Por otro lado, la población organizada ha creado a su vez también mecanismos y/o herramientas de fiscalización y supervisión desde una perspectiva social participativa, a pesar de no contar con el nivel técnico para realizar evaluaciones concretas de las obras proyectadas por el personal calificado de la firma contratista. Analizando incluso los trabajos sociales realizados por los relacionistas comunitarios, midiendo sus alcances y falencias ante los cuales las poblaciones muestran intolerancia y mortificación por los problemas causados por el cierre de vías, produciendo sin duda, pérdidas económicas a los agricultores y comerciantes locales. También el uso inconsulto e unilateral de los recursos naturales como canteras y arenas de río, pertenecientes a las comunidades nativas por parte de las empresas constructoras particularmente, convirtiéndose en acciones reprochables causando también malestar y retraso en la obra.

Tabla N° 4.12:

¿La construcción de la carretera le ha causado problemas u ocasionado alguna insatisfacción personal?

PROBLEMAS	N° de Personas	%	Insatisfacción	%
Como cierran la carretera por la construcción, tengo que salir temprano sino me quedo sin hacer mis cosas.	8	40%		
Sí, pero solo va ser hasta que acaben de construir	6	30%		
Sí, me han destruido el acceso a mi chacra	6	30%		
Malestar solo tienen los que estamos en directa influencia			10	50%

con la carretera, por el beneficio de los demás.				
Falta de comunicación directa con las Comunidades Nativas			6	30%
Promesas incumplidas			4	20%
Total	20	100%	20	100%

Fuente: Elaboración Propia

El cuadro evidencia un sentimiento de desconfianza de los pobladores y comunidades por las actividades propias de ingeniería causantes de afectaciones, las cuales han ido cambiando de forma paulatina sus hábitos diarios. Pero al mismo tiempo son conscientes de la temporalidad de las obras en un futuro cuando se concluya la carretera asfaltada y alcanzar los beneficios de una vía moderna, existiendo la certeza de retomar a su vida cotidiana mejorando su vida cotidiana en los aspectos urbanos, sociales, económicos, culturales, mediante la utilización de esta vía importante.

Abel respondió que la mayoría de los vecinos de Mazamari afectados por ampliación de la carretera:

“[...] tuvimos que cambiar de hábitos, teníamos que traer agua, buscar donde hacer nuestras necesidades, además en épocas de lluvias las calles eran intransitables, por lo que resultaba incomodo ir a nuestros trabajos, ala chacra y los chicos al colegio por un buen tiempo”.

A. Ñaupari Castro (entrevista N° 16. 2015).

En su mayoría los pobladores afectados, desarrollan cotidianamente acciones de corte laboral y económico calificados en el sector primario (caza, pesca, silvicultura agricultura, ganadería, y explotación minera, etc.), consideradas como trabajos de subsistencia, complementadas con otras actividades pertenecientes al sector terciario (comercialización y servicios

afines), destacando entre ellas la agricultura, al tener un gran potencial a nivel regional. Ahora con el proyecto vial que une las localidades de Satipo, Mazamari, Puerto Ocopa, están mejor posicionados pues la carretera era considerada como un gran anhelo por la población en su conjunto, especialmente para comercializar sus productos¹⁴ en los mercados de Lima, Huancayo y a nivel internacional, porque la producción de cítricos es de alta calidad.

Los pobladores comprenden el valor, de un sistema de interconexión vial a nivel regional fortalece el crecimiento socio-económico de la provincia de Satipo, proporcionando y facilitando el acceso por carretera a los lugares donde se encuentra el recurso (agrícolas y extractivos) y ser trasladados a los mercados locales y departamentales, creando una serie de empleos tanto artesanales como especializados¹⁵, abaratando los productos de pan llevar, necesarios para la alimentación de las clases sociales de bajos recursos a nivel nacional, favoreciendo a la vez la modernización de los pueblos beneficiados ante la llegada de entidades del Estado Peruano encargados de solucionar los problemas de servicios básicos, comprometiendo a los sectores salud, educación, economía a cumplir con las tareas encaminadas a brindar el bienestar social y ambiental de una manera inclusiva reduciendo las diferencias de infraestructuras y funcionamiento de otras entidades públicas y privadas

¹⁴ En el caso de los productos agroalimentarios, la función de transporte agrega «utilidad de lugar» a los productos mediante su traslado desde las zonas de producción donde los excedentes no tienen oportunidad de satisfacer las necesidades, hasta los centros urbanos, haciéndolos accesibles a los consumidores. Esta simple transferencia de lugar añade valor a la producción (Mendoza, 1991).

¹⁵ El transporte tiene una influencia muy importante en el desarrollo de toda la cadena alimentaria. La incorporación a la producción agrícola de tierras localizadas a grandes distancias de los centros de consumo, la aplicación de tecnologías de producción y de pos-cosecha que requieren nuevos insumos, el traslado a grandes distancias de productos altamente perecederos, el cumplimiento de elevados estándares de calidad, el acopio de grandes volúmenes de productos, el uso de empaques y embalajes apropiados y el cumplimiento de las entregas de los productos en tiempo y forma son posibles en virtud de la existencia de transporte accesible, adecuado y eficiente.

(universidades, poder judicial, la banca pública y privada, etc.), en comparación con las ciudades capitales de la costa, principalmente.

Razón por la cual la población en la actualidad, espera con expectativa la culminación de la carretera, minimizando muchas veces y dejando de lado las diferentes afectaciones o malestares sufridos en este proceso constructivo.

Respecto a la pregunta de insatisfacción, el cuadro también evidencia que en la implementación del PRC no se viene considerando la necesidad social de estudiar con antelación los espacios socio-culturales existentes en trazo de la carretera, a pesar de ser clave en la planificación vial. Siendo una de las tareas necesarias dentro del PRC, PARA definir las características del proceso de relación social, como otro punto de apoyo para incentivar el diálogo y fomentar las buenas prácticas, que garanticen el afianzamiento de relaciones armoniosas con la población en general.

La entrevista evidencia un proceso deficiente, minimizado por la actuación de los responsables de la implementación del PRC. Por lo cual los entrevistados de las Comunidades Nativas (Gloriabamba, Puerto Ocopa), manifiestan la falta de comunicación directa, altura capaz de lograr la sensibilización eficaz sobre el tema vial, considerándose una de las principales fuentes de insatisfacción entre ellos, porque desde la concepción etnológica y espiritual de las comunidades nativas definen a su espacio geográfico que ocupan y sus recursos naturales concebidos como fuentes de vida. Posición mantenida durante muchos años, por las autoridades regionales y nacionales ante el surgimiento de comunidades indígenas y nativas organizadas, vistas como movimientos de resistencia y lucha por el reconocimiento pleno por parte del Estado Peruano como pueblos originarios, así como el derecho sobre sus tierras ancestrales, las cuales les pertenecen desde tiempos inmemoriales.

Ante esta posición de carácter multiétnico, pluricultural y multilingüe, se hace urgente el reconocimiento legal y social de esta clase de organizaciones culturales, quienes detentan costumbres e idiomas propios, así como el respeto a sus hábitats tradicionalmente ocupadas. Convirtiéndose en actitudes positivas y responsables por parte de los inversionistas peruanos y extranjeros, indispensables para garantizar su continuidad étnica y territorial sin ninguna clase de presión externa, que pueda poner en riesgo las prácticas de subsistencia, religiosas e ideológicas que dan testimonio de sus creencias y el concepto de lo sagrado de las etnias amazónicas principalmente. implicando, cambios estructurales y coyunturales de las normativas gubernamentales en el trato de las CC. NN. Asentadas en la provincia de Satipo. Preocupaciones sintetizadas, en las siguientes líneas:

Queremos coordinación un diálogo o comunicación directa con la comunidad, no directo desde allá, lo hacen directo allá sin hacer conocimiento a la comunidad y de ahí vienen los problemas, desconfianzas, por no comunicar vienen conflictos, problemas y chocamos con la empresa o con diferentes instituciones... (Juan Pablo Víctor Humpikiri – poblador CC. NN. Gloriabamba).

En la actualidad la empresa constructora (Consorcio Vial Junín), viene explotando una Cantera de río ubicada en los terrenos de la CC. NN. de Gloriabamba, con la extracción de agregados necesarios para la construcción de la carretera: como ripio, arena, canto rodado.

Definitivamente este accionar unilateral de la empresa en los territorios y recursos de la comunidad, viene causando un malestar generalizado en dicha población, manifestando que la empresa no ha hecho las gestiones ni ha tenido la comunicación directa con los representantes de la comunidad para realizar

trámites de permisos y solicitudes de acceso y extracción del material de su propiedad.

Tal como lo especifica la Ley N° 28221, se regula el derecho de las municipalidades en la extracción de materiales de construcción (depósitos de arenas, ripios, piedras, etc.), existentes y/o depositados en los cauces de ríos, indicando en:

Artículo 1: Objeto de la Ley Las Municipalidades Distritales y las Municipalidades Provinciales en su jurisdicción, son competentes para autorizar la extracción de materiales que acarrear y depositan las aguas en los álveos o cauces de los ríos y para el cobro de los derechos que correspondan, en aplicación de lo establecido en el inciso 9 del artículo 69 de la Ley N° 27972 (Ley de Municipalidades).

Amparados en esta ley, las gestiones y comunicación por parte de la empresa, se han hecho a nivel de la Municipalidad de Mazamari y Autoridad Local del Agua (ALA), dejando de lado a la CC.NN. de Gloriabamba.

La empresa constructora no ha tomado en cuenta, la pertenencia de importantes áreas de explotación en territorio amazónico, asociadas culturalmente a las comunidades nativas. Las observaciones de campo, advierten un deficiente estudio de las costumbres tradicionales, el respecto a las prácticas sociales, agrícolas y de subsistencia, aún vigentes en el seno comunal. El conocimiento de ellos podría facilitar el diseño de una adecuada estrategia de comunicación participativa, ahorrando el tiempo y dinero en el proceso de diálogo y concertación para el ingreso de la compañía a territorios de la CC. NN., partiendo de la aceptación de estar básicamente sustentadas en una serie de características identitarias únicas y diferenciadas de otros grupos étnicos

amazónicos. Muchas de las cuales, las hacen particularmente vulnerables al impacto de un proyecto de desarrollo.

Para abordar una problemática tan compleja y sensible, la Constitución¹⁶ y el Convenio 169 de la OIT¹⁷ proponen una normativa que buscan la protección de las CC. NN. y el medio ambiente, sumándose en este esfuerzo, replicar en el medio las experiencias o estudios de caso similares que lograron buenos resultados en manejo comunitario. siendo necesario que la toma de decisiones necesarias por parte de la empresa en los procesos de consulta previa con las comunidades originarias. Partiendo de la plena identificación socio-económico y necesidades de los grupos originarios en torno a la carretera, definir sus territorios y coordinar acciones equilibradas, con la dirigencia de las comunidades indígenas.

El análisis del presente cuadro, evidencia que la empresa no ha realizado la necesaria consulta del desarrollo del proyecto, con las entidades involucradas con el proyecto, a pesar de haber sido reconocidas como propietarias, posesionarias de tierras ancestrales por el Estado Peruano y organismos internacionales como la ONU, UNESCO, etc. En este sentido, tal como lo manifiestan los entrevistados en las comunidades de Gloriabamba y Puerto Ocopa, donde no se han realizado reuniones de consulta en idioma originario o traducidas paralelamente al castellano, *sin la participación de los miembros de la comunidad. Actitud considerada como una mala práctica de relaciones comunitarias*, por parte de las compañías contratistas. Tampoco se realizaron reuniones de consulta previa, en sitios adecuados por su ubicación, para facilitar

¹⁶ La Constitución peruana de 1993, reconoce al Perú como un país multicultural y concede a cada grupo cultural el derecho de vivir y desarrollar su culturalidad. En este sentido, el Estado peruano ha otorgado a todos los ciudadanos el derecho de vivir y de desarrollar su culturalidad específica.

¹⁷ El Convenio núm. 169 es un instrumento jurídico internacional vinculante que se encuentra y que trata específicamente los derechos de los pueblos indígenas y tribales. Hasta la fecha ha sido ratificado por 20 países entre ellos el Perú.

la presencia de todos los actores sociales identificados, por ser importante tomarlos en cuenta para las reuniones de concertación. Otro de las demandas, señalan que *las fechas no* deben coincidir con actividades laborables (agrícolas y extractivas de subsistencia) y culturales locales, impidiendo el derecho de los integrantes de las CC. NN. de asistir masivamente.

Al mismo tiempo el 50% de la muestra, evidencia el fastidio e insatisfacción de los entrevistados al considerarse como los propietarios directamente impactados por la ampliación del derecho de vía y mejoramiento de la carretera, al sufrir pérdidas de sus terrenos de cultivos, viviendas y obras de saneamiento, agravando las alteraciones en la vida cotidiana a nivel familiar y comunal, por las actividades propias del proceso del proyecto vial, manifiestan además ser objeto de un sin número de impactos negativos de forma diaria, para el beneficio de los demás.

Al parecer se favorece en *primer lugar a las poblaciones urbanas, periurbanas y rurales, quedando los asentamientos comunales marginados totalmente, a pesar de haber entregado mayores áreas* de terreno para la ampliación y mejoramiento vial desarrollado.

A esta descoordinación de los Relacionistas Comunitarios, por su afán de liberar áreas comprometidas para dar la viabilidad al proyecto, se suma también el uso indiscriminado de promesas y ofrecimientos de difícil cumplimiento a corto plazo a los pobladores.

Actitudes irresponsables realizadas muchas veces (por no decir la mayoría), sin la previa coordinación y consulta de las diversas áreas involucradas

como la Gerencia General, Gerencia de Producción de los estamentos involucrados.

Se ha ido afianzando la incredulidad y desconfianza colectiva, por la magnitud o cantidad de promesas sin saber la real viabilidad de los acuerdos concertados, las cuales en gran parte quedan sólo en respuestas del momento, convirtiéndose en una actitud ambivalente y falsa, percibida por los pobladores de manera negativa, etiquetando a los técnicos responsables como: “farsantes” causando frustración en los mismos, alcanzando el 20% de los pobladores quienes sufrieron algún tipo de afectaciones tanto directas como indirectas, muchas de ellas sin solución aparente.

Para reforzar el cuadro analizado consideramos también importante exponer al análisis la pregunta: ¿A usted le beneficia el proyecto?

Un 25% de la muestra manifiesta beneficiar a todos los pobladores de la provincia de Satipo. Este dato se puede asociar a las expectativas iniciales entre las comunidades locales sobre los beneficios socio-económicos factibles de cumplirse a mediano y largo plazo mediante la implementación del proyecto.

Esta idea fue cambiando a falta de legitimación social por parte de los pobladores respecto al proyecto vial en el momento actual.

Se sumará al descontento, la falta de responsabilidad social de la empresa y de PROVÍAS NACIONAL, por no haber promovido convenientemente los procesos de participación ciudadana en las comunidades afectadas. Esto ha sido una gran omisión pues constituye la clave participativa para la adopción de

acuerdos concertados, aceptación de responsabilidades compartidas y fortalecimiento de capacidades locales para gestionar el progreso de sus moradores, mediante la implementación armónica del PRC, en el mejoramiento y ampliación de carretera.

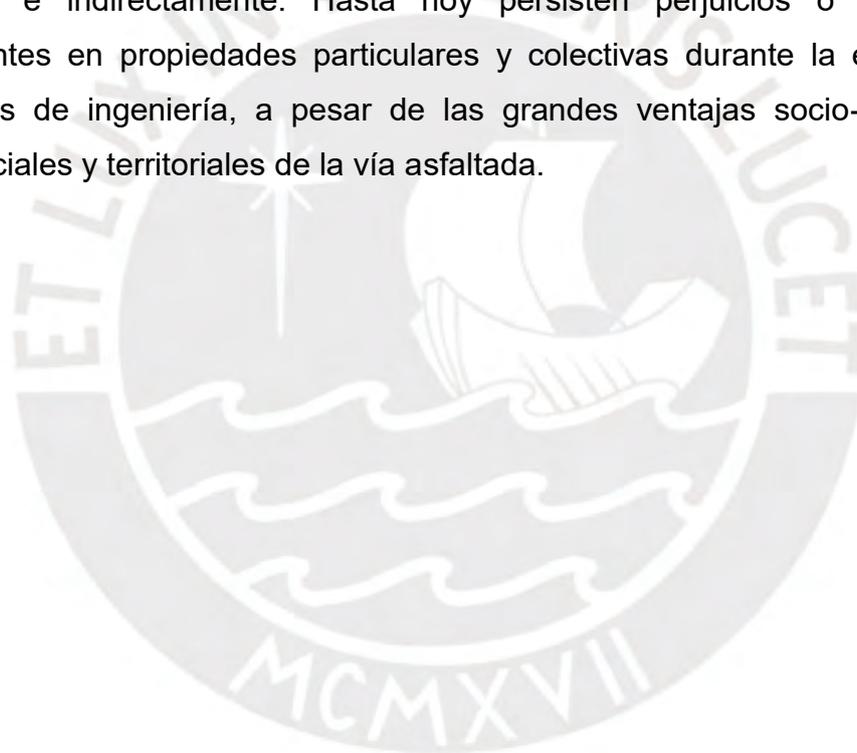
Otro porcentaje de entrevistados (25%), evidencia aceptación por el proyecto con una proyección a futuro al ser conscientes de la duración real del proceso constructivo de la carretera, donde deben buscarse soluciones factibles para todas las situaciones problemáticas y/o conflictivas en cada una de sus etapas y escenarios distintos. Los beneficios solo serán tangibles y efectivos en el ámbito departamental y regional, una vez se concluyan las obras físicas de forma definitiva.

Definitivamente la aplicación de esta interrogante para la mayoría de estos pobladores no han tenido problemas tan cercanos de rotura de cañerías, inundación de sus casas, demora en quitar el barro etc. por ello resaltan en la entrevista, situaciones positivas para sus vidas y sus descendientes, sintiendo el fin de las afectaciones y los episodios de malestar sufridos, compensadas en un futuro próximo con el funcionamiento permanente de la carretera y los servicios complementarios proyectados por el Estado Peruano.

Las poblaciones tienen alta aceptación con este tipo de proyectos de desarrollo, los cuales los integran y consigo traen una serie de beneficios como más colegios, postas de salud, comisarias, electrificación, instalación de redes de suministro de agua a domicilio, servicios y tratamiento de aguas servidas, caminos rurales, etc., siendo de vital importancia impulsar las buenas prácticas de relaciones sociales entre las partes en conflicto, partiendo del conocimiento social de las poblaciones beneficiadas, además de los intereses y tradiciones que las caracterizan, consolidando el progreso y bienestar de los pobladores

urbanos, rurales y comunales y evitando situaciones forzadas o arbitrarias, durante la ejecución de obras de envergadura, como el estudio de caso desarrollado.

Concluyéndose por las entrevistas que no se han realizado campañas efectivas de información y difusión sobre el alcance real del proyecto vial. No se ha hecho puesto en práctica una comunicación adecuada, desde una perspectiva participativa libre e informada para los pobladores involucrados directa e indirectamente. Hasta hoy persisten perjuicios o afectaciones frecuentes en propiedades particulares y colectivas durante la ejecución de trabajos de ingeniería, a pesar de las grandes ventajas socio-económicas, comerciales y territoriales de la vía asfaltada.



CAPÍTULO V

5 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El Perú a pesar del crecimiento económico, tiene dificultades de fondo para mejorar significativamente la vida de su población en pobreza o extrema pobreza; sus niveles de injerencia para mejorar la vida de las personas pasan por regular el mercado y hacer cumplir normas al respecto. En la ejecución de muchos proyectos tiene las limitaciones propias del modelo económico predominante que prioriza la inversión privada y la crisis de institucionalidad y legitimidad del Estado.

En los casos donde el Estado implementa proyectos de inversión para dotar de servicios básicos, como el proyecto vial que necesita la población del departamento de Satipo (JUNIN) éste se torna ineficiente por el mal uso del tiempo y los recursos materiales y humanos. En este caso la ausencia de una metodología que informe, motive y haga participar a la población, no fue la más adecuada a pesar de que se indica según las normas existentes el Plan de Relaciones Comunitarias que deben de cumplir las empresas privadas, el mismo Estado y la población. En todo el proceso los representantes del Estado son los grandes ausentes, se deslegitiman no cumplen los acuerdos propios y no hacen cumplir tampoco los acuerdos y compromisos de la empresa responsable.

A pesar de la presencia de población andina y comunidades nativas, el proyecto vial no supo implementar el enfoque intercultural y de derechos, quitando a los pobladores la oportunidad de ser los actores principales, de participar, mejorar, colaborar con dicha carretera.

El Estado a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha designado a Provias Nacional para estos proyectos viales. Quizás debido a la

falta de continuidad de políticas públicas, el despido o rotación de los funcionarios con experiencia y la escasa articulación con los gobiernos regionales y locales: la construcción de este proyecto vial de Satipo – Puerto Ocopa, trajo muchos problemas a los pobladores, que no se pudieron solucionar oportunamente como la indemnización de sus terrenos, uso de sus canteras sin su autorización, daño a sus cañerías, dificultad para transitar, complicaciones en arreglar los desperfectos etc.

Por parte de las empresas ejecutoras, aún persisten intereses y pactos para obtener la ejecución de la obra a pesar que no tienen el perfil adecuado, no solo técnico, sino cultural para relacionarse con los líderes, pobladores e instituciones de la zona. En este caso, al parecer hacen un trabajo aislado.

El trabajo del PRC que es de su atribución y que deben de cumplir dichas empresas, no se articula a sus planes de ingeniería, y funciona en la mayoría de los casos como un organismo autónomo. Algunas empresas creen que los problemas con los ciudadanos lo deben solucionar solamente los trabajadores del PRC, desconociendo que parte de los problemas necesitan respuestas técnicas, tiempos y explicaciones que las otras áreas y los directivos tienen que asumir.

A las empresas constructoras y fiscalizadoras les interesa sobre todo hacer la obra sin asumir el costo social, y solo recurren al Estado o al PRC cuando se desencadenan conflictos sociales.

-Los pobladores que viven por donde se ha hecho el proyecto vial tienen diferentes características; algunos son pequeños empresarios, colonos, instituciones públicas y comunidades nativas. Entre ellos no existe coordinación,

información y actuación conjunta, lo que los debilita al momento de tomar acuerdos, hacer presión o requerir mejoras de algún tipo. Entre las diferentes organizaciones se ignoran y no logran mayor representatividad, optima información y propuestas exitosas.

Los trabajadores responsables de la implementación del Plan de Relaciones Comunitarias a veces no tienen experiencia y aplican dicho Plan sin criterio de realidad, oportunidad, preparación previa, diagnóstico, relación con la población, instituciones y empresas. Su mayor dificultad es que no aplican estrategias metodológicas que “lleguen” a las personas, como el lenguaje, imágenes, tiempos disponibles, así como oportunidades de reunión que tienen las autoridades.

Si bien las poblaciones aledañas se beneficiaron de las carreteras que se ejecutaron, tuvieron que pagar un alto costo social; fue a cambio de ceder sus terrenos, demora en solucionar los conflictos de inaccesibilidad y, tardía o nula indemnización.

ERRORES MÁS NOTORIOS DEL PROYECTO VIAL EXPRESADOS EN LA ENTREVISTAS:

- No hicieron difusión del proyecto
- No contactaron con los dirigentes de las comunidades
- No garantizaron que haya una articulación ente los constructores y los RC.
- Los RC no tuvieron ninguna autoridad por lo que no pudieron garantizar los compromisos asumidos por las empresas.
- La Consulta previa no se trabajó.
- Los pagos no se realizaron en tiempo oportuno,
- Se iniciaron los trabajos del Proyecto Vial sin antes tener la información y aprobación colectiva y formal de la población.

- Se obvió los derechos de la población a sus terrenos, ríos y cantera ante lo cual solo se pronunció la CCNN de Gloriabamba

-

ALTERNATIVAS QUE CONTRIBUYEN PARA MEJORAR LOS PROYECTOS VIALES.

- Defensoría del Ambiente juega un papel importante para fiscalizar y prevenir conflictos.
- Poner altas penalidades y que se cumplan.
- Los gobiernos regionales y locales deben de intervenir complementando o adecuando con sus proyectos de inversión, ya que es parte de sus funciones y el proyecto se ejecutó en su jurisdicción.
- Establecer la vigilancia y asambleas.
- Dar a conocer los derechos ciudadanos y establecer estrategias para que a se cumplan

5.1. CONCLUSIONES: SOBRE LA METODOLOGIA DEL PRC PARA LLEGAR A LA POBLACIÓN AFECTADA POR EL PROYECTO VIAL, PARA OPTIMIZAR SU RELACION CON EL ESTADO Y LAS EMPRESAS Y LLEGAR A ACUERDOS QUE LES BENEFICE

El Plan de Relaciones Comunitarias ha sido concebida como una estrategia de involucramiento de los usuarios considerándolos como sujetos de derechos, con capacidad de intervenir y participar en los proyectos de desarrollo y especialmente en los proyectos viales.

Este Plan se ha concebido para involucrar a los pobladores (sobre todo si pertenecen a comunidades nativas) para tenerlos informados y para que se eviten conflictos y demoras en dichos proyectos.

Sin embargo, el Plan no se ha podido convertir en una estrategia para llegar a las personas involucradas debido a muchas razones, una de las cuales es que no ha sido validada previamente por los ejecutores, lo que significa que no se ha sabido transmitir los propósitos de este Plan. Al parecer las empresas ejecutoras implementan el PRC porque es un requisito que les pone el Estado pero no comprenden su importancia y ni les interesa; lo que convierte al Plan en una actividad al margen de los que vienen haciendo los contratistas, los cuales tienen como prioridad los plazos, sin pensar que justamente el Plan podría facilitarles el cumplimiento de sus metas y evitaría todos los problemas que suelen tener.

Las actividades planteadas en el Plan pueden resultar muy motivadoras para la población, pero ello requiere cierta metodología previa, de contactos, acercamiento a la población y otros procesos interculturales y con compromiso.

Los Relacionistas Comunitarios generalmente no participaban de las reuniones de alto nivel donde se decidían acciones de envergadura, por ello no podían informar a la población, y cuando lo hacían a veces eran desautorizados. No tenían toda la información respecto a la viabilidad de los acuerdos, pagos enmendaduras etc.

La participación social no es objeto de promoción, fiscalización ni de evaluación por parte del Estado a pesar que lo norman y estipulan.

Las oficinas de relaciones comunitarias de la empresa contratista y de la empresa de supervisión han producido información sobre las acciones ejecutadas para la implementación del PRC del proyecto vial: "Mejoramiento de la Carretera Satipo- Mazamari - División Pangoa- Puerto Ocopa, Departamento

de Junín, Provincia de Satipo – 2015. Los RC generalmente no participaban de las reuniones de gerencia, las empresas y del Estado; por ello no valoraban ni usaban el aporte de esta Plan y de las acciones que realizaban los RC.

En ese sentido no hubo mayor valoración ni comprensión colectiva del enfoque intercultural y de la participación social.

Las normas de DGASA (Dirección General de Asuntos de Socio ambientales) y PROVIAS NACIONAL, como entidades reguladores y fiscalizadoras del Estado Peruano cuentan con archivos de datos, ordenados por años ejecutados del proyecto vial, reunidos en documentos escritos, digitales y registros fotográficos de todo el proceso de implementación del PRC. Estos documentos son muy valiosos para profundizar las investigaciones o realizar otras para mejorar el sector.

El análisis de los datos, indican un deficitario uso de las herramientas y medios de llegada a la población, generando un desconocimiento total de la historia del poblamiento de la provincia de Satipo en un marco espacial y temporal, la composición socio-económica, actividades de subsistencia, derechos y función de la población en general desde el inicio de las obras físicas viales, en el área de intervención.

Se constató la necesidad del uso de los medios de comunicación existentes en la zona de estudio (radial y tv principalmente), que hubiera facilitado el acceso a la información, sobre la problemática social, económica y territorial causados de forma directa e indirectamente por el proyecto vial.

No se promovieron adecuadamente la formación e implementación de talleres participativos, porque si se hubieran realizado periódicamente, hubieran aportado a la implementación del PRC con resultados positivos, facilitando también nuevos conocimientos, el aprendizaje de conductas y prácticas responsables, fortaleciendo las buenas prácticas y relaciones armoniosas entre la sociedad civil local, empresas contratistas y el Estado Peruano.

5.2. CONCLUSIONES SOBRE LA ADECUACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PLAN DE RELACIONES COMUNITARIAS EN EL PROYECTO.

Las acciones que realizaron los relacionistas comunitarios, fue de gran importancia porque, en algunos casos, permitió que la información sea más fluida, que los acuerdos se concreten y las obras demoren menos. Por el contrario, a cuando algunas acciones del Plan no estaban bien diseñadas, o tenían personal con poca experiencia y escasa especialización, los problemas se agudizaron más.

Sería conveniente que toda empresa que inicia algún trabajo en territorio de comunidades nativas o andinas pasen por una capacitación intercultural y que esto sea luego monitoreo. Caso contrario las comunidades quedan frustradas descontentas, sienten a un Estado indiferente, poco comprometido con ellos, que no los consideran, que no los entiende y más bien los utiliza.

La oficina de relaciones públicas de la empresa contratista, afirma haber realizado cada una de las fases de la implementación del PRC, desarrollados mediante instrumentos comunicacionales educativos materializados en talleres participativos. Apuntando que las causas de las deficiencias técnicas y sociales de llegada, se deben principalmente al desinterés de la población beneficiaria

debido a la falta de pagos y/o desembolsos, a las afectaciones prediales y perjuicios materiales en sus viviendas.

En los pobladores entrevistados, se evidencia un total desconocimiento sobre la existencia de un PRC y sus objetivos, por falta de una comunicación y canales de diálogo de carácter permanente y la ausencia de técnicos y profesionales especializados en la temática social y resolución de conflictos.

En el proyecto vial, en algunas zonas más que en otras no existió legitimidad y reconocimiento de los interlocutores de las empresas y del Estado Peruano, al no haberse presentado en las asambleas organizadas, por los dirigentes locales como medida de acercamiento con la población en general.

El análisis de las respuestas de los entrevistados sobre los conocimientos del PRC y sus objetivos, demostró un desconocimiento del tema, evidenciándose la poca o deficiente comunicación que existió desde el principio entre los actores legales de la compañía constructora, empresa supervisora, PROVIAS NACIONAL y los pobladores afectados durante el proceso.

5.3. CONCLUSIONES SOBRE LOS LIMITANTES Y BENEFICIOS DEL PRC DEL PROYECTO A LA POBLACIÓN AFECTADA.

- No han motivado a la población, faltó informarles sobre sus derechos, consulta previa etc. el trabajo de todas las áreas ha sido han sido “proempresa”
- El PRC al menos es un avance una medida novedosa que no existo antes. Se espera que sea vinculante su accionar, que participen en las

decisiones del staff de las empresas y que los cambios o modificaciones pasen necesariamente por su visto bueno.

- La oficina de relaciones comunitarias de la empresa contratista, supervisora han manifestado que hasta la fecha han empadronado a casi la totalidad de los afectados, acciones demostradas en la documentación manejada por ellos y tramitada directamente al área Legal de PROVIAS NACIONAL, terminando sus responsabilidades con el acto de entrega de las relaciones de los afectados formalizados. Quedando bajo la responsabilidad del área legal de PROVIAS NACIONAL, el pago a los pobladores por las afectaciones debidamente sustentadas en el ámbito urbano, rural y comunitario.
- El estudio ha permitido verificar, que a pesar de haber transcurrido dos años de trabajos consecutivos en proyecto vial, no se ha realizado pago alguno a los pobladores y comunidades nativas afectadas, empadronadas en el registro PACRI. Ante este hecho, los afectados expresan su total rechazo a la lentitud e indiferencia con la que el sector transportes, creando situaciones de conflicto, percibiéndose una actitud pasiva de los representantes del PCR, por buscar soluciones a esta problemática prioritaria, de indudable carácter social.
- Las empresas involucradas, cuentan con oficinas de atención a los afectados, las cuales no son eficientes, en solucionar las quejas y demandas de la población, agravándose por la demora en ser resueltos. Por lo que el poblador afectado desconfía de este procedimiento, para asentar sus justos reclamos y ser atendidos efectivamente, optando por solucionarlos ellos mismos.

5.4. CONCLUSIONES SOBRE LA PERCEPCIÓN DE LOS POBLADORES SOBRE EL PLAN VIAL.

- Las poblaciones nativas amazónica o andinas no se sienten parte importante en el funcionamiento de las instituciones públicas o privadas. Al respecto es preocupante su percepción de que el Estado no los

defiende ni les hacen respetar, por el contrario, siempre van a preferir a defender a las empresas y no a ellos

- Los encargados de las relaciones comunitarias de la compañía ejecutora de las obras viales, aducen que las contradicciones existentes con los habitantes beneficiarios se deben a la lentitud del área legal de PROVIAS NACIONAL, ante la ineficacia de solucionar los problemas de desembolso a las personas afectadas, debidamente empadronadas. Incluyendo también la politización del tema, por parte de las autoridades locales y comunales en periodos electorales de preferencia, marcando un manejo intencional de los conflictos generados.
- En la población percibe un grado de desconfianza, con las empresas contratistas ejecutoras y supervisora del proyecto y PROVIAS NACIONAL, como entidad representativa del sector transportes en la localidad, agravada por el incumplimiento de los acuerdos y negociaciones firmados tanto por los pobladores y comunidades afectadas por la necesidad de ampliación del derecho de vía. Como también, por las falsas promesas hechas y aún incumplidas.
- Las poblaciones tienen alta aceptación con este tipo de proyectos de desarrollo los cuales los integran y consigo traen una serie de beneficios como: más colegios, postas de salud, comisarias, electrificación, etc., siendo urgente fortalecer conductas y/o buenas prácticas, basadas, en las tradiciones e intereses comunes, evitando en lo posible situaciones negativas que motiven conflictos sociales en las localidades donde se desarrollen proyectos viales.

RECOMENDACIONES GENERALES

Es necesario la consideración e involucramiento de la empresa en los procesos de consulta con las comunidades amazónicas, también debe de tener una identificación y estudio completo (histórica, socio-económica, prácticas

tradicionales religiosas, artesanales y de subsistencia, etc.), de los grupos originarios emplazados en torno a la carretera, con el objetivo de generar relaciones armoniosas.

Se debe de priorizar el estudio de los aspectos sociales, culturales y tradicionales de los pobladores locales que viven en zonas urbanas rurales y comunales, para conocer la problemática y necesidades reales que los aquejan antes y durante la ejecución de las obras de ingeniería que requieren el proyecto vial e incluirlos en la agenda de diálogo con la población.

En los estudios de la localidad donde se ejecutan proyectos viales tener en cuenta las conversaciones con informantes, conocedores del medio y con especialistas en relaciones comunitarias para la elección de las herramientas comunicacionales a utilizarse en diseño del PRC.

Antes de implementar algún PRC revisar casos similares, análisis y estudio de casos previos (o similares), pueden servir para mejorar las actuaciones del equipo técnico en la implementación del PCR.

Se recomienda que los relacionistas comunitarios ocupen un espacio importante en los organigramas y funcionamiento de las empresas, y ser un equipo preparado y con experiencia para cubrir las expectativas de la población asumiendo sus responsabilidades y funciones.

El uso de los medios de comunicación en la construcción de infraestructura vial como de la carretera analizada en este estudio de caso, se convierten en imprescindibles y eficaces herramientas de diálogo y concertación

participativa. Contribuyen a alcanzar los objetivos y la sostenibilidad del proyecto vial, incluyendo, los beneficios a mediano y largo plazo de los pobladores locales.



CAPÍTULO VI

6 PROPUESTA: MEJORA DE CAPACIDADES DE IMPLEMENTACION DEL PLAN DE RELACIONES COMUNITARIAS (2016-2017)

6.1. Objetivo General

Optimizar la eficacia de la implementación del PRC, haciendo una intervención desde una perspectiva innovadora e incluyente, fortaleciendo principalmente las capacidades de interrelación, con la población afectada.

6.2 Prioridades

- Mejorar el conocimiento y prácticas de los RC, para un alcanzar un diseño adecuado en la implementación del PRC.
- Utilizar herramientas y medios comunicacionales de llegada eficaz, facilitando la formalización permanente de canales de comunicación promovidas por el PRC, dirigida a la población beneficiaria y las empresas involucradas.
- Desarrollar prácticas amigables entre los pobladores y la empresa, a través de diferentes acciones y soluciones viables a las afectaciones y/o problemas, causados por las obras de ingeniería ejecutadas en construcción de la carretera.
- Ejecutar monitoreos de calidad en los proyectos viales, los cuales puedan ser aplicados durante el proceso de implementación del PRC para conocer, medir, corregir el diseño y las estrategias programadas para el estudio de caso, en el territorio y poblaciones beneficiadas por el proyecto.
- Desarrollar el empoderamiento de los habitantes urbanos, rurales y comunidades nativas, a través de la implementación correcta y responsable del PRC.

6.3 Enfoques transversales

El plan diseñado se basa en dos (02), enfoques claves, el inicial, es el de Comunicación Participativa, complementado por el enfoque de Desarrollo y Manejo Territorial, ampliando la cobertura de aspectos sociales y ambientales.

La propuesta pretende convertir la Implementación del PRC, en un instrumento generador de cambios sociales positivos y sostenibles, alcanzados logre a través de su aplicación el progreso de las comunidades y de las personas que las habitan en torno del proyecto vial.

6.3.1 Acciones desde el enfoque de comunicación participativa (formular las acciones)

Las experiencias de la inserción de la Comunicación Participativa como vehículo válido para el desarrollo humano han tenido intervenciones positivas por lo que es utilizada frecuentemente para la búsqueda de soluciones en casos de conflictos sociales entre grupos o actores en escenarios geográficos donde se desarrollan proyectos de mediana y gran envergadura, también en el esbozo y valoración de las capacidades de diálogo entre las partes.

6.3.2 Acciones desde enfoque de Desarrollo y manejo territorial

El ordenamiento y manejo territorial parte del reconocimiento de un desorden previo y existente en los elementos que lo integran, a partir de las modificaciones hechas por el hombre sobre el medio que lo rodea. Elementos diferenciados entre naturales (medio ambiente), y antrópico (patrimonio,

infraestructura urbana y rural, entre otros), los que deben de ser identificados para su distribución, organización y compatibilización mediante regulaciones y normativas legales para contribuir a un uso sostenible donde se desarrollan las actividades humanas de subsistencia y productivas.

6.4. Estrategias en relación a las prioridades

6.4.1. Diseñar un plan estratégico dirigido a la Implementación del PRC

El plan estratégico se orienta a la Implementación del PCR, el cual se convierte en un programa de actuación que consiste en aclarar y normar lo que se busca conseguir y cómo lograrlo. Para ello proponemos las siguientes recomendaciones:

- Programación plasmada en un documento de consenso, donde se concretan la toma de decisiones sociales aprobadas, sirviendo como guías básicas de nuestra marcha hacia la gestión excelente de la Implementación del PRC. Con el objetivo de convertir el plan en acciones concretas (objetivos, metas, reglas, tendencias, verificación y resultados de las acciones), en un plano social, participativo y manejo territorial.
- Lograr una participación efectiva de los RC con la población de forma más activa, además de alcanzar una mayor relevancia en el trato interpersonal con el objetivo de crear comportamientos armoniosos y justos, frente a los daños ocasionales en la propiedad individual y colectiva, debido a la construcción de la carretera.
- El plan también considera en su ejecución, un sistema de identificación, registro de las ocurrencias significativas del desarrollo físico del proyecto vial, facilitando la simplificación y agilización de las demandas y/o reclamos de los pobladores relacionados al tema de afectaciones debidamente sustentados, con el objetivo, de que ellos perciban la

existencia de un interés permanente, por parte de la empresa en las soluciones de las problemáticas particulares y colectivas.

- Capacitar a los RC en el manejo de herramientas y tácticas de comunicación social y ahondar en el manejo de las herramientas comunicacionales, incluyendo el análisis del comportamiento y el cumplimiento de las responsabilidades asumidas por la empresa ejecutora del proyecto y así lograr un mayor efecto en el cambio de comportamiento y el fortalecimiento de buenas prácticas, esperadas en la población beneficiaria.

6.4.2. Fortalecimiento de capacidades por medio de la Implementación del Plan de Relaciones Comunitarias

Fortalecer las relaciones sociales por medio de talleres participativos que les permitan a los pobladores alcanzar innovaciones en su vida cotidiana desde una perspectiva social y cultural a nivel personal y comunal, contribuyendo al progreso sostenible del territorio donde se asientan y viven.

Proponiéndose de forma sintética, para alcanzar las metas del PRC:

Capacitaciones y/o talleres a los pobladores en temas que les transfirieran progresivamente responsabilidades, mejoren sus habilidades, generen compromiso con su desarrollo a través de la construcción de la Carretera, para que desde su propia experiencia puedan mejorar su calidad de vida.

Estos temas son:

- **Consecuencias Económicas por la Construcción de carreteras**

La presencia de las carreteras estimula la economía desde los pequeños emprendimientos hasta inversiones a gran escala, en rubros agrícolas, extractivos e industriales. Entonces la construcción y expansión territorial

de redes compuestas por carreteras asfaltadas y caminos secundarios, sirven para incrementar exponencialmente el número de conexiones económicas posibles, alentadas por los beneficios del proyecto vial.

- **El Transporte y Venta de productos de la Zona**

La explotación de los recursos agrícolas (plátanos, la yuca, las piñas, los cítricos, el café, el cacao etc.), y otros los productos extractivos como: el petróleo y la minería, se facilitan en territorios amazónicos donde cuentan con infraestructura vial (carreteras asfaltadas), necesaria para el transporte.

- **Turismo Sustentable por medio de las Carreteras**

La reputación de las maravillas culturales, etnológicas y naturales de la Selva Central del Perú es muy conocida muchos turistas y científicos son atraídos por esta gama compuesta por atractivos culturales, naturales y paisajísticos, ofrecidas a nivel nacional e internacional.

BIBLIOGRAFÍA

ACEVEDO, Jorge

- 2009 Comunicación y conflictos socio ambientales en el Perú Radios educativas y comunitarias en la encrucijada. *En Revista Académica de la Federación Latinoamericana de Facultades de Comunicación Social ISSN: 1995 -6630: Diálogos de la Comunicación, N° 78*. Lima: Consulta: 21 de Abril de 2017.
<file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/Dialnet-ComunicacionYConflictosSocioambientalesEnElPeru-3719834.pdf>

ACCIÓN EMPRESARIAL

- 2001 *Acercando la Empresa a la Comunidad: Guía Práctica sobre Inversión Social Empresarial, Santiago de Chile*. Consulta: 10 de mayo de 2017. <www.centroscomunitariosdeaprendizaje.org.mx>

ALTSCHULER, Bárbara

- 2013 *Territorio y desarrollo: aportes de la geografía y otras disciplinas para repensarlos*. Buenos Aires: theomai, N° 27-28. pp. 64-67. Red Internacional de estudios sobre sociedad, Naturaleza y Desarrollo.

ANDALUZ, Carlos

- (2004) *Ambiente Sano y Desarrollo Sostenible: Deberes y Derechos*. Lima. PROTERRA y Fundación PRO Naturaleza. Grafica Bellido.

ARANA, Edgar

- 2014 *identificación y análisis de limitantes que enfrentan las comunidades nativas de Anapate y Coriteni Tarso en la selva central, para articularse eficientemente en la cadena productiva de cacao. Propuesta de estrategia de articulación comercial*. Tesis de maestría en Biocomercio y Desarrollo Sostenible. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. Escuela de Graduados.

ALBERTO, Rafael

- 2006 *Estrategias de comunicación*. Barcelona: Ariel Editores, 3ª Edición.

BALVÍN, Doris y PATRÓN, Patricia

2006 *Carretera Interoceánica Sur. Consideraciones para su aprovechamiento sostenible*. Moquegua: Asociación Civil Labor-Sonimágenes del Perú SCRL.

BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA

2013 *Carretera Interoceánica Sur del Perú Retos e innovación*. Bogotá: Vicepresidencia de Infraestructura CAF. Impresión Gatos Gemelos Comunicación.

BELL, José

2005 *Comunicar para crear valor. La dirección de comunicación en las organizaciones*. Navarra: Ediciones Universidad de Navarra.

BOCK, Mechthild y MAURY, Luis César

2011 Investigación sobre el derecho Ashaninka y formas tradicionales y actuales de resolución de conflictos. Lima: *Defensoría del Pueblo Programa de Comunidades Nativas*. Consulta: 8 de agosto del 2016.

https://centroderecursos.cultura.pe/sites/default/files/rb/pdf/Investigacion_sobre_el_derecho_Ashaninka_y_formas_tradicionales_y_actuales_de_resolucion_de_conflictos_0.pdf

CALDERÓN, Eliana y ROJAS Guerly

2007 *Intervención de Trabajo Social en Obras de Infraestructura Vial Transmilenio, Proyectos Instituto de Desarrollo Urbano (Idu) Bogotá*. Trabajo de Grado Facultad de Trabajo Social. Bogotá: Universidad de La Salle.

CARAVEDO, Baltazar

2009 “Responsabilidad social y regiones”. Lima. *En Stakeholders: Responsabilidad social*, 3 (18), 5. Consulta: 24 de abril 2017.
<https://issuu.com/stakeholdersrs/docs/stakeholders18> >

CASTAÑEDA, Yolanda

2008. Metodologías de Planeación Participativa, Herramientas para la Gerencia Social. Tesis de maestría de gerencia social. Bogotá: Escuela Superior De Administración Pública – ESAP. Departamento de Posgrado Gerencia Social.

COMMUNICATION FOR SOCIAL CHANGE CONSORTIUM

- 2008 *Communication for Social Change methods to solve critical issues facing marginalized communities*
[http://www.communicationforsocialchange.org/.](http://www.communicationforsocialchange.org/)

COSER, Lewis

- 1961 *Las funciones del conflicto social*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.

COSTA, Joan

- 1999 *La comunicación en acción*. Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica S.A.

CHIRIF, Alberto y GARCÍA, Pedro

- 2007 *Marcando Territorio Progresos y limitaciones de la titulación de territorios indígenas en la Amazonía*. Copenhague: IWGIA.

CHE PIU, Hugo y MENTON, Mary

2011. *Contexto de REDD+ en Perú Motores, actores e instituciones*. Indonesia: Centro para la Investigación Forestal Internacional (CIFOR)

COLQUE, M.

- 2008 *Mapeo de actores en el área de influencia indirecta del Corredor Vial Amazonas Norte*. La paz: UICN-Fundación Mc Arthur. Informe APECO/UICN.

COMISIÓN AMBIENTAL MUNICIPAL SATIPO – CAMS

- 2014 “Diagnóstico Ambiental Local de la Provincia de Satipo”. *Satipo: Comisión Ambiental Municipal Satipo – CAMS*. Consulta: 5 de julio de 2017. <<http://siar.regionjunin.gob.pe>>

CONGRESO DE LA REPUBLICA

2005. Ley General deL Medio Ambiente. Lima. Consulta: 30 de octubre 2018.

<https://www.minam.gob.pe>

CORPORACIÓN FINANCIERA INTERNACIONAL GRUPO DEL BANCO MUNDIAL

2010. *Relaciones con la comunidad y otros actores sociales: Manual de prácticas recomendadas para las empresas que hacen negocios en mercados emergentes*. Washington: IFC.

CORREA, Elena

- 1999 *Impactos Socio-Económicos de grandes proyectos. Evaluación y manejo*. Bogotá: Fondo Fen. ED. Guadalupe Ltda. 1ra. Edición.

DEFENSORÍA DEL PUEBLO

- 2010 “Reporte de Conflictos Sociales N° 77”. Lima. *Defensoría del Pueblo del Perú*. Consulta: 14 de mayo de 2017. <<http://www.servindi.org>>

DÍAZ, Juan

- 2008 “La comunicación para el desarrollo: Extracto de la comunicación como herramienta esencial del desarrollo sostenible”. En A. Gumucio (Editor). *Antología de comunicación para el cambio social: lecturas históricas y contemporáneas*. La Paz: Plural Editores.

DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS SOCIO-AMBIENTALES. MTC

2004 Reglamento de Consulta y Participación Ciudadana en el Proceso de Evaluación Ambiental y Social en el Subsector Transportes. DGASA – MTC.

2005 *Manual de Gestión ambiental para Proyectos Viales*. Lima. MTCP.

2005 *Manual de Gestión Socio Ambiental para Proyectos Viales Departamentales República del Perú*. Lima: Ministerio de Transportes y Comunicaciones Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales Subsector Transportes. DGASA. MTC.

2006 *Manual de relaciones comunitarias para proyectos de infraestructura vial*. Lima: Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú.

2008 *Indicadores en infraestructura vial Socio Ambientales*. DGASA-MTC.

2010 *Indicadores Socio Ambientales*. Lima: Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú.

DOUROJEANNI, Marc, BARANDIARÁN, Alberto y DOUROJEANNI, Diego

2009. *Amazonía peruana en 2021 - Explotación de recursos naturales e infraestructuras: ¿Qué está pasando? ¿Qué es lo que significan para el futuro?* Lima: ProNaturaleza-Fundación Peruana para la Conservación de la Naturaleza. G y G Impresores SAC.

FRASER, Colin y RESTREPO-ESTRADA, Sonia

2008 “La evolución de la comunicación para el desarrollo” en: A. Gumicio (editor). *Antología de comunicación para el cambio social: lecturas históricas y contemporáneas*, La Paz: Plural Editores.

FERNÁNDEZ, ENRIQUE, Claudia y CUETO, Vanessa

2010. “Propuestas Para Construir Gobernanza”. La Amazonía A Través Del Transporte Sostenible. Lima: Realidades S.A.

FÉRNANDEZ, Lourdes y MORALES, Felipe

2010. *Desarrollo Territorial en Madre de Dios. Los impactos socio ambientales de la carretera interoceánica Sur – Lima*. Lima: Wildlife Conservation Society (WCS), con fondos de Gordon and Betty Moore Foundation. Realidades S.A.

FLECK, Leonardo, ADMEN, Marcos y PAINTER, Lilian

2007. “Carreteras y áreas protegidas: un análisis económico integrado de proyectos en el norte de la Amazonía Boliviana”. Consulta: 15 de marzo del 2016. <www.conservation-strategy.org>

GALLEGOS, L.

1999. “Manual para el Diseño participativo de estrategias de comunicación, Centro de Comunicación Voces Nuestras”. San Juan de Puerto Rico. Consultado: 26 de junio de 2017. <<http://www.vocesnuestras.org>>

GALARZA, Luisa

2010. “Diseño Del Corredor Económico Interoceánico Del Centro”. Consulta: 31 de enero de 2017. <https://www.ceplan.gob.pe>

GALLEGOS, Liliana

1999. *Manual para el Diseño participativo de estrategias de comunicación, Centro de Comunicación Voces Nuestras*. San Juan de Puerto Rico. Consultado: 26 de junio de 2017. <<http://www.vocesnuestras.org>>

GARCIA, Néstor

2006 *Diferentes, desiguales y desconectados: mapas de la interculturalidad*. Barcelona: Editorial Gedisa.

GARCÍA S., Julia

2004 Estudios descriptivos. En: *Nure Investigación*, N° 7, junio, 2004, pp. 1. <https://www.nureinvestigacion.es/OJS/index.php/nure/article/view/180/163>.

GARCIA, Néstor

2006 *Diferentes, desiguales y desconectados: mapas de la interculturalidad*. Barcelona: Editorial Gedisa.

GLAVE, Manuel

2010 “Ordenamiento Territorial y Desarrollo en el Perú: Notas Conceptuales y Balance de Logros y Limitaciones”. En *Desarrollo rural y recursos naturales*. pp. N° 126. Lima. Grupo de Análisis para el Desarrollo (GRADE).

2012 “Ordenamiento Territorial y Desarrollo en el Perú: Notas Conceptuales y Balance de Logros y Limitaciones. Desarrollo rural y recursos naturales”. Grupo de Análisis para el Desarrollo (GRADE). Lima, número 126, pp. 123 - 165.

<http://www.grade.org.pe/publicaciones/1113-ordenamiento-territorial-y-desarrollo-en-el-peru-notas-conceptuales-y-balance-de-logros-y-limitaciones/>

GOBIERNO REGIONAL JUNÍN

2008 Plan de Desarrollo Regional Concertado 2008-2015. Consulta: 27 de abril del 2016.
<file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Plan%20de%20Desarrollo%20Regional%20Concertado%202008%20-%202015.>

GOBIERNO REGIONAL JUNÍN

2017 Capítulo 2.8. *Los Pueblos Indígenas y el Caso de los Asháninkas*. Consultado: 9 de octubre de 2017. <<http://www.derechos.org>>

GÓMEZ, Carlos y ARANGO, Xochitl

2012. “Administración Pública y Gobernanza: El Papel de la Gestión de la Ética en las Organizaciones Públicas”. Consulta: 19 de enero de 2017. <*Daena: International Journal of Good Conscience*. 7(3) 109-122. Noviembre 2012. ISSN 1870-557X.>

GUERRA GARCÍA, Gustavo

2012. “Agenda y recomendaciones para aprovechar las oportunidades para el Perú a partir del potencial de integración del Eje de Integración y Desarrollo del Amazonas”. Consulta: 2 de marzo de 2017. <<http://www.fes.org.pe>>

GUMUCIO, Alfonso

2004 “El cuarto mosquetero: la comunicación para el cambio social, Investigación y desarrollo”. En *revista del Centro de Investigaciones en Desarrollo Humano*, ISSN 0121-3261, Vol. 12, N° 1, págs. 1-22. Instituto Ethos de Empresa y Responsabilidad Social. Consulta: 30 de Junio 2016. http://www1.ethos.org.br/EthosWeb/pt/29/o_que_e_rse/o_que_e_rse.aspx.

HERNÁNDEZ, S., Roberto, FERNÁNDEZ, C., Carlos, BAPTISTA, L., Lucia.

2010 Metodología de la Investigación. Quinta Edición. México DF. McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V., p. 83-84

INICIATIVA IIRSA EN EL PERÚ

- 2016 “Normatividad relacionada a la inversión, promoción o cofinanciamiento de los proyectos de infraestructura”. Consulta: 15 de mayo de 2017. <www.iirsa.com>

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES DE LA AMAZONÍA PERUANA – IIAP

2009. *Amazonia peruana: Visión de Desarrollo, Potencialidades y Desafíos*. Iquitos: Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana.

JAMES ANDERSON, Ronald

- 2002 Historias de cambio de los ashéninka. En: Mary Ruth Wise. *Comunidades y Culturas Peruanas N° 29*. Lima: Instituto Lingüístico de Verano.

JORDÁN, Glenda

- 2008 *Gestión socio ambiental en la Evaluación de proyectos viales en el Perú Caso: Pueblo de Ccatcca - Quispicanchis – Cusco*. Tesis de maestría en ciencias sociales. Quito: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO). Sede Ecuador.
<https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/xmlui/bitstream/handle/10469/803/TFLACSO-2008GJA.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

MARI SÁEZ, Víctor Manuel Alfonso

“El enfoque de la comunicación participativa para el desarrollo y su puesta en práctica en los medios Comunitarios”. Primera Revista Electrónica en América Latina Especializada en Comunicación. www.razonypalabra.org.mx:2.

MARINEZ, Paola, ORTEGA, Vanesa y RAMÍREZ, Mónica

- 2010 Diagnóstico de la gestión socio ambiental en proyectos viales concesionados en Colombia a partir de estudios de caso. *Informe: Especialización en Gestión Ambiental*. Medellín: Universidad de Antioquia. Facultad de Ingeniería

MINISTERIO DEL AMBIENTE

- 2009 Informe Nacional del Estado del Ambiente. Lima: Dirección General de Políticas, Normas e Instrumentos de Gestión Ambiental. *Ministerio del Ambiente – MINAM.*
- 2011 Informe Nacional del Estado del Ambiente. Lima: Dirección General de Políticas, Normas e Instrumentos de Gestión Ambiental. *Ministerio del Ambiente – MINAM.*

MINISTERIO DE EDUCACIÓN

- 2014 *Documento Nacional de del Perú Lenguas originarias.* Lima: Equipo de Desarrollo Educativo de las Lenguas de la DIGEIBIR. MINEDU. Corporación Gráfica Navarrete.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

- 2004 Directrices para la Elaboración y Aplicación de Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario para Proyectos de Infraestructura de Transporte. Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales. Sub Sector Transportes. MTC.
- 2006 Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial. Lima. *El peruano*, 10 de febrero del 2006. Consulta: 25 de noviembre del 2016.
- 2008 Glosario de términos de uso frecuente en proyectos de infraestructura vial. Resolución Ministerial N° 660-2008-MTC/02. Consultado: 13 de marzo del 2017. <<http://www.proviasnac.gob.pe>>
- 2009 *Marco de Gestión Ambiental y Social.* Lima: Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales. Programa Sectorial de Transporte Vial Perú PROVIAS NACIONAL. MTC.
- 2010 “Ayuda Memoria Departamento De Junín”. Lima. Consulta: 2 de enero del 2016.
<file:///C:/Users/Usuario/Downloads/JuninDic09.pdf>

- 2011 Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI). MTC.
- 2012 Plan Estratégico Sectorial Multianual Sector Transportes y Comunicaciones 2012-2016. *El peruano*. Lima, 21 de mayo del 2012. Consulta: 27 de enero del 2017.

MIRANDA, Ana

- 2010 *La Comunicación estratégica como herramienta para la resolución de conflictos: un Estudio De Caso*. Tesis de maestría en Comunicaciones. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. Escuela de Graduados.

MONTALVA, Carlos y SALAZAR, Dilma

- 2013 *Modelo Gestión Socio-Ambiental en Proyectos Viales*. Tesis de licenciatura de Ingeniería Civil Lima. Pontificia Universidad Católica del Perú. Facultad de Ciencias e Ingeniería.

ÑACO, Guillermo

2010. *Caracterización social y antropológica - Iquitos-Perú*. Iquitos: Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana Programa de Cambio Climático, Desarrollo Territorial y Ambiente – PROTERRA. Financiación: DEVIDA.

OLIVO, Julio

- 2013 “La iniciativa IIRSA y el Ordenamiento del Territorio. Continental. Área de integración solidaria”. FORUM SOLIDARIO PERÚ. Publicación financiada por *Global Greengrants Fund (GGF)*. Consulta: 29 de enero del 2016. <http://www.labor.org.pe>

ONAMIAP

- 2018 No Olvidemos la Masacre de Bagua. Consulta:19 de agosto del 2020.

Organización Nacional de Mujeres Indígenas Andinas y Amazónicas del Perú. onamiap.org.

Oriol Prats, Joan.

2003 “El Concepto y Análisis de la Gobernabilidad”. Revista Instituciones y Desarrollo. Número 14 -15, pp. 241.

OTZEN, Tamara y MANTEROLA Carlos

2017 Técnicas de muestreo sobre una población a estudio.
En: *Int. J. Morphol.*, 35(1), p. 227-232. Consulta: 13 de agosto del 2018.

<https://scielo.conicyt.cl/pdf/ijmorphol/v35n1/art37.pdf>

ORIOI, Joan.

2003 “El concepto y el análisis de la gobernabilidad”. Revista Instituciones y Desarrollo N° 14-15 págs. 239-269. Barcelona: Institut Internacional de Governabilitat de Catalunya, Còrsega Consultado: 22-de junio de 2017. <http://www.iigov.org>

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ. DIRECCIÓN DE ASUNTOS ACADÉMICOS.

2015 *Guía PUCP para el Registro y el Citado de Fuentes Documentales*. Lima: Textos. Investigación en competencias comunicativas. PUCP.

PROGRAMA PRO DESCENTRALIZACIÓN PRODES - USAID

2007 *Evaluación Rápida del Proceso de Descentralización 2006: Demarcación y Organización Territorial Informe de Hallazgos y Recomendaciones*. Lima: Programa Pro Descentralización PRODES – USAID. GMC Digital SAC.

QUINTANA, Ana

2004 “El Conflicto Socio ambiental y Estrategias de Manejo”. Consulta: 16 de octubre de 2016. <<http://www.fuhem.es>>

REÁTEGUI, Félix

2009 *“Etnicidad y exclusión durante el proceso de violencia”*. Colección Cuadernos para la Memoria Histórica N° 4. Lima: Instituto de Democracia y Derechos Humanos de la Pontificia Universidad Católica del Perú (IDEHPUCP).

SANBORN, Cynthia, HURTADO, Verónica, RAMÍREZ, Tania

2016 *La consulta previa en el Perú: avances y retos*.
Consulta: 25 de Enero de 2017 www.up.edu.pe/fondoeditorial

SERVAES, Jan y MALIKHAO, Patchanee.

2007. “Comunicación Participativa: ¿El Nuevo Paradigma?”. Redescomo. Número 4, pp. 47. Consulta: 14 de julio 2016.
<file:///C:/Users/Usuario/Downloads/DialnetComunicacionParticipativaElNuevoParadigma-3671275.pdf>.

SEPÚLVEDA, Sergio

2009. *Gestión Del Desarrollo Sostenible en Territorios Rurales: Métodos para la Planificación*. San José, Costa Rica: Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA). Impresión: IICA.

SHOBRIDGE, Diego

2004. “Perfil de Área Protegida – Perú Reserva Comunal Asháninka. ParksWatch”. Consulta: 30 de abril de 2016.
<<http://www.parkswatch.org>>

TORRES, Raúl

2014 “Intervenciones en la Red Vial Nacional – Lima: Cuenta General de la República”. Consultado: 4 de mayo del 2016.
<http://www.proviasnac.gob.pe>

VALDÉS, Jaime y PARIMBELLI, Matías

2013 *“Elementos Para El Desarrollo Sostenible Del Territorio Eje Del Amazonas Ampliado”*. COSIPLAN- IIRSA-UNASUR. Consulta: 28 de mayo de 2017. <http://www.iirsa.org>

VEBER, Hanne

2009. *Historias para nuestro futuro Yotantsi Ashi Otsipanki*. Lima: Centro de Recursos Interculturales. Editorial Tarea.

VERA VÉLEZ, Lamberto, UIPR, PONCE, P.R.

2015. *“La investigación Cualitativa”*. Consulta: 17 de abril de 2018. <http://www.ponce.inter.edu/cai/Comite-investigacion/investigacion-html>).

VELIT, Juan

1998. *“Gobernabilidad en el Perú y su Impacto Internacional”*. Consulta: 16 de marzo del 2016. [<file:///C:/Users/Usuario/Downloads/DialneaGobernabilidadEnEIPeruYSulImpactoInternacional-6302468.pdf>](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/DialneaGobernabilidadEnEIPeruYSulImpactoInternacional-6302468.pdf)

VELA, Lindon

2011 *El Corredor Bioceánico Nor Oriental, Como Eje Articulador de la Integración Macro Regional del Norte y Nororiente del Perú*. □ Informe□. Lambayeque.

VIGIL OLIVEROS, Nila

2010. *“Racismo en el discurso sobre los Asháninkas de Satipo”*. Revista *Discurso & Sociedad*, Volumen 4, numero 3, pp. 538-578. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.



ANEXO N° 1

Plan operativo para la investigación

ETAPAS	HERRAMIENTAS E INSTRUMENTOS	PROCEDIMIENTOS	DURACIÓN
Recolección de Información	Entrevista no estructurada	Selección de la muestra.	Mayo a Junio 2015
Clasificación y análisis de la información recogida	Revisión documental	Sistematización de la información obtenida.	Junio a Setiembre 2015
Redacción del informe final	Procesamiento manual de entrevistas	Triangulación de resultados Presentación de resultados preliminares	Setiembre a Diciembre 2015

Fuente: Elaboración Propia

ANEXO N° 2

Registro fotográfico del trabajo de campo



Foto N° 01. Entrevista a mujeres Asháninkas de la comunidad nativa de Puerto Ocopa



Foto N° 02. Entrevista en la vivienda de un morador de la Comunidad Nativa de Gloriabamba



Foto N° 03. Entrevista al Dirigente de la Comunidad Nativa de Puerto Ocopa



Foto N° 04. Entrevista a un poblador en la comunidad nativa de Gloriabamba



Foto N° 05. Entrevista a un poblador afectado por la Carretera del Km 55+18



Foto N° 06. Entrevista a una señora Asháninca de la comunidad nativa de Puerto Ocopa



Foto N° 07. Entrevista a una mujer Asháninca del Centro Poblado de Boca Satipo Km 52+00



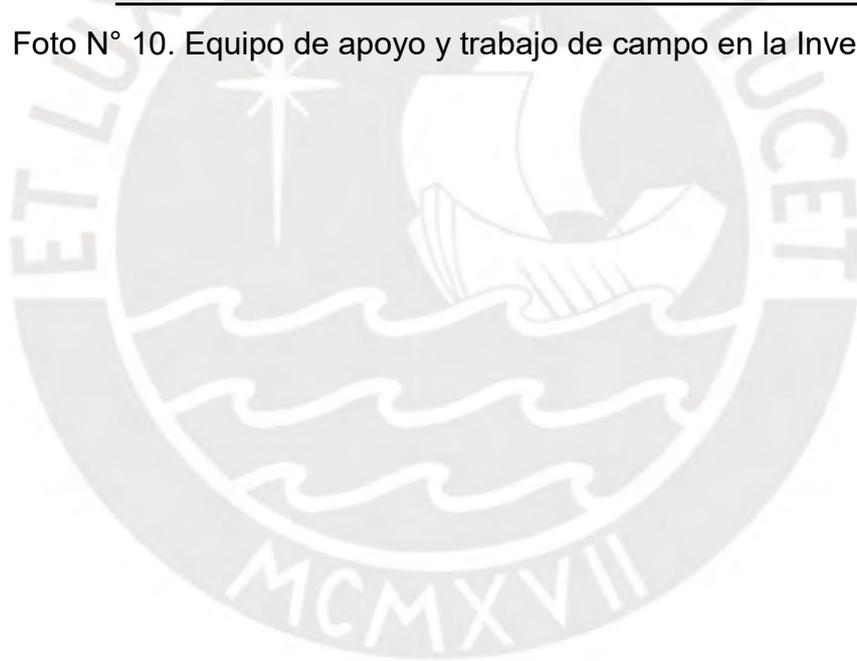
Foto N° 08. Entrevista a una moradora del Centro Poblado de Pueblo Libre



Foto N° 09. Entrevista al Residente de la Obra Mejoramiento y ampliación de la Carretera Satipo – Mazamari – Puerto Ocopa Ingeniero Edgar Enríquez Medrano.



Foto N° 10. Equipo de apoyo y trabajo de campo en la Investigación.



ANEXO N° 3

Entrevista a los pobladores beneficiarios del proyecto: mejoramiento de la carretera satipo mazamari-dv. Pangoa – pto ocopa

Nombre:	Edad:
Grado de Instrucción:	

1.- ¿Podría indicarme si sabe qué tipo de proyecto está realizando PROVIAS en estos momentos aquí?

- 1 ¿Sabe qué Proyecto?
- 2 ¿Sabe en qué consiste el proyecto?
- 3 ¿A usted le beneficia el proyecto?

Si		No	
¿Cómo?			

- 4 ¿Sabe si PROVIAS ha realizado reuniones informativas sobre el proyecto o los proyectos que realiza en esta comunidad?
- 5 ¿Usted ha sido convocado a alguna de las reuniones programadas?
- 6 ¿Sabe si existe un Plan de Relaciones comunitarias de PROVIAS?

Si		No	
¿Sabe en qué consiste?			

- 7 ¿Usted ha participado en alguna reunión que se haya convocado para informarle sobre la ejecución del Proyecto?

- 8 ¿Recuerda de qué temas se han hablado en las reuniones?
- 9 ¿En esas reuniones han dejado participar a la población convocada?
- 10 ¿Sabe si algunas de las opiniones o comentarios de los pobladores han sido tomados en cuenta?
- 11 ¿Ha recibido usted visitas en su domicilio de algún miembro del equipo ejecutor (Relacionista Comunitario)?

Si		No	
¿Recuerda el motivo de la visita?			

- 12 ¿Está de acuerdo con la implementación del proyecto (construcción de la carretera)?
- 13 ¿Sabe si la empresa ha desarrollado talleres dirigidos a la población?

Si		No	
¿Recuerda en qué han consistido?			
¿Recuerda los temas desarrollados?			

- 14 ¿Alguna vez a usted le han hecho alguna encuesta o entrevista donde le preguntaban su opinión acerca del Proyecto?

Encuesta	SI		NO	
Entrevista	SI		NO	

- 15 ¿Alguna vez le han invitado a formar parte, de la ejecución del proyecto?
- 16 ¿A usted o algún miembro de su familia, participa en la ejecución del proyecto?
- 17 De los siguientes medios de comunicación, marque los que utilizan con mayor frecuencia y jerarquice de acuerdo al uso:

Medio de Comunicación	Utiliza Medio de Comunicación		
	SI	NO	
Radio			

Televisión			
Periódico			
Otro			

18 ¿Sabe si en algún medio de comunicación, se ha informado acerca del Proyecto?

19 ¿Sabe en qué consiste, el Plan de Relaciones Comunitarias?

20 ¿Sabe quiénes se encargan de dirigir e implementar, el Plan de Relaciones Comunitarias?

21 ¿Conoce los Objetivos, del Plan de Relaciones Comunitarias?

Si		No	
¿Cuáles son?			

22 ¿Usted conoce a los Relacionistas Comunitarios del Proyecto, y los objetivos del trabajo desarrollados por ellos?

23 ¿Alguna vez le han explicado a usted, que es el Plan de Relaciones Comunitarias y sus objetivos en el Proyecto?

24 ¿Cuál es su opinión personal de los relacionistas Comunitarios?

25 ¿En algún momento los relacionistas comunitarios de la empresa, le han motivado para que firme algún documento sobre la ejecución de la obra?

26 Si en caso hubiere documentos:

27 ¿Sabe si en los documentos hay compromisos?

Si		No	
¿De quién es?			
¿Cuáles compromisos esta especificados en los documentos?			
¿Todos se cumplen?			

29 ¿Cuáles son los principales problemas de su Comunidad?

30 ¿Antes de iniciarse el proyecto, le han consultado sobre sus intereses como integrante de la comunidad?

31 ¿Siente usted si la obra en plena ejecución realizando, responde de forma a una necesidad de la gente?

Si		No	
¿Por qué?			

32 ¿Qué necesidad o problema se ha resuelto con la implementación del Proyecto?

33 ¿La construcción de la carretera ha alterado de alguna forma su vida cotidiana o le ha generado problemas?

Si		No	
¿Qué tipo de problemas?			

34 ¿La empresa se ha hecho cargo de los problemas generados a consecuencia de la implementación del Proyecto?

35 ¿Usted sabe si la empresa cuenta con un área de atención a los pobladores, afectados por las obras ejecutadas por la empresa o sufren de necesidades urgentes?

36 ¿El Proyecto ha cumplido con las promesas de solucionar las afectaciones sufridas y problemas generados por las obras de ingeniería?

37 ¿Qué opina usted del Proyecto y si está implementando acciones en beneficio de la población afectada?

38 ¿Según su opinión, el proyecto ha traído más beneficios o problemas a la comunidad?

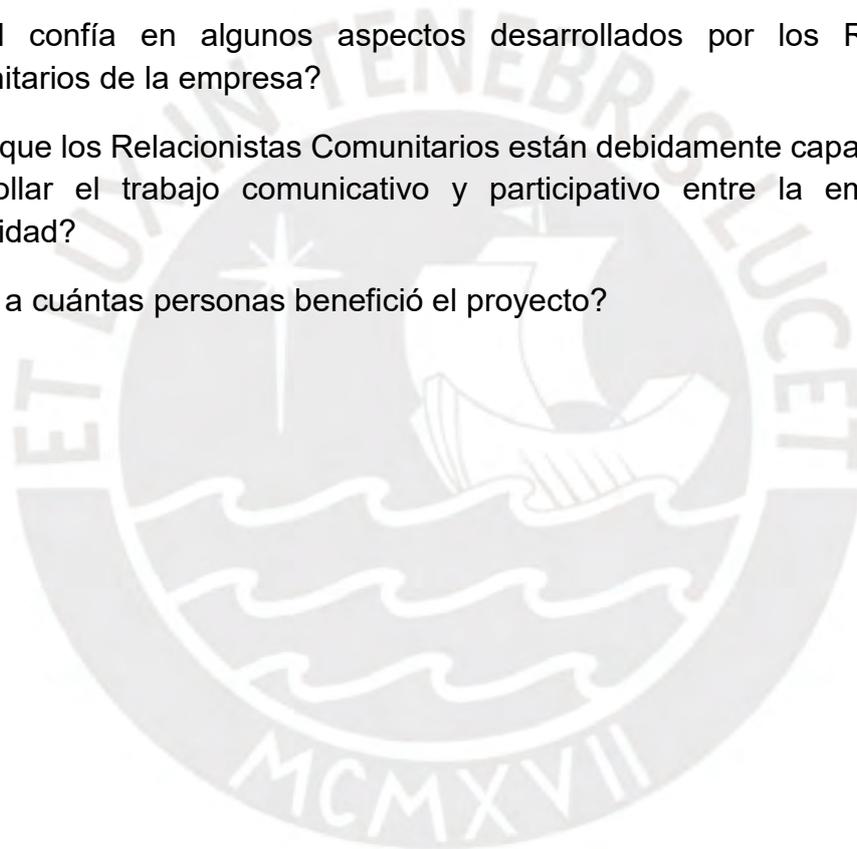
39 ¿Cuáles eran sus expectativas personales, antes del inicio de obras en el Proyecto?

40 ¿A estas alturas de la implementación del proyecto, su opinión ha cambiado con referencia a su opinión inicial?

Si		No	
¿En qué?			

¿Por qué?

- 41 ¿Qué actividades realizadas por el personal del Proyecto cambiaron su opinión?
- 42 ¿Ayuda el proyecto al desarrollo de la comunidad?
- 43 ¿Cree usted si el Proyecto vial es importante para su vida?
- 44 ¿Qué esperas o esperabas del Proyecto?
- 45 ¿Cree que los Relacionistas Comunitarios son sinceros?
- 46 ¿Usted confía en algunos aspectos desarrollados por los Relacionistas Comunitarios de la empresa?
- 47 ¿Cree que los Relacionistas Comunitarios están debidamente capacitados para desarrollar el trabajo comunicativo y participativo entre la empresa y la comunidad?
- 48 ¿Sabe a cuántas personas benefició el proyecto?



ANEXO N° 4

Entrevista a los relacionistas comunitarios del proyecto mejoramiento de la carretera satipo mazamari – dv. pangoa – pto. Ocopa

Nombre:	Edad:
Grado de Instrucción:	

- 1 ¿Conoce los proyectos implementados por PROVIAS en la localidad aparte del que se está implementando en esta comunidad?
- 2 ¿Desde cuándo forma parte usted del proyecto?
- 3 ¿En qué consiste el proyecto?
- 4 ¿Cuáles son sus principales funciones?
- 5 ¿De todas las funciones o tareas encomendadas, cuáles han sido las más fáciles de realizar?
- 6 ¿De todas las funciones o tareas encomendadas cuáles han sido las más complicadas de realizar?
- 7 ¿Con quiénes se interrelaciona(n), a través de la ejecución del presente proyecto?
- 8 ¿Según su opinión cómo beneficia el proyecto a la comunidad?
- 9 ¿En qué consiste el Plan de Relaciones Comunitarias?
- 10 ¿Con cuántas personas trabaja usted?
- 11 ¿Desde el inicio del proyecto, recuerda cuantas reuniones informativas ha convocado PROVIAS para informar sobre el proyecto?
- 12 ¿Usted ha estado o ha participado en esas reuniones?
- 13 ¿Las reuniones iniciales de que trataron?
- 14 ¿Recuerda cómo fue el nivel de participación de los pobladores a las reuniones convocadas?
- 15 ¿Le ha sido fácil conectarse con la comunidad?
- 16 ¿Usted ha convocado a alguna de las reuniones?
- 17 ¿En las reuniones convocadas por el proyecto las opiniones o comentarios de los pobladores se toman en consideración?

Todas	Solo algunas	Muy Pocas	Ninguna
¿Por qué?			

18 ¿Ha habido o hay miembros de la comunidad que se han convertido en sus aliados para ayudar a llegar a acuerdos?

Si		No	
¿Quiénes?			

19 ¿Ha habido o hay miembros de la comunidad que se han opuesto rotundamente a la propuesta del proyecto?

Si		No	
¿Quiénes?			
¿Se superaron los problemas generados?			
¿Cómo lo lograron?			

20 ¿Usted ha realizado visitas al domicilio de los pobladores de la comunidad?

Si		No	
¿Cuál era el motivo de su visita?			

21 ¿Alguna vez usted les ha hecho alguna encuesta o entrevista a los pobladores de la comunidad dónde le preguntaban su opinión acerca del Proyecto?

Encuesta	SI		NO	
Entrevista	SI		NO	

22 ¿El proyecto ha invitado a algunos pobladores a formar parte de la ejecución del proyecto?

- 23 ¿Sabe si algún miembro de la comunidad o algún miembro de su familia participa en la ejecución del proyecto?
- 24 ¿Qué tipo herramientas utilizan, en el Plan de Relaciones Comunitarias del Proyecto?
- 25 ¿Con que frecuencia, son utilizadas estas herramientas en el Proyecto?
- 26 ¿Cuáles son los criterios tomados en cuenta para la utilización de estas herramientas?
- 27 ¿Cuál de las herramientas utilizadas, ha facilitado la comunicación con la población beneficiada?
- 28 ¿El uso de estas herramientas ha favorecido en la implementación del Plan de Relaciones Comunitarias?
- 29 ¿Qué tipo medios de llegada a la población se utilizan en el Plan de Relaciones Comunitarias del proyecto?
- 30 ¿En qué criterios se han basado para elegir estos medios de llegada a la población?
- 31 ¿El uso de estos medios han favorecido la comunicación con la población beneficiada?
- 32 ¿Usted considera que con el uso de estos medios de llegada a la población beneficiada ha logrado una eficiente implementación del PRC del Proyecto?
- 33 ¿Cuáles son los objetivos del Plan de Relaciones Comunitarias?
- 34 ¿Quiénes se encargan de dirigir e implementar el Plan de Relaciones Comunitarias?
- 35 ¿Lo han capacitado a usted antes de participar en la ejecución del PRC?
- 36 ¿En algún momento usted ha motivado para que los beneficiarios del proyecto firmen algún documento sobre la ejecución de la obra?
- 37 ¿Sabe si en los documentos hay compromisos?

Si	No
¿De quién es?	
¿Qué compromisos hay?	
¿Todos se cumplen?	

- 38 ¿Usted cree que estos objetivos PRC del Proyecto se adecuan a la realidad de la población beneficiada?
- 39 ¿Qué tipos de actividades han realizado para que los objetivos se cumplan?

- 40 ¿Cuál de los objetivos del PRC del Proyecto se han cumplido de forma satisfactoria?
- 41 ¿La empresa donde usted labora dentro de sus políticas toma en cuenta los objetivos del PRC?
- 42 ¿La empresa ayuda a que los objetivos del PRC se cumplan?
- 43 ¿La empresa qué facilidades le ha brindado a usted para el logro de los objetivos PRC del Proyecto?
- 44 ¿Qué dificultades se han presentado en el cumplimiento de estos objetivos?
- 45 ¿En su empresa consideran importantes los objetivos del PRC?
- 46 ¿En qué ha favorecido al Proyecto la implementación de los objetivos del PRC?
- 47 ¿Según su opinión cuáles son los principales problemas de tiene la Comunidad?
- 48 ¿Sabe si antes de que se inicie el proyecto, le han consultado a la comunidad sobre sus intereses comunidad?
- 49 ¿Usted siente que la obra en la que usted está participando responde a una necesidad de la gente?

Si		No	
¿Por qué?			

- 50 ¿Qué necesidad o problema se ha resuelto con la implementación del Proyecto?
- 51 ¿Sabe si la construcción de la carretera ha alterado de alguna forma la vida cotidiana de los pobladores o les ha generado problemas?

Si		No	
¿Qué tipo de problemas?			

- 52 ¿La empresa se ha hecho cargo de los problemas generados a consecuencia de la implementación del Proyecto?

- 53 ¿Sabe si el área de atención de la empresa que atiende o escucha a los pobladores que sufren afectaciones o necesidades urgentes les han ayudado a resolver los problemas generados?
- 54 ¿El Proyecto ha cumplido con todas las promesas que hizo con respecto a las afectaciones sufridas y problemas generados?
- 55 ¿Qué tipo de problemas son las más frecuentes en la población a causa del Proyecto?
- 56 ¿Las necesidades de la población beneficiaria que tipo de respuesta tienen por parte de ustedes?
- 57 ¿Qué opina usted del Proyecto que se está implementando?
- 58 ¿Según su opinión, el proyecto ha traído más beneficios o problemas a la comunidad?
- 59 ¿Sabe cuáles eran las expectativas de la comunidad antes de que se inicie el Proyecto?
- 60 ¿Ayuda el proyecto al desarrollo de la comunidad?
- 61 ¿Cree usted que el Proyecto es importante para la vida de los pobladores?
- 62 ¿Qué esperas o esperabas del Proyecto?
- 63 ¿Sabe a cuántas personas benefició el proyecto?
- 64 ¿Usted y sus compañeros de trabajo se sienten debidamente capacitados para desarrollar el trabajo encomendado Ud?
- 65 ¿Qué tipo de percepción cree usted que tiene la población acerca del Proyecto?
- 66 ¿Por qué cree que tienen esa percepción?
- 67 ¿Ustedes creen que la implementación del PRC en la población beneficiaria ha influenciado para que tengan esa percepción acerca del Proyecto?
- 68 ¿La implementación del PRC ha favorecido o desfavorecido en la percepción de la población acerca del Proyecto?
- 69 ¿Cuál cree usted que era la percepción inicial que tenía la población beneficiaria del Proyecto?

- 70 ¿Cuál es la actual percepción que usted ha podido sentir en la población respecto al proyecto?
- 71 ¿Cómo empresas están ustedes satisfechos con la percepción que tiene la población beneficiaria sobre el Proyecto?
- 72 ¿La percepción de la población beneficiaria ha facilitado o ha dificultado alguna de las etapas de implementación del PRC del Proyecto?



Anexo 5.

Variables y su definición

VARIABLES	DEFINICION
Herramientas y medios de llegada	Uso de Herramientas y medios de llegada son las acciones que se realizan para que la población tenga conocimiento del PRC Proyecto.
Implementación de los objetivos del PRC	Están adecuadamente implementados los objetivos del PRC hace referencia a si estos están acondicionándose a la realidad de la población.
Necesidades de la población	Las necesidades de la población beneficiaria hacen referencia a la satisfacción e insatisfacción de la implementación del PRC del Proyecto.
Percepción de la población	La percepción de la población se refiere a la evaluación de calidad del servicio, como esta lo califica.

Fuente: Elaboración Propia

Anexo 6.

Variables e indicadores

VARIABLES	INDICADORES
Herramientas y medios de llegada que se utilizan	Numero de herramientas y medios de llegada, utilizadas en el Plan de Relaciones Comunitarias.
	Tipo de herramientas y medios de llegada, usadas en la población.
	Frecuencia de utilización de herramientas y medios de llegada, usadas en el Plan de Relaciones Comunitarias
Adecuada implementación los objetivos del PRC	Numero de objetivos implementados en el Plan de Relaciones comunitarias tipo de Objetivos implementados en el Plan de Relaciones comunitarias
Necesidades de la población beneficiaria se hallan cubiertas	Numero de necesidades identificadas en la población beneficiaria.
	Tipo de necesidades cubiertas por el PRC del Proyecto
	Niveles de respuestas
	Porcentaje de necesidades
Percepción de la población del Proyecto	Numero de comunidades evaluadas, acerca de la percepción del Plan de Relaciones comunitarias.
	Frecuencia de difusión informativa, a la población sobre el PRC del Proyecto
	Grado de información de la población, acerca del PRC del Proyecto

Fuente: Elaboración Propia

Anexo 7.

Columna vertebral con variables e indicador

Problema-Oportunidad	Objetivos	Preguntas	Variables	Indicadores	
<p>¿Cuáles son los factores que estarían limitando o contribuyendo a la implementación del Plan de Relaciones Comunitarias del Proyecto: Mejoramiento de la Carretera Satipo Mazamari División Pango Puerto Ocopa Departamento de Junín Provincia de Satipo?</p>	<p>Definir si las herramientas y medios de llegada a la población que se utilizan en el Plan de Relaciones Comunitarias en el Proyecto facilitan su implementación.</p>	<p>¿Las herramientas y medios de llegada a la población que se utilizan en el Plan de Relaciones Comunitarias del proyecto facilitan su implementación?</p>	<p>Uso Herramientas y medios de llegada que se utilizan</p>	<p>Numero de herramientas y medios de llegada que utilizan en el Plan de Relaciones Comunitarias.</p>	
				<p>Tipo de herramientas y medios de llegada a la población.</p>	
				<p>Frecuencia de utilización de herramientas y medios de llegada que utilizan en el Plan de Relaciones Comunitarias</p>	
			<p>¿Se hallan adecuadamente implementados los objetivos del Plan de Relaciones Comunitarias en el Proyecto?</p>	<p>están adecuadamente implementados los objetivos del</p>	<p>Numero de objetivos implementados en el Plan de Relaciones comunitarias</p>
					<p>tipo de Objetivos implementados en el Plan de Relaciones comunitarias</p>
	<p>Determinar si el Plan de Relaciones Comunitarias del Proyecto responde a las necesidades de la población beneficiaria</p>		<p>¿El Plan de Relaciones Comunitarias del Proyecto responde a las necesidades de la población beneficiaria?</p>	<p>las necesidades de la población beneficiaria se hallan</p>	<p>Numero de necesidades cubiertas en la población beneficiaria.</p>
					<p>Tipo de necesidades cubiertas por el PRC del Proyecto.</p>
	<p>Conocer cuál es la percepción de la población beneficiaria acerca del proyecto.</p>		<p>¿Cuál es percepción de la población beneficiaria acerca del proyecto?</p>	<p>Percepción de la población acerca del Plan de RC del Proyecto</p>	<p>Numero de comunidades evaluadas acerca de la percepción del Plan de Relaciones comunitarias.</p>
					<p>Frecuencia de difusión informativa a la población sobre el PRC del Proyecto</p>
					<p>Grado de información de la población acerca del PRC del Proyecto</p>

Fuente: Elaboración Propia