Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Universidad del Perú. Decana de América
Facultad de Ciencias Sociales
Escuela Profesional de Sociología

Gestión social: una mirada sociológica a la rehabilitación y mejoramiento de la carretera Huallanca - Caraz

TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

Para optar el Título Profesional de Licenciado en Sociología

AUTOR

Jorge Yampier PACHAS QUISPE

ASESOR

Dra. Carmen Aurora Marcela VILDOSO CHIRINOS

Lima, Perú

2026



Reconocimiento - No Comercial - Compartir Igual - Sin restricciones adicionales

https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/

Usted puede distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir del documento original de modo no comercial, siempre y cuando se dé crédito al autor del documento y se licencien las nuevas creaciones bajo las mismas condiciones. No se permite aplicar términos legales o medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier cosa que permita esta licencia.

Referencia bibliográfica

Pachas, J. (2026). *Gestión social: una mirada sociológica a la rehabilitación y mejoramiento de la carretera Huallanca - Caraz*. [Trabajo de suficiencia profesional de pregrado, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Facultad de Ciencias Sociales, Escuela Profesional de Sociología]. Repositorio institucional Cybertesis UNMSM.

Metadatos complementarios

Datos de autor	
Nombres y apellidos	Jorge Yampier Pachas Quispe
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	78375118
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0002-6993-2282
Datos de asesor	
Nombres y apellidos	Carmen Aurora Marcela Vildoso Chirinos
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	07247484
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0001-8923-5751
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	Anderson Alexis García Cristóbal
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	44929422
Miembro del jurado 1	
Nombres y apellidos	Ademar Elliot Diaz Aparicio
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	09462707
Miembro del jurado 2	
Nombres y apellidos	Bianca Garduño Bello
Tipo de documento de identidad	C.E.
Número de documento de identidad	004769587
Datos de investigación	

Línea de investigación	No Aplica
Grupo de investigación	No Aplica
Agencia de financiamiento	No Aplica
Ubicación geográfica de la investigación	País: Perú Departamento: Áncash Provincia: Huaylas Distrito: Caraz Calle: s/n Latitud: 9°02′54″ Longitud: 77°48′39″
Año o rango de años en que se realizó la investigación	Agosto 2025 – Abril 2026
URL de disciplinas OCDE	Sociología: https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.04.01

UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS
(Universidad del Perú, DECANA DE AMÉRICA)
Facultad de Ciencias Sociales
VICEDECANATO ACADÉMICO

ACTA DE SUSTENTACIÓN
DEL TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

En Lima, siendo el día 18 de abril del dos mil veintiséis se reunieron los Miembros del **JURADO CALIFICADOR** integrado por los profesores: Mg. Anderson Alexis García Cristóbal (Presidente) Dr. Ademar Elliot Diaz Aparicio (Miembro) y Dra. Bianca Garduño Bello (Miembro).

Verificado el Trabajo de Suficiencia Profesional **"GESTIÓN SOCIAL: UNA MIRADA SOCIOLÓGICA A LA REAHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA HUALLANCA – CARAZ"** presentado por el bachiller: **Jorge Yampier PACHAS QUISPE**, concluida la sustentación, el Jurado procedió a la calificación con el siguiente resultado:

16 (DIECISEIS)

Luego del proceso de sustentación y calificación y comunicado el resultado al graduando.

El Jurado de conformidad al Reglamento General de Grados y Títulos de la Facultad, acordó otorgar al Bachiller: **Jorge Yampier PACHAS QUISPE**, el **TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADO en SOCIOLOGÍA** y para dar constancia se extendió la presente Acta y firmaron:

.....
Mg. Anderson Alexis García Cristóbal
Presidente

.....
Dr. Ademar Elliot Diaz Aparicio
Miembro

.....
Dra. Bianca Garduño Bello
Miembro

.....
Dra. Carmen Aurora Marcela Vildoso Chirinos
Asesora

UNMSM
Firmado digitalmente por MELENDEZ DE LA CRUZ Juan Felipe FAU 20148092282 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19.06.2026 08:57:33 -05:00

.....
Dr. Juan Felipe Meléndez De La Cruz
Vicedecano Académico

sa.

UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS
(Universidad del Perú, DECANA DE AMÉRICA)

Anexo 1

CERTIFICADO DE SIMILITUD

Yo, Carmen Aurora Marcela Vildoso Chirinos, en mi condición de asesora con el Dictamen N°004-2026-EPS-FCCSS/UNMSM, del Trabajo de Suficiencia Profesional, cuyo título es: **"GESTIÓN SOCIAL: UNA MIRADA SOCIOLÓGICA A LA REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA HUALLANCA - CARAZ"** presentado por el bachiller **JORGE YAMPIER PACHAS QUISPE** para optar el título profesional de Licenciado en Sociología.

CERTIFICO que se ha cumplido con lo establecido en la Directiva de Originalidad y de Similitud de Trabajos Académicos, de Investigación y Producción Intelectual. Según la revisión, análisis y evaluación mediante la plataforma PIDS, el documento evaluado cuenta con el **8%** de similitud, nivel PERMITIDO para continuar con los trámites correspondientes y para su **publicación en el repositorio institucional.**

Se emite el presente certificado en cumplimiento de lo establecido en las normas vigentes, como uno de los requisitos para la obtención del título profesional de Licenciado en Sociología.

Lima, 1 de julio del 2026.

Firma de la Asesora :

Nombres y Apellidos del docente : Carmen Aurora Marcela Vildoso Chirinos

DNI 07247484

La vigencia del presente certificado corresponde a un período de noventa (90) días desde la fecha de emisión, siempre que no haya observaciones en el texto durante el proceso de revisión por el jurado informante o surja alguna contingencia.

ÍNDICE

1. SUMILLA 4
2. PRESENTACIÓN 5
2.1. Breve introducción 5
2.2. Breve recuento de la experiencia. 5
2.3. Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 5
2.4. Público al que va dirigido el informe. 5
2.5. Justificación 5
3. DESCRIPCIÓN DE LA EXPERIENCIA 6
3.1. Consorcio Carretero Huallanca 6
3.2. Relacionista Comunitario en el Consorcio Carretero Huallanca 6
3.3. Contexto de la intervención 7
3.4. Objetivos de la intervención 9
3.5. Actores involucrados. 10
4. OBJETIVOS 11
4.1. Objetivo general 11
4.2. Objetivos específicos: 11
5. PREGUNTAS ORIENTADORAS: 11
5.1. Pregunta General 11
5.2. Preguntas Específicas: 11
6. MARCO TEÓRICO 11
6.1. Antecedentes 11
6.2. Bases Teóricas 13
6.3. Marco Conceptual 14
7. METODOLOGÍA DE SISTEMATIZACIÓN 14
7.1. Método de investigación: 14
7.2. Diseño de investigación 14
7.3. Objeto de investigación: 14
7.4. Unidad de análisis 14
7.5. Técnicas utilizadas: 15
7.6. Fuentes de información: 15
7.7. Estrategias utilizadas. 15
7.8. Criterios éticos 15
8. RECONSTRUCCIÓN DE LA EXPERIENCIA 16
8.1. Situación inicial 16
8.2. Perspectiva de los actores 17
8.3. Fases del proceso 19
8.4. Momentos críticos y decisiones tomadas 21
8.5. Modificaciones realizadas en la estrategia inicial 23

9. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN 24
9.1. Introducción 24
9.2. Patrones y aprendizajes emergentes 25
9.3. Relación con el marco teórico 29
9.4. Impacto y cambios generados. 30
10. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 34
10.1. Conclusiones generales 34
10.2. Recomendaciones 34
10.3. Reflexiones finales 35
11. BIBLIOGRAFÍA 36
12. ANEXOS 38
12.1. Anexos de evidencia de Gestión Social 38

1. SUMILLA

La presente sistematización de experiencia profesional analiza el rol de la gestión social y la intervención sociológica en el **proyecto de "Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Huallanca – Caraz"**, ejecutado en la provincia de Huaylas, departamento de Áncash. El objetivo central es dar a conocer mi desempeño profesional de sociólogo como Relacionista Comunitario dentro del Consorcio Carretero Huallanca, enfocándose en garantizar la viabilidad social del proyecto mediante la obtención de la licencia social y la prevención de conflictos.

La experiencia desarrollada inició en agosto de 2025, en esta sistematización se busca emplear un enfoque cualitativo y descriptivo-analítico para reconstruir las estrategias de intervención en un área de influencia directa que abarca los distritos de Caraz, Huata, Mato, Huaylas y Huallanca. El trabajo destaca cómo la ejecución de actividades de gestión social del sociólogo, genera desarrollo comunitario de la población local producto del mejoramiento de la carretera Caraz – Huallanca.

Como resultado, se identifican factores importantes para el desarrollo comunitario y la sostenibilidad de la obra, tales como la dinamización económica local y el posterior fortalecimiento del potencial turístico de la zona (Cañón del Pato). Asimismo, se concluye que el trabajo de relacionamiento y la prevención de conflictos sociales son ejes estratégicos que generan gran impacto social, revalorizando la pertinencia de la sociología en proyectos y gestión de carreteras, que fomentan la conectividad y el desarrollo regional.

Palabras clave: Gestión Social, Relaciones Comunitarias, Conflicto Social, Licencia Social, Desarrollo Comunitario.

2. PRESENTACIÓN

2.1. Breve introducción acerca la propia trayectoria laboral

Sociólogo por la UNMSM con especialización en Gestión de Relaciones Comunitarias y Desarrollo Territorial. Cuento con una trayectoria sólida en la prevención y transformación de conflictos sociales en contextos de alta complejidad, incluyendo sectores de minería (exploración y operación), construcción de infraestructura vial y concesiones. Experto en asegurar la licencia social y fortalecer el vínculo entre empresa, estado y comunidad.

2.2. Recuento de la experiencia a ser sistematizada y su contexto.

El presente trabajo de sistematización describe mi desempeño profesional como Relacionista Comunitario en el proyecto de "Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Huallanca - Caraz", ejecutado en la provincia de Huaylas, departamento de Áncash. El trabajo iniciado desde agosto de 2025 hasta la actualidad, se desarrolla en un área de influencia directa que abarca los distritos de Caraz, Huata, Mato, Huaylas y Huallanca, teniendo retos técnicos, culturales y conflictos sociales que afrontar.

2.3. Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

La presente sistematización se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), principalmente con el **ODS 9 (Infraestructura)**, al viabilizar una obra clave para la conectividad regional; el **ODS 8 (Trabajo Decente)**, mediante la promoción del empleo local y la dinamización económica en el tramo Caraz-Huallanca; y el **ODS 16 (Paz e Instituciones Sólidas)**, al priorizar la prevención de conflictos y el diálogo democrático como ejes de la gestión social.

2.4. Público al que va dirigido el informe.

El presente Trabajo de Suficiencia Profesional está dirigido a un público multidisciplinario que abarca desde el ámbito académico hasta el profesional y social. Su propósito es brindar a los especialistas en sociología, gestión social y relaciones comunitarias una base analítica sobre el rol estratégico del relacionista comunitario. A través de la sistematización de la experiencia en el proyecto de la carretera Huallanca - Caraz, se busca ofrecer nociones claras para garantizar la viabilidad social y la prevención de conflictos en proyectos de infraestructura vial.

2.5. Justificación

Es importante comprender que una carretera no solamente es una infraestructura de asfalto, sino es un importante canal de comunicación entre poblaciones y comunidades, la cual entrelaza dinámicas sociales complejas, desde el turismo, problemas sociales y generación agrícola en la zona. Cabe resaltar, que actualmente en el Perú existe una brecha de

desigualdades sociales vigentes, por tal motivo, la mejora de las carreteras es el catalizador para el ejercicio de derechos ciudadanos, el acceso a servicios básicos y el fortalecimiento de la seguridad alimentaria al conectar los centros de producción rural con los mercados urbanos.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través de sus planes estratégicos y su programa de licitaciones públicas, busca rehabilitar y construir carreteras a nivel nacional, mediante la inversión en infraestructura vial. No obstante, la viabilidad de este ambicioso plan de licitaciones no depende exclusivamente del factor presupuestal, ingeniería o técnico, sino de la viabilidad social, por tal motivo, es relevante el papel del Relacionista Comunitario en la gestión de conflictos sociales.

La sistematización de mi experiencia profesional desarrollada como Relacionista Comunitario busca revalorizar la importancia del sociólogo y su trabajo dentro de la gestión social, buscando la prevención de conflictos sociales y viabilizar el proyecto de construcción de carretera logrando la licencia social con las comunidades y poblaciones locales.

3. DESCRIPCIÓN DE LA EXPERIENCIA

3.1. Consorcio Carretero Huallanca

Consorcio Carretero Huallanca es una asociación empresarial, la cual está conformada por las empresas SUPERCONCRETO DEL PERÚ, COVIAL PERÚ S.A.C. y ENERGOPROJEKT NISKOGRANDJA S.A. SUCURSAL DE PERÚ. Consorcio Carretero Huallanca participó de la Licitación Pública N°009-2024-MTC/20 para la ejecución de la obra “Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Huallanca – Caraz”.

El 10 de junio del 2025, el comité de selección adjudicó la buena pro al Consorcio Carretero Huallanca, por un monto S/ 523,040,998.72, siendo el pazo de ejecución de obra 1,100 días calendario (03 años).

Consorcio Carretero Huallanca es una empresa dedicada a la construcción de edificaciones inmobiliarias y hospitales, además construcción y mantenimiento de carreteras, teniendo proyectos en Puno, Áncash, La Libertad, Apurímac, Huánuco, Lima Provincia y Lima Metropolitana.

3.2. Relacionista Comunitario en el Consorcio Carretero Huallanca

Es importante la función del Relacionista Comunitario en el proyecto "Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Huallanca - Caraz", teniendo un rol estratégico de mediación sociológica.

- La función primordial es asegurar que el proyecto cuente con la aceptación de las poblaciones del Área de Influencia Directa (AID).
- Dado que la zona de Huallanca es considerada como una zona de alta conflictividad por sus constantes demandas, la función del Relacionista Comunitario es vital para darle viabilidad operativa a la empresa en la zona.
- El relacionista comunitario mediante programas sociales contribuye a la creación de beneficios directos a las comunidades de Caraz, Huata, Mato, Huaylas y Huallanca (Empleo local, venta de bienes y servicios locales, proyectos de desarrollo sostenible, etc.).
- El sociólogo en campo actúa como el nexo con la estructura social y el territorio.

3.3. Contexto de la intervención

La Carretera Huallanca – Caraz está ubicada en la provincia de Huaylas, en la región Ancash; región que se encuentra al norte del departamento de Lima y colindante con los departamentos de La Libertad y Huánuco. Áncash se ubica en el Sector Central del Perú, abarcando las regiones de la Costa y Sierra.

El tramo Huallanca – Caraz se encuentra dentro de la Ruta PE-3N de la Red Vial Nacional que constituye la carretera longitudinal de la Sierra, con origen en la ciudad de la Oroya.

Población del AID

El área de influencia directa del proyecto considera una franja de 20 metros a cada lado de la vía, considerando así los Centros Poblados que pertenecen a los distritos de Caraz, Huata, Mato, Huallanca y Huaylas.

FIGURA N°01

Población del Área de Influencia Directa del Proyecto			
Departamento	Provincia	Distrito	Centro Poblado
Ancash	Huaylas	Caraz	Caraz
			Yanahuara
			Yuracoto
			Choquechaca
		Huata	Huata
		Mato	Fundo Pomacucho Bajo
			Villa Sucre
			Comunidad Campesina Pachacutec
			Caserío San Diego
		Huaylas	Comunidad Campesina Huaylas
		Huallanca	Molinopampa
			Huallanca

Fuente: Expediente Técnico del Proyecto.

Caraz

El distrito de Caraz, es la ciudad más poblada de la provincia de Huaylas, siendo la capital de la provincia, está ubicada al margen del río Santa. En el año 1850, el geógrafo investigador, Antonio Raimondi realizó una investigación de campo en el callejón de Huaylas, a cada lugar que visitaba le realiza le colocaba una denominación de acuerdo a la experiencia que vivía, llamó a la provincia de Huaraz, 'presunción' porque se decía que eran personas presumidas; a Yungay, 'hermosura', por la imponente presencia del Huascarán; a Caraz, 'dulzura', por sus riquísimos dulces, a Recuay, 'ladronera' porque aquí sufrió el robo de algunas de sus pertenencias y a Carhuaz, "borrachera" porque tanto en la ida y vuelta por la ciudad, dicha ciudad se encontraba en una celebración patrona.

La ciudad de Caraz es una de las ciudades que más expectativa le genera los trabajos de la rehabilitación y mantenimiento de la Carretera: Caraz – Huallanca; debido que se tienen intereses de tener puestos laborales, tanto mano de obra calificada y no calificada, además, se busca beneficiarse con la oferta de bienes y servicios locales para la empresa.

La relevancia turística de Caraz radica en su ubicación estratégica respecto al nevado Alpamayo y la laguna Parón. Ambos puntos de interés generan un flujo constante de turismo receptivo e interno, consolidando a la ciudad como un eje recreativo clave en la zona.

Huata

El distrito de Huata es uno de los diez distritos que integran la provincia de Huaylas ubicada en el Departamento de Ancash, bajo la administración del Gobierno regional de Ancash.

Huata posee un clima templado y seco de 15º a 19ºC. Entre los distritos de la provincia está considerado como el de mejor clima, por tal motivo, en el distrito una de las principales actividades económicas es la agricultura.

El distrito de Huata se encuentra alejado de la carretera Caraz – Huallanca, asimismo, busca mejorar las conexiones con esta carretera, con el objetivo de mejorar los accesos y el comercio local.

Mato

Mato es un distrito con grandes áreas agrícolas, es considerada como una zona rural, siendo su capital la localidad de "Villa Sucre".

Asimismo, es otro de los distritos que se beneficia del proyecto, siendo considerado por el expediente técnico del proyecto como área de influencia directa (AID).

Huaylas

Huaylas es una de las zonas más antiguas e históricas del Perú, creada inicialmente como parte del departamento de Huaylas el 12 de febrero de 1821 por José de San Martín. Esta zona es heredera de la civilización Wanka, que se desarrolló en la región Áncash; Huaylas está caracterizada por la producción agrícola, y fue un partido central en la época de la independencia.

Actualmente, Huaylas es uno de los distritos importantes del área de influencia del proyecto vial de Caraz – Huallanca. Dentro de la jurisdicción de Huaylas, se encuentra la Comunidad Campesina de Huaylas, Comunidad que es un actor clave para el proyecto, debido a que brindan áreas auxiliares (DMEs, Polvorín) a la empresa ejecutora de la obra.

Huallanca

Huallanca es conocido como la Ciudad de la Luz debido a su importancia en la generación eléctrica en la región, aquí se encuentran empresas hidroeléctricas, quienes vienen trabajando décadas en la zona.

Huallanca es un distrito conflictivo, debido a las grandes solicitudes que realiza la población local, solicitudes tales como: Empleo local, apoyo social, consumo de bienes y servicios locales, proyectos sostenibles. El área de Relaciones Comunitarias tiene un arduo trabajo con la población de Huallanca, quienes a través de reuniones y talleres informativos se les ha ido sensibilizando

3.4. Objetivos de la intervención

Propósitos principales como Relacionista Comunitario en el proyecto de "Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Huallanca – Caraz":

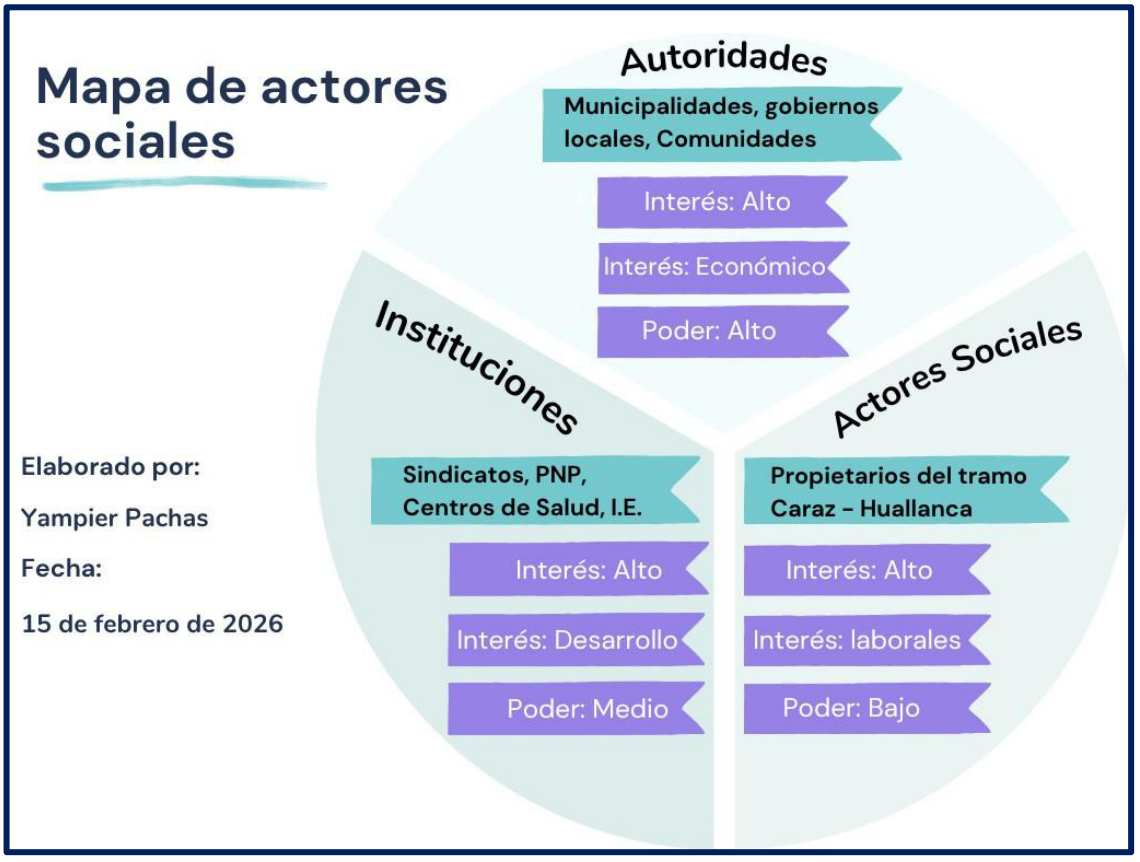
- Prevenir y transformar los conflictos sociales generados por la construcción de la Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Huallanca - Caraz en la provincia de Huaylas, departamento de Áncash
- Ejecutar el subprograma de Asuntos Sociales de la obra asignada.
- Gestionar socialmente riesgos e incidencias en campo producto del avance de obra.
- Implementar mecanismos de consulta, participación y atención de quejas de la población local.
- Realizar el mapeo de actores sociales clave, tales como: Autoridades locales, líderes comunales, organizaciones sociales de base, etc.

3.5. Actores involucrados

Los actores sociales son personas, grupos u organizaciones que han mostrado interés en el proyecto de "Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Huallanca – Caraz"; los cuales son considerados como aquellos que pueden influenciar significativamente (positiva o negativamente una intervención) o son muy importantes para que una situación se manifieste de determinada forma dentro del proyecto.

Por tal motivo, una de las actividades de Gestión Social es poder identificar a estos actores sociales, sus intereses, expectativas y su percepción sobre el proyecto. El mapeo de actores sociales incluye, autoridades comunales, autoridades distritales autoridades provinciales, lideres comunitarios, afectados e instituciones de área de Influencia del proyecto.

FIGURA N°02



Fuente: Elaboración propia

4. OBJETIVOS

4.1. Objetivo general:

- Sistematizar la experiencia profesional como Sociólogo para dar a conocer el rol del Relacionista Comunitario y gestión social en la viabilidad, prevención de conflictos y obtención de la licencia social del proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Huallanca – Caraz”.

4.2. Objetivos específicos:

- Sistematizar las estrategias de intervención y mediación sociológica empleadas para garantizar la viabilidad social y la obtención de la licencia social en los distritos de Caraz, Huata, Mato, Huaylas y Huallanca.
- Identificar y analizar los factores de desarrollo comunitario derivados de la ejecución del proyecto, dirigido al área de influencia del tramo Caraz – Huallanca.

5. PREGUNTAS ORIENTADORAS:

5.1. Pregunta General:

- ¿Cuál es el rol del sociólogo como relacionista comunitario en los procesos de prevención de conflictos y viabilidad social dentro del proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Huallanca – Caraz”?

5.2. Preguntas Específicas:

- ¿Cuáles son las estrategias de intervención y mediación sociológica predominantes en la implementación de licencia social en los distritos del área de influencia directa del proyecto?
- ¿De qué manera la ejecución del proyecto influyó en el desarrollo comunitario local, del área de influencia directa del tramo Caraz - Huallanca?

6. MARCO TEÓRICO

6.1. Antecedentes

El presente marco teórico busca sustentar la intervención sociológica realizada en el proyecto de “Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Huallanca – Caraz”. Para un sociólogo en el rol de Relacionista Comunitario, la carretera no se reduce a una infraestructura física de asfalto y concreto; es, fundamentalmente, un "objeto social" que altera y dinamiza las estructuras de

poder, la economía y la vida cotidiana de las poblaciones en su Área de Influencia Directa (AID).

Para la ejecución del proyecto de mejoramiento de la Carretera Huallanca – Caraz, no solo bastó la firma de contrato del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sino también se requirió el visto bueno de las comunidades locales, por tal motivo, el antropólogo peruano **Alejandro Diez (2007)**, describió que en el mundo rural peruano no existe una sola autoridad, sino una coexistencia de poderes (rondas campesinas, municipalidades locales, comunidades campesinas), autoridades a la cual se debe informar y consensuar las actividades indicadas en el proyecto descrito.

Asimismo, Alejandro Diez (1999), indica que las organizaciones locales tienen un "mundo de vida" (normas propias, asambleas) que a menudo choca con la lógica institucional (cronograma de obra, contrato, presupuesto, expediente técnico), por lo tanto, el principal del reto es traducir la lógica de una obra de carretera al "mundo de vida" de las comunidades y organizaciones locales. En el caso de la ciudadanía local, las poblaciones rurales buscan integrarse al proyecto a través de demandas de empleo local y oferta de bienes y servicios locales.

Richard Webb (2013), argumenta que la conectividad de carreteras es un elemento vital para el desarrollo de las poblaciones locales, debido a que una carretera en buenas condiciones reduce el costo y tiempo de transporte, lo que permite el despegue de las economías locales, en tal sentido, el mejoramiento de la Carretera Caraz – Huallanca, permitiría una mejor conexión y comercialización con ciudades como Huaraz, Caraz y Chimbote. Adicional a ello, Consorcio Carretero Huallanca dinamiza las economías locales a través del ofrecimiento de empleo local y el consumo de bienes locales (hospedaje, alimentación, etc.). Desde el proyecto de mejoramiento de la Carretera Caraz – Huallanca, se permitió que la población local no fuera un actor pasivo del proyecto, sino un actor económico activo, alineándose con la tesis de Webb sobre cómo la conectividad transforma la identidad y la economía del mundo rural peruano.

Otro autor peruano que podemos abordar con el presente Trabajo de Suficiencia Profesional es Jose De Echave, quien por años viene investigando los conflictos socioambientales suscitados en el Perú. De Echave (2009), aborda que la "Licencia Social" no es un papel firmado, sino es una percepción de legitimidad al proyecto por parte de las comunidades y autoridades locales. Según Sinesio López (1997), las poblaciones rurales normalmente están fuera de la esfera política, en base a ello se puede explicar que el distrito de Huallanca, utiliza el mecanismo de las mesas de diálogo con el objetivo de hacerse notar en el proyecto y demandar **empleo local** y **proyectos sostenibles**; esta acción no es solo queja, es su forma de entrar en la "comunidad política" del proyecto.

6.2. Bases Teóricas

En el análisis sociológico del proyecto 'Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Huallanca – Caraz', la perspectiva de Pierre Bourdieu resulta fundamental para comprender las dinámicas de poder, capital y legitimidad en el territorio. Según **Bourdieu (2000)**, el capital no solo es dinero, diversificándose en formas como el capital social y el capital simbólico. Para el Relacionista Comunitario, la labor de campo diaria es una estrategia de acumulación de capital social, orientada a establecer redes de confianza con las poblaciones locales. Simultáneamente, la gestión del capital simbólico —entendido como prestigio y reconocimiento— permite legitimar la presencia del Consorcio, transformando la percepción del proyecto como un agente de desarrollo y garantizando así la sostenibilidad de la licencia social.

Otra importante base teórica para el presente trabajo es la de **Jürgen Habermas** y Teoría de Acción Comunicativa. Habermas (1987), explica que la comunicación no es solo una herramienta para describir el mundo, sino la base para entendernos como sociedad. Por tal motivo, define la acción comunicativa como la forma de interactuar para alcanzar un entendimiento mutuo. Por lo tanto, el Relacionista Comunitario en proyectos de carretera, debe buscar espacios de diálogo adecuados entre la empresa y la comunidad, a través de mesas de trabajo, talleres informativas y atención de quejas y reclamos en obra. Finalmente, para que estos espacios de diálogo sean exitosos, según Habermas, se debe cumplir que la comunicación sea verdadera y se cumplan con los acuerdos establecidos.

Bajo la perspectiva de **Charles Wright Mills (2003)** en su obra La imaginación sociológica, el análisis del proyecto requiere una articulación dialéctica entre la historia y la biografía. En ese sentido, es importante conocer la historia y antecedentes del área de influencia del proyecto. Asimismo, como sociólogo es importante poder conocer a profundidad la biografía de los actores sociales más relevantes del área de influencia.

Según Berger y Luckmann (1968), la Carretera Caraz – Huallanca es un objeto social, debido a que sociológicamente no solo se le analiza como carretera sino como un espacio que entrelaza dinámicas sociales complejas. Para la población local, la carretera se convierte en una realidad objetiva que organiza su vida cotidiana, sus horarios y su comercio.

Asimismo, la obtención de la **Licencia Social** es, en términos de Berger y Luckmann, un proceso de legitimación. Una de las herramientas de Gestión Social es la "sensibilización con la población local", las cuales se dan a través de talleres y reuniones informativas, que busca que la población acepte e internalice el proyecto como algo necesario y válido para su "universo simbólico" de desarrollo.

6.3. Marco Conceptual

Gestión Social y Licencia Social: La Gestión Social constituye el eje estratégico que articula la relación entre la empresa ejecutora y el entorno social, permitiendo la obtención de la **licencia social para operar**. En el contexto de la carretera Huallanca-Caraz, este proceso implica la mediación sistemática de expectativas locales —como el empleo y la dinamización económica— con el fin de armonizar el desarrollo del proyecto con el bienestar de las comunidades del área de influencia.

Desarrollo Comunitario: Desde la sociología, el desarrollo comunitario se define como la movilización de recursos (humanos, económicos y sociales) para mejorar la calidad de vida de una colectividad. Cabe resaltar que, en proyectos de carretera, este desarrollo no está asociado con asistencialismo por parte de la empresa, sino gestionado a través de la participación activa de los actores locales.

Espacio y Conectividad: La carretera es un "canal y herramienta de comunicación" que altera las dinámicas sociales, económicas y turísticas. Dentro de la conectividad de realidades se generan dinamización económicas y empleos, además de un intercambio cultural y simbólico.

7. METODOLOGÍA DE SISTEMATIZACIÓN

7.1. Método de investigación:

La investigación será cualitativa, específicamente de tipo:

Descriptiva: Se tiene por objetivo describir el rol y la importancia del sociólogo en un proyecto de infraestructura vial, trabajando en la gestión de prevención de conflictos sociales y obtención de la licencia social en Caraz, Mato, Huata, Huaylas y Huallanca.

Explicativa: Identificar e interpretar las actividades de Gestión Social en un proyecto de infraestructura vial.

7.2. Diseño de investigación

Se utiliza un diseño narrativo y reflexivo, centrado en reconstruir la experiencia profesional como Relacionista Comunitario desde agosto de 2025 hasta la actualidad.

7.3. Objeto de investigación:

El proceso de intervención sociológica para garantizar la viabilidad social y la obtención de la licencia social en el proyecto vial Caraz-Huallanca.

7.4. Unidad de análisis:

La interacción social entre el Consorcio y las poblaciones del Área de Influencia Directa (AID), específicamente en la gestión y prevención de conflictos sociales y obtención de licencia social.

7.5. Técnicas utilizadas:

Para la reconstrucción de la experiencia se recurre a 03 técnicas utilizadas:

1. **Observación participante:** Realizada durante el trabajo de campo diario en las comunidades y frentes de obra.
2. **Fuentes orales:** Testimonios y diálogos registrados en talleres participativos y reuniones informativas con autoridades y líderes locales.
3. **Análisis documental:** Revisión de actas de asamblea, cuadernos de campo, informes mensuales de gestión social y el Expediente Técnico del Proyecto.

7.6. Fuentes de información:

Dentro de las fuentes de información de la experiencia, tenemos:

1. Cuaderno de campo
2. Informes de Gestión Social
3. Expediente Técnico del Proyecto
4. Estudio de Impacto Ambiental (EIA)

7.7. Estrategias utilizadas para llegar a la población objetivo.

El Relacionista Comunitario utiliza diversas estrategias para llegar, comprender y coordinar con la población objetiva.

1. **Reuniones en campo:** Diariamente el Relacionista Comunitario debe visitar la obra, con el objetivo de informar y prevenir riesgos sociales que se pueden suscitar en campo por el avance de obra. Por lo tanto, las reuniones en campo con los actores sociales de vital importancia para llegar al público objetivo.
2. **Reuniones informativas:** Para el staff de profesionales del Consorcio Carretero Huallanca es importante informar a la población y autoridades locales.
3. **Talleres participativos:** Resulta pertinente informar a la población sobre los procesos de contratación de mano de obra, bienes y servicios locales.

7.8. Criterios éticos

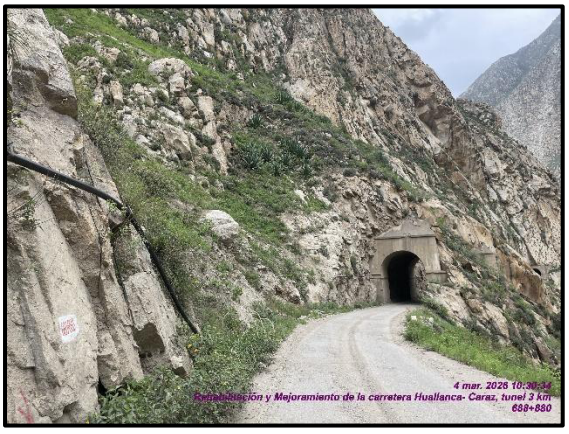
El manejo de la información se rige por la confidencialidad de los datos sensibles de la empresa y el respeto al consentimiento informado de los actores sociales involucrados en los procesos de consulta.

8. RECONSTRUCCIÓN DE LA EXPERIENCIA

8.1. Situación inicial

La carretera Caraz – Huallanca forma parte de la Ruta Nacional, **PE-3N:** Actualmente, este tramo constituye la carretera longitudinal de la Sierra Norte, con origen en la ciudad de La Oroya y final en la provincia de Ayabaca (Piura), frontera con Ecuador; siendo esta carretera vital para la conectividad de la región Áncash con departamentos como La Libertad y Huánuco. El proyecto de "Mejoramiento y Rehabilitación de la Carretera Huallanca – Caraz", se ubica políticamente en la jurisdicción de los distritos de Caraz, Huata, Mato y Huallanca, de la provincia de Huaylas, Departamento de Áncash. La carretera Caraz – Huallanca es una carretera que cuenta con una longitud de 37.350 kilómetros, carretera que atraviesa el Cañón del Pato; el Cañón del Pato se forma donde las cordilleras Blanca y Negra se aproximan a escasos metros.

El tramo Caraz – Huallanca, carretera atraviesa este terreno sumamente accidentado, caracterizado por 35 túneles tallados en roca viva, la cual representa un peligro latente para los vehículos y transportistas que se trasladan por esa zona. Un documental elaborado por History Channel le dio la categorización al Cañón del Pato como la segunda carretera más peligrosa de Sudamérica (La República, 2022), motivo que justifica la alta expectativa de la población de la provincia de Huaylas. Esta peligrosidad histórica refuerza la necesidad de la rehabilitación total de la carretera, beneficiando a los transportistas y comunidades locales.





Fotografías N°01 - 02. **Zona de túneles de la carretera Caraz - Huallanca**

Desde hace décadas, la población del área de influencia del proyecto, demanda y exige una carretera en buen estado, que garantice la transitabilidad y reduzca el tiempo de viaje entre ciudades.

El Consorcio Carretero Huallanca inició sus labores en obra el 25 de agosto del 2025, iniciando de forma simultánea actividades de ingeniería, topografía, movimiento de tierra y obras de arte. En paralelo, el área de Relaciones Comunitarias inició sus actividades mapeando de autoridades locales y las poblaciones locales del área de influencia directa (AID). Bajo este marco, se establecieron espacios de diálogo a través de reuniones informativas orientadas a socializar los alcances técnicos, el cronograma de ejecución, los beneficios sociales previstos, el presupuesto asignado y la ubicación de los frentes de trabajo. Asimismo, en coordinación con el área ambiental, se gestionó la viabilidad social para la operatividad de áreas auxiliares críticas, tales como polvorines, campamentos, patios de máquinas, plantas de asfalto y concreto, canteras y Depósitos de Material Excedente (DME).



Fotografías N°03 - 04. **Reuniones informativas con Comunidades Campesinas**

8.2. Perspectiva de los actores

En este subcapítulo se realizará un análisis transversal de los actores sociales a estudiar, este análisis permite identificar los puntos de convergencia y tensión entre los diversos grupos que interactúan en el área de influencia del proyecto.

Consorcio Carretero Huallanca: Empresa ejecutora del proyecto de "Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Caraz – Huallanca".

- ✓ Visión: El proyecto es visto como una oportunidad económica y compromiso contractual con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones que debe cumplirse en un plazo de 1,100 días.
- ✓ Interés: La prioridad del Consorcio Carretero Huallanca es la ganancia y rentabilidad económica por la ejecución del proyecto.
- ✓ Perspectiva: Percibe a la gestión social como la herramienta para garantizar la "viabilidad social", previniendo paralizaciones de obras que afecten el cronograma.



Fotografía N°05. **Información sobre contrato con el MTC**

Autoridades Locales y Comunidades Campesinas: Representan a todas las autoridades locales y Comunidades Campesinas del Área de Influencia Directa.

- ✓ Visión: La obra es una oportunidad para la integración territorial de la provincia Huaylas.
- ✓ Interés: Los intereses de este grupo social son diversos, resaltando los intereses: económicos, laborales, contractuales, etc.
- ✓ Perspectiva: Actúan como fiscalizadores y veedores del proyecto, exigiendo que la construcción de la carretera, se realice bajo un marco internacional de ingeniería y cumpla con todas las medidas de seguridad, asimismo desean que se ofrezcan beneficios tangibles para sus jurisdicciones.





Fotografías N°06 - 07. **Reunión con Comunidades Campesinas del área de influencia directa**

Población local: Representan a todos los propietarios y personas que muestran interés y son relevantes para el proyecto.

- ✓ Visión: Para los habitantes de distritos como Mato, Huata y Huaylas, la carretera es una oportunidad de desarrollo que organiza su vida cotidiana y comercio.
- ✓ Interés: Principalmente tienen intereses **laborales y económicos**, buscando participar activamente en la contratación de mano de obra local y en la oferta de servicios como hospedaje y alimentación.
- ✓ Perspectiva: En base a la tesis de Richard Webb sobre el despegue rural a través de la conectividad, se les considera como actores económicamente activos.

8.3. Fases del proceso

2015: En el año 2015, se convocó el Concurso Público N° 0051-2014-MTC/20, para la contratación del servicio de consultoría de obra para la elaboración del "Estudio Definitivo de la Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Caraz – Huallanca", que pertenece a la Ruta PE-3N de la Red Vial Nacional la que constituye la carretera longitudinal de la sierra. El 8 de mayo 2015, se adjudicó la Buena Pro del concurso a la empresa EUROCONSULT.

2019: En el año 2019, se dio la conformidad y aprobación de la entrega del Expediente Técnico del proyecto "Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Caraz – Huallanca".

2022: El 11 de enero del 2022, el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) otorgó un presupuesto de S/563.543.181.32 en un plazo de ejecución de 1100 días calendario.

2025 (junio): Después de meses de licitación pública, el 10 de junio del 2025, se otorgó la buena pro para la selección de la empresa contratista del proyecto "Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Caraz – Huallanca".

2025 (julio): Después de la conformidad y entrega de la documentación necesaria, se realizó la firma del Contrato N°68-2025-MTC/20.2, entre Provías Nacional y Consorcio Carretero Huallanca, para la ejecución del proyecto "Rehabilitación y mejoramiento de la Carretera Caraz – Huallanca".

2025 (agosto): En el mes de agosto, Consorcio Carretero Huallanca contrató el Staff de profesionales, asumiendo el suscrito el cargo de Relacionista Comunitario. El hito de inicio de obra se oficializó el 25 de agosto de 2025, mediante el acto de entrega de terreno en campo, contando con la participación de la entidad titular del proyecto, Provías Nacional y la Supervisión HOB.

2025 (setiembre): En el mes de setiembre, se hizo la presentación del proyecto ante las autoridades, poblaciones y comunidades locales, teniendo reuniones informativas en Huaylas, Huallanca, Mato y Caraz.

2025 (octubre): En el mes de octubre se incrementaron los frentes de trabajos en obra, teniendo frentes de trabajo en Caraz, Mato y Huallanca, por tal motivo, se inició con la ejecución del procedimiento de contratación local y procedimiento de adquisición de bienes y servicios locales.

2025 (noviembre): En el mes de noviembre, producto de la necesidad de obra, en coordinación se incrementaron los esfuerzos para gestionar permisos con propietarios para el uso temporal de DME, Cantera, Planta de asfalto y concreto y Polvorín.

2025 (diciembre): En el mes de diciembre se desarrollaron talleres informativos con las autoridades locales, dando a conocer sobre los avances y problemas de obra.

2026 (Act.): Desde enero de 2026 hasta la actualidad, el área de Asuntos Sociales, viene previniendo conflictos sociales, con atención inmediatas de quejas y reclamos por parte de pobladores locales, asimismo, se ha elaborado todo un plan de comunicaciones, para informar oportunamente a los transportistas y poblaciones locales, eventuales cierres de vía, producto del mejoramiento de la carretera.

FIGURA N°03



Fuente: Elaboración propia

8.4. Momentos críticos y decisiones tomadas

En el transcurso de la intervención social en el proyecto de "Rehabilitación y mejoramiento de la Carretera Caraz – Huallanca", surgieron puntos de inflexión donde la viabilidad social se vio comprometida. Dichos momentos exigieron una toma de decisiones basada en la mediación y el análisis de riesgos, en coordinación con gerencia y residencia de obra.

- **Gestión Social en el distrito de Huallanca**

La dificultad: En los primeros meses de trabajo de campo y recogiendo percepciones locales acerca del proyecto, se identificó al distrito de Huallanca como una zona de alta conflictividad, debido a la demanda de empleo local e idiosincrasia asistencialista producto de la forma de trabajo de la hidroeléctrica Kallpa Generation; Este contexto generó presiones sociales de la población de Huallanca, respecto a la demanda de **mano de obra local** y reclamos por la **polución** producida por el tránsito de unidades pesadas del Consorcio. La agudización de estas tensiones derivó en dos paralizaciones de obra durante los meses de noviembre y diciembre; la población local no dejaba transitar los volquetes del Consorcio, solicitando una solución inmediata al componente laboral, seguridad y ambiental.



Fotografía N°08. **Paralización de trabajos por la población de Huallanca**

La decisión tomada: Basándose en la teoría de la Acción Comunicativa de Habermas, se programaron reuniones de urgencia con la población de Huallanca, en la cual se explicó que la contratación de mano de obra local está supeditada a la apertura progresiva de nuevos frentes de trabajo, además que se debe democratizar los puestos laborales, dándole de manera equitativa cupos laborales a Huaylas, Mato, Caraz y Huallanca. En paralelo, y como respuesta a las demandas ambientales, se articuló con la Residencia de Obra y las áreas de Seguridad y Medio Ambiente la implementación de una cisterna perenne en la zona, la cual realizará un

riego periódico en el distrito, logrando así neutralizar la polución derivada del tránsito de maquinaria pesada.

Resultado: La contratación progresiva de personal local, logró reducir las tensiones sociales y el cumplimiento del riego diario en la zona, permitió que no se vuelvan a desarrollar paralizaciones en la zona.



Fotografía N°09. **Reunión informativa con la población de Huallanca**

- **Resolución de quejas y reclamos en obra**

La dificultad: Conforme al avance de obra, se suscitaron diversas afectaciones prediales que derivaron en reclamos por parte de los propietarios locales. Estas incidencias incluyeron daños a la infraestructura privada, la afectación de cultivos y la interrupción de infraestructura hídrica esencial, la cual constituye un activo crítico para el desarrollo de las actividades agrícolas en el Área de Influencia Directa.

La decisión tomada: A través de la gestión de campo del Relacionista Comunitario, el Área Social implementó un sistema diario de monitoreo de percepciones y registro de quejas. Este mecanismo permitió coordinar con el área de ingeniería la reposición inmediata de infraestructuras afectadas, garantizando que las soluciones técnicas aplicadas a los pases de agua preservaran la continuidad de las actividades agrícolas y mitigaran posibles impactos negativos sobre la propiedad privada.

Resultado: Las quejas y reclamos fueron atendidas inmediatamente, previniendo un conflicto social entre la empresa y la población.





Fotografía N°10 - 11. **Resolución de quejas en obra**

8.5. Modificaciones realizadas en la estrategia inicial

- **Gestión Social con la población directa**

Estrategia inicial: Según el Programa de Asuntos Sociales, se consideran talleres y reuniones informativas dirigido a la población en general.

Hallazgo en campo: Se identificó que las reuniones informativas eran generales y no atendían los problemas individuales de la población local, lo que impedía una comunicación transparente con el poblador local.

Adaptación: Se implementó una estrategia de reuniones en campo y en viviendas de los frentes de obra. Esta "comunicación de proximidad" permitió resolver dudas específicas de los colindantes y reducir el ruido informativo que generaba desconfianza.





Fotografía N°12 - 13. **Atención de quejas de la población**

- **Procedimiento de contratación de mano de obra local (Huallanca)**

Estrategia inicial: El área de Relaciones Comunitarios elaboró e implementó el subprograma de contratación de mano de obra local, el cual tenía lineamientos claros para la contratación local de toda el área de influencia.

Hallazgo en campo: Se identificó que, en el distrito de Huallanca, existía una sobre expectativa sobre los puestos laborales, la cual no era proporcional a los puestos que demandaba el proyecto y demandaba mayores puestos laborales a las que realmente se necesitaba en obra.

Adaptación: Ante este escenario, el área de Relaciones Comunitarias implementó una estrategia de pasar mayor tiempo de trabajo en Huallanca. El objetivo fue priorizar el diálogo directo y la transparencia informativa para mitigar la percepción de exclusión y prevenir posibles **riesgos sociales** que pusieran en peligro la continuidad de la obra.



Fotografía N°14 - 15. **Trabajadores locales en sus frentes de trabajo**

9. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

9.1. Introducción

Para el análisis e interpretación de la experiencia sociológica en la "Rehabilitación y Mejoramiento de la carretera Caraz – Huallanca", se ha estructurado la información bajo un modelo de **triangulación cualitativa**. Este proceso permite contrastar la práctica profesional del Relacionista Comunitario con la teoría sociológica y los objetivos institucionales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

1. **Reconstrucción Cronológica y Crítica**

La información fue organizada siguiendo la línea de tiempo del proyecto (desde el hito de entrega de terreno en agosto de 2025 hasta la gestión de atención de quejas y reclamos). Esta estructura permite identificar cómo evolucionó el clima social y en qué momentos la intervención sociológica fue determinante para la continuidad de la obra.

2. **Categorización por Ejes de Sistematización**

Se han clasificado los datos recogidos en campo (actas de asamblea, registros de quejas, mapeo de actores) en torno a dos ejes principales:

- Gestión de la Licencia Social: Analizando la construcción de confianza y legitimidad ante los actores locales.
- Resolución de Conflictos y Mediación: Evaluando la capacidad y gestión de conflictos sociales.

3. **Matriz de Interpretación Sociológica**

La experiencia profesional se contrasta con la Teoría Sociológica, detallado en el marco teórico. Dicha información se procesa a través de una matriz de análisis donde los eventos empíricos son interpretados bajo los conceptos de **Bourdieu** (formas de capital), **Habermas** (acción comunicativa) y **Webb** (Despegue rural). Esta organización permite pasar del "relato de lo ocurrido" a la "producción de conocimiento sociológico".

9.2. Patrones y aprendizajes emergentes

9.2.1. Patrones identificados en la gestión territorial:

Cada experiencia en Carretera va a depender del contexto sociocultural, en el presente subcapítulo se realizará una comparación con otras experiencias profesionales en carretera por el suscrito:

“Construcción de la Vía de Evitamiento Chimbote” – Autopista del Norte

Entre el año 2023 y 2024, participé como Practicante Profesional de Asuntos Sociales y posteriormente como Asistente de Asuntos Sociales. La Vía de Evitamiento Chimbote es una obra que forma parte de la concesión Red Vial N° 4: Pativilca–Santa–Trujillo y Puerto Salaverry, administrada por la empresa concesionaria Autopista del Norte S.A.C., que abarca desde Pativilca hasta Salaverry, teniendo una longitud de 356.21 kilómetros.

La Vía de Evitamiento Chimbote, cuenta con una extensión de 39 kilómetros y una inversión total de USD 174.13 millones y conecta a las ciudades de Nuevo Chimbote, Chimbote y Santa, en Áncash, con Guadalupito, en La Libertad.

Durante la ejecución del proyecto, los desafíos más significativos se concentraron en la gestión de la conflictividad sindical y la liberación de accesos en terrenos agrícolas. Respecto al primer

punto, se identificaron tensiones entre sindicatos locales de Chimbote, asociadas a dinámicas de criminalidad organizada que ponían en riesgo la integridad de la obra. Ante este escenario, en articulación con las fuerzas del orden y la Gerencia del Consorcio, se implementaron protocolos de seguridad rigurosos y se establecieron mecanismos de mediación orientados a la unificación de las facciones locales, priorizando el orden público y la continuidad operativa.

En paralelo, la gestión de accesos en zonas agrícolas demandó una labor de sensibilización focalizada. Se comunicó a la población que la naturaleza técnica de la Vía de Evitamiento Chimbote, al ser una variante diseñada para descongestionar el casco urbano, restringe las conexiones directas con predios adyacentes por razones de seguridad vial y fluidez. No obstante, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), se gestionaron modificaciones al expediente técnico original, brindando soluciones alternativas que compatibilizaron los requerimientos técnicos de la vía con la preservación de los medios de vida de los agricultores locales.



Fotografía N°16. **Gestión Social en la Vía Evitamiento Chimbote**

“Mejoramiento de Carretera (PU135) Checca – Mazocruz, provincia de El Collao – Puno” – Consorcio Carretero Mazocruz

A inicios del año 2025, desempeñé el cargo de Relacionista Comunitario en el proyecto de ‘Mejoramiento de la Carretera (PU135) Checca – Mazocruz’, en la provincia de El Collao, Puno. El principal desafío de esta intervención residió en la gestión de una idiosincrasia política local caracterizada por prácticas de imposición, donde autoridades y líderes sociales ejercían presión para la inserción laboral de familiares y el alquiler obligatorio de maquinaria y unidades móviles de su propiedad.

Ante este escenario, el área de Relaciones Comunitarias apertura espacios de diálogo con la población y autoridades locales, para establecer de forma clara los procedimientos de

contratación de mano de obra local y adquisición de bienes y servicios. Estos puntos representaron el eje de mayor tensión social entre las expectativas de la población y los estándares corporativos de la empresa. Finalmente, mediante la implementación de protocolos de contratación transparentes y meritocráticos, se logró neutralizar las presiones externas, garantizando la paz social y la continuidad operativa del proyecto en un marco de equidad y legalidad.



Fotografía N°17 - 18. **Gestión Social en la carretera Checca – Mazocruz (Puno)**

“Rehabilitación y Mejoramiento de la carretera Huaura – Sayán – Churín, tramo: Sayán – puente Tingo” – Consorcio Vías de Sayán

A mediados del 2025, desempeñé el cargo de Relacionista Comunitario en el proyecto de “Rehabilitación y Mejoramiento de la carretera Huaura – Sayán – Churín, tramo: Sayán – puente Tingo”, en la provincia de Oyón, Lima Provincia. El principal reto de este proyecto radicó en la compleja articulación con las Comunidades Campesinas del área de influencia, las cuales poseían planes de inversión para la construcción de infraestructura turística (baños termales) en áreas colindantes al derecho de vía

Ante este escenario, se diseñó e implementó un plan de comunicación estratégica que integró a las autoridades de las Comunidades Campesinas y al equipo de ingeniería del Consorcio. El objetivo fue socializar los alcances técnicos del expediente definitivo y facilitar un proceso de compatibilización de diseños. Esta gestión permitió realizar ajustes técnicos en el trazado de la carretera, garantizando la seguridad vial y la normativa vigente, al mismo tiempo que se respetaron y preservaron los espacios destinados al desarrollo económico local de las comunidades, asegurando así la viabilidad socio-técnica del proyecto.





Fotografía N°18 - 19. **Gestión Social en la carretera Sayán – Churín (Lima Provincia)**

- La experiencia profesional demuestra que el rol del sociólogo está directamente ligada a la comprensión sociocultural de cada territorio. Como se evidencia en las experiencias sistematizadas, los desafíos del Relacionista Comunitario no son uniformes: mientras que en escenarios como Chimbote el conflicto se estructuró en torno a la intermediación laboral sindical, en Puno el desafío radicó en la transformación de lógicas patrimonialistas respecto a la adquisición de bienes y servicios, y el reto en el proyecto de Sayán – Churín, era enmarcar las actividades de Gestión Social en relación al potencial turístico que tiene la zona. Por tanto, el rol estratégico del sociólogo consiste en realizar un diagnóstico situacional preciso que permita adaptar la gestión a la cultura política local, garantizando la viabilidad de los proyectos de infraestructura.

9.2.2. Aprendizajes emergentes: La sociología como herramienta de viabilidad social en las empresas.

El trabajo de campo permitió extraer aprendizajes que no estaban previstos en la estrategia inicial:

La Mediación como Traducción Cultural: Un aprendizaje clave es que el Relacionista Comunitario actúa como un "traductor" entre dos lenguajes: el lenguaje técnico-lineal de la ingeniería (plazos, metros cúbicos, costos) y el lenguaje socio-emocional de la comunidad (historias, miedos, expectativas). El éxito de la obra dependió de armonizar ambos discursos.

La Democratización del Empleo como Factor de Paz Social: Se aprendió que la conflictividad en Huallanca disminuyó no solo al dar más empleo, sino al hacer transparente el proceso. La "democratización de puestos" entre los distritos de Huaylas, Mato y Caraz evitó que una comunidad se sintiera desplazada por otra, aplicando un principio de justicia distributiva.

La Flexibilidad ante la Contingencia: La experiencia demostró que un plan de relaciones comunitarias debe ser un documento vivo. La capacidad de reorientar el presupuesto y el tiempo hacia los "puntos críticos" (como la intensificación de presencia en Huallanca) fue lo

que evitó que las dos paralizaciones iniciales se convirtieran en conflictos indefinidos.

Valor Económico de la Licencia Social: Un aprendizaje fundamental para el Consorcio y el MTC es que la gestión social no es un gasto, sino una inversión preventiva. Cada día de paralización evitado gracias a la mediación sociológica representa un ahorro significativo en los costos operativos del proyecto (S/ 523 millones).

9.3. Relación con el marco teórico

La intervención sociológica en la carretera Caraz - Huallanca no fue una actividad netamente práctica, técnica y en campo, sino que estuvo fundamentada en un marco teórico que permitió interpretar la complejidad social del territorio y gestionar los conflictos de manera estratégica.

9.3.1. La gestión del capital simbólico y la licencia social (Pierre Bourdieu)

Desde la perspectiva de Bourdieu, la labor del Relacionista Comunitario se centró en la gestión y acumulación de capital simbólico para el Consorcio. En un entorno donde la desconfianza hacia los proyectos de infraestructura es alta, cada actividad de gestión social (como la resolución de daños en pases de agua) operó como una estrategia para transformar la percepción negativa en legitimidad.

Aplicación: El reconocimiento de los derechos de los propietarios y la atención de quejas en campo funcionaron como un mecanismo para evitar la "violencia simbólica" y construir una Licencia Social basada en el respeto mutuo de los capitales (económico del consorcio y territorial de la comunidad); ganando capital simbólico para el Consorcio, a través de la confianza y reconocimiento por parte de la comunidad.

9.3.2. La Acción Comunicativa en la resolución de conflictos (Jürgen Habermas)

La teoría de la Acción Comunicativa de Habermas fue el eje rector para enfrentar las crisis en el distrito de Huallanca. Frente a las paralizaciones de noviembre y diciembre de 2025, no se optó por una "acción estratégica" (imposición o coerción), sino por la búsqueda de un consenso intersubjetivo y comunicacional.

Aplicación: Mediante las reuniones de urgencia y mesas de diálogo, se propició una "situación ideal de habla" donde se transparentaron los alcances técnicos y la democratización de las cuotas laborales. La resolución del conflicto fue posible porque se logró un entendimiento mutuo sobre la justicia distributiva de los puestos de trabajo entre los distintos distritos del área de influencia.

9.3.3. La Imaginación Sociológica ante la protesta social (C. Wright Mills)

Siguiendo a Mills, se empleó la Imaginación Sociológica para entender que la alta conflictividad en Huallanca no era un problema aislado de "pobladores difíciles", sino un asunto público vinculado a la historia estructural del lugar.

Aplicación: Se vinculó la inquietud de la población de Huallanca sobre el desempleo local con la "crisis estructural" derivada de la cultura asistencialista de la hidroeléctrica Kallpa Generation. Esta mirada permitió que, como Relacionista Comunitario, no se viera la protesta como un obstáculo, sino como un síntoma social que requería una adaptación de la estrategia inicial (mayor presencia y tiempo de escucha en el distrito).

9.3.4. La infraestructura como catalizador de la Nueva Ruralidad (Richard Webb)

Finalmente, la experiencia se alineó con la visión de Richard Webb sobre el impacto de las carreteras en el desarrollo rural. La rehabilitación de la vía no fue vista solo como una obra de ingeniería, sino como una herramienta de integración económica.

Aplicación: El análisis de los beneficios sociales (conectividad, reducción de tiempos, fomento del turismo en el Cañón del Pato) permitió argumentar ante la población que la carretera es un activo que dinamiza sus propias economías locales, transformando la infraestructura en un motor de desarrollo humano y local.

9.4. Impacto y cambios generados.

La experiencia profesional que se describe en el presente trabajo, describe un trabajo integral en la carretera Caraz – Huallanca, según se indica en el segundo objetivo específico, el trabajo de gestión social en concordancia con la de ingeniería, ha generado impactos multidimensionales en el Área de Influencia Directa (AID). Estos cambios se analizan desde la perspectiva del desarrollo humano y la sostenibilidad social.

9.4.1. Impacto en la Dinámica Económica y los Medios de Vida

El proyecto ha actuado como un dinamizador de la economía en las zonas locales, transitando de una economía de subsistencia a una más integrada al mercado regional.

Fortalecimiento del comercio local: La demanda de bienes y servicios (hospedaje, alimentación y ferretería) por parte del Consorcio generó un incremento en los ingresos de los emprendimientos locales en Caraz, Mato, Huaylas y Huallanca.

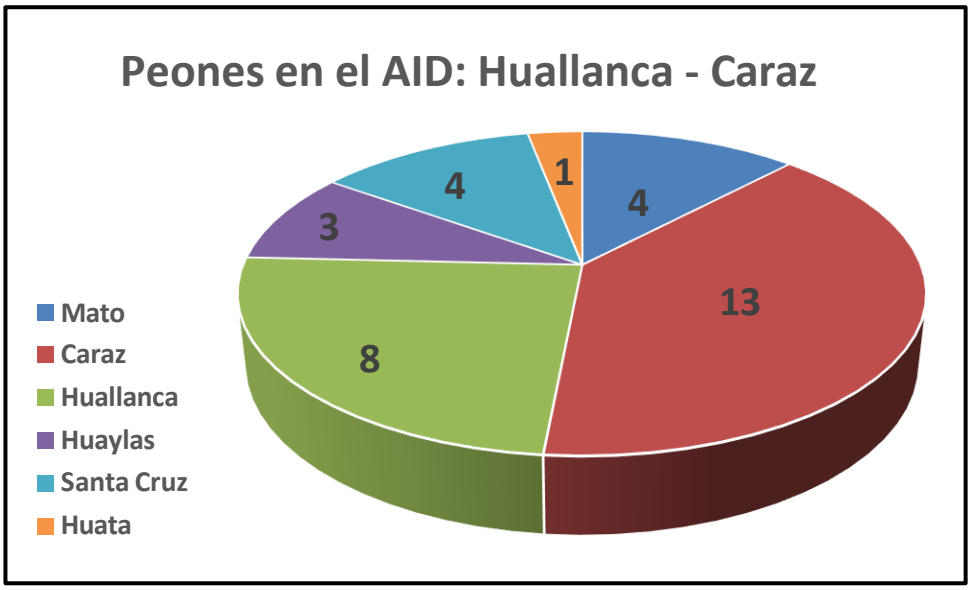
Especialización de la mano de obra: A través del subprograma de empleo local, pobladores del área de influencia, incursionaron en el rubro de construcción civil y a través de capacitaciones y tecnificación adquirieron capacidades y habilidades en el rubro. Este cambio representa una mejora en su capital humano, permitiéndoles ser empleables en futuros proyectos de infraestructura.

Con respecto al turismo, la carretera no solo transporta carga, sino que "visibiliza" el territorio ante el turismo nacional e internacional. Existe una expectativa local de oportunidad basada en la identidad local y el paisaje, cambiando la visión de la comunidad de "zona de tránsito" a "destino turístico".

El desarrollo de las poblaciones locales no se visualiza en el crecimiento económico; sino también en términos de Bourdieu, se visualizan en Capital Humano, Capital Social, Capital Cultural:

Capital Humano (Especialización): El subprograma de mano de obra local no solo brindo trabajo a la población local, sino que transfirió capacidades técnicas (seguridad industrial, manejo de maquinaria) a pobladores que antes eran netamente agrícolas. Esto los hace empleables para futuros proyectos en el sector construcción civil (movilidad social ascendente).

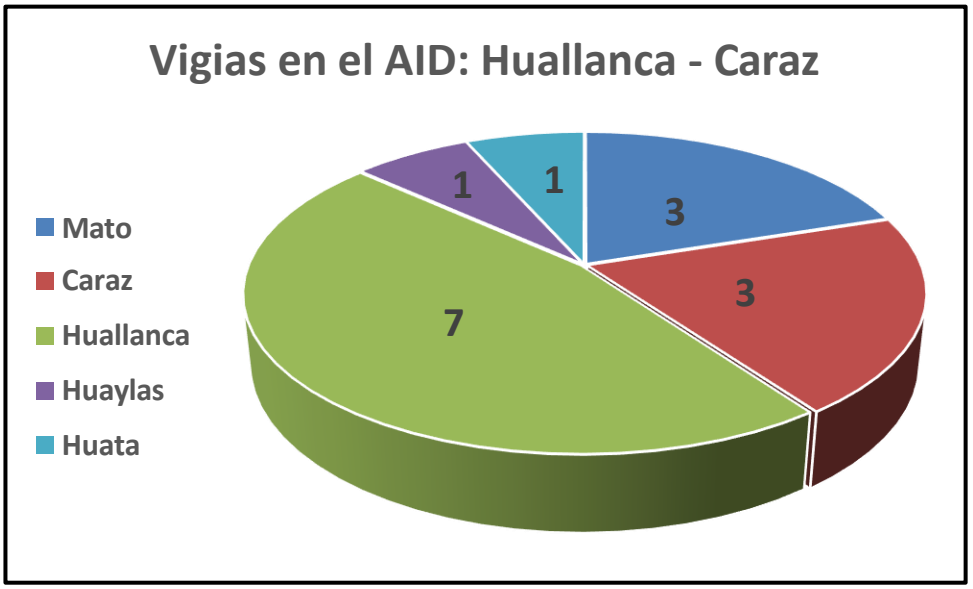
FIGURA N°04



Fuente: Elaboración propia

- Hasta el mes de marzo del 2026, se cuenta con un total de 33 personal obrero de sexo masculino (movimiento de tierra, topografía, guardianía, laboratorio).
- Se prioriza únicamente la gente del área de influencia directa, tomando en cuenta sus capacidades y habilidades.
- El personal obrero constantemente recibe capacitaciones en código de conducta, seguridad y especializadas en el área a la que pertenecen, teniendo oportunidades de desarrollo laboral.

FIGURA N°05



Fuente: Elaboración propia

- Hasta el mes de marzo del 2026, se cuenta con un total de 15 personal vigía de sexo femenino (movimiento de tierra, topografía, guardianía, laboratorio)
- Se prioriza únicamente la gente del área de influencia directa, tomando en cuenta sus capacidades y habilidades.
- El personal obrero constantemente recibe capacitaciones en código de conducta, seguridad y especializadas en el área a la que pertenecen, teniendo oportunidades de desarrollo laboral.

9.4.2. Transformación de la Conectividad y Acceso a Servicios

Bajo la premisa de Richard Webb, la mejora de la transitabilidad es el principal motor de reducción de la pobreza rural, lo cual se aplica para el tramo Caraz - Huallanca.

Reducción de brechas de aislamiento: El mejoramiento de la vía reduce significativamente los tiempos de traslado, facilitando el acceso de la población rural a centros de salud especializados y centros educativos en Caraz y Huaraz.

Seguridad vial en el Cañón del Pato: La rehabilitación de este tramo crítico, históricamente catalogado como de alta peligrosidad, genera un impacto positivo en la percepción de seguridad de los transportistas y fomenta el flujo turístico hacia la zona, potenciando el valor del patrimonio natural y cultural de Áncash.

9.4.3. Sostenibilidad y Licencia Social Permanente

El cambio generado más relevante para la continuidad del proyecto fue la consolidación de una Licencia Social estable.

Resultado: Al finalizar la etapa de corte y movimiento de tierras, la ausencia de conflictos activos demuestra que la estrategia de mitigación de externalidades (riego de vías, reparación de infraestructuras hídricas y atención de reclamos in situ) fue efectiva, previniendo conflictos sociales posteriores. Este clima de paz social es un activo intangible que asegura que la obra cumpla su plazo de 1,100 días sin interrupciones.

10. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

10.1. Conclusiones generales

1) **La eficacia de la mediación sociológica:** Se concluye que la intervención del sociólogo en proyectos de infraestructura vial trasciende la resolución de quejas; actúa como un gestor de capital simbólico. En el proyecto Caraz - Huallanca, la resolución técnica - social de afectaciones en pases de agua y predios agrícolas permitió transformar la desconfianza inicial en una licencia social estable, validando la operatividad del Consorcio.

2) **Gestión de la conflictividad territorial:** El análisis de los focos críticos, especialmente en Huallanca, revela que la conflictividad no es un evento aislado, sino es el resultado de una "cultura política asistencialista" y la falta de comunicación con la población. La implementación de la Acción Comunicativa de Habermas fue determinante para resolver las paralizaciones de obra por la paralización a través de asambleas participativas con la población.

3) **Impacto en el Desarrollo Regional:** La rehabilitación de la carretera PE-3N se consolida como un motor de "Despegue rural". Más allá de la infraestructura física, el proyecto viene generando un impacto positivo en los medios de vida locales al integrar a las comunidades con los mercados regionales y potenciar el flujo turístico en el Cañón del Pato, cumpliendo así con los objetivos de desarrollo sostenible del MTC y los ODS.

10.2. Recomendaciones

1) **Gestión Social Preventiva:** Se recomienda al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y a las empresas del sector transporte, fortalecer los equipos sociales y estudios de ingeniería desde la etapa de elaboración del Expediente Técnico. La identificación temprana de activos críticos (liberación de predios, canales de riego, presupuesto) haría que el Relacionista Comunitario actúe de forma preventiva y gestione adecuadamente las actividades de Gestión Social en proyectos viales.

2) **Transparencia Laboral:** Para futuros proyectos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en zonas de alta presión sindical, es imperativo tener un adecuado procedimiento de contratación de mano de obra local y coordinación constante con las

organizaciones sociales de base y autoridades locales. Esto reduce la presión social de los sindicatos y previene el uso del empleo como herramienta de presión política.

3) **Fortalecimiento de la Digitalización Social:** Se sugiere implementar de manera estándar canales de atención digital (WhatsApp, redes sociales, números telefónicos) para el registro de incidencias. Esto acorta la distancia entre el ciudadano rural y la empresa, permitiendo una trazabilidad del reclamo y una respuesta más eficiente por parte del área técnica del Consorcio.

10.3. Reflexiones finales

La sistematización de esta experiencia profesional nos permite reafirmar que la sociología aplicada a la gestión social es una disciplina de "traducción de racionalidades". En el proyecto de “Rehabilitación y Mejoramiento de la carretera Caraz – Huallanca”, mi rol consistió en mediar entre la racionalidad técnica de la ingeniería, enfocada en metas de asfalto y concreto; y la racionalidad vital de la población, enfocada en la protección de su territorio y sus medios de vida.

Como sociólogo egresado de la UNMSM, entiendo que nuestra labor no es solo facilitar el avance de la maquinaria, sino garantizar a las poblaciones locales que la modernidad que trae la infraestructura no atropelle los derechos de las comunidades. La "mirada sociológica" aplicada en este TSP demuestra que es posible alcanzar el éxito operativo de una inversión de S/ 523 millones siempre que se coloque al ser humano y al diálogo honesto en concordancia y sinergia con las especificaciones técnicas de ingeniería. Finalmente, el mayor aprendizaje es que una carretera no solo une ciudades, sino que debe construir puentes de confianza entre el Estado, la empresa y la ciudadanía.

11. BIBLIOGRAFÍA

- BARZELAY, M. y CORTÁZAR, J. (2004). *Una guía práctica para la elaboración de estudios de caso sobre buenas prácticas en gerencia social*. INDES. https://publications.iadb.org/es/publicacion/15330/una-guia-practica-para-laelaboracion-de-estudios-de-caso-sobre-buenas-practicas.
- BERGER, P. L., y LUCKMANN, T. (1968). *La construcción social de la realidad* (Trad. S. Zuleta). Amorrortu.
- DIEZ HURTADO. A. (1999). *En organizaciones de base y gobiernos locales rurales. Mundos de vida, ciudadanía y clientelismo. En: repensando la política en el Perú.*
- DIEZ HURTADO, A. (2007). *Organización y poder en comunidades, rondas campesinas y municipios. En ¿Qué sabemos de las comunidades campesinas?* (pp. 107 - 152). LIMA. Grupo Alppa.
- HABERMAS, J. (1987). *Teoría de la acción comunicativa* (Vols. 1 y 2). Taurus.
- JARA, O. (S/f). *Orientaciones teórico-prácticas para la sistematización de experiencias*. https://centroderecursos.alboan.org/ebooks/0000/0788/6_JAR_ORI.pdf
- JARA, O. (1998). *Para sistematizar experiencias. Centro de estudios y publicaciones de Costa Rica*: Alforja.
- JARA, O. (2018). *La sistematización de experiencias: práctica y teoría para otros mundos posibles.* CINDE. (especialmente Capítulos II y IV).
- LA REPÚBLICA. (24 de agosto de 2022). *¿Sabías que la segunda carretera más peligrosa de Sudamérica está en Perú?* https://larepublica.pe/datos-lr/2022/08/24/sabias-que-la-segunda-carretera-mas-peligrosa-de-sudamerica-esta-en-peru-rutas-mortales-ancash-canon-del-pato-evat
- LÓPEZ, S. (1997). *Ciudadanos reales e imaginarios: Concepciones, desarrollo y mapas de la ciudadanía en el Perú*. Instituto de Estudios Peruanos.
- MILLS, CHARLES WRIGHT. (2003). *La promesa. La imaginación sociológica*. México: FCE. Pp. 23-43.
- MINISTERIO DE LA MUJER Y DESARROLLO SOCIAL (2010). *Guía metodológica de sistematización de experiencias*. https://mimp.gob.pe/files/direcciones/dgpd/herramientas/GuiaMetodologica-

sistematizacion-de-experiencias.pdf.

- WEBB, R. (2013). *Conexión y despegue rural*. Instituto del Perú de la Universidad de San Martín de Porres.
- YANET, R. (2011). *Carhuaz, la ciudad que Antonio Raimondi llamó borrachera*. https://rpp.pe/peru/actualidad/carhuaz-la-ciudad-que-antonio-raimondi-llamo-borrachera-noticia-396257
- ZEVALLOS, M. y RODRÍGUEZ, J. (2017). *Sistematizar para aprender, aprender para mejorar. Guía para las organizaciones de la sociedad civil*. Grupo Propuesta Ciudadana. https://propuestaciudadana.org.pe/wpcontent/uploads/2018/07/Sistematizaci%C3%B3n-ycomunicaci%C3%B3n-para-la-incidencia.pdf

12. ANEXOS

12.1. Anexos de evidencia de Gestión Social

RELACIÓN DE ANEXOS		
ANEXO	1 – RR.CC	CANALES DE COMUNICACIÓN
ANEXO	2 – RR.CC	CANALES DE COMUNICACIÓN EN MUNICIPALIDADES
ANEXO	3 – RR.CC	ACTA DE REUNIÓN CON EMPRESA INTIPA FOODS
ANEXO	4 – RR.CC	QUEJA RECIBIDA POR POBLADOR LOCAL
ANEXO	5 – RR.CC	AUTORIZACIÓN DE ÁREA DE COMUNIDAD CAMPESINA DE HUAYLAS
ANEXO	6 – RR.CC	QUEJA RECIBIDA POR POBLADOR LOCAL
ANEXO	7 – RR.CC	ACTA DE REUNIÓN CON JUNTA DE REGANTES
ANEXO	8 – RR.CC	TALLER INFORMATIVO CON LA COMUNIDAD CAMPESINA DE PACHACÚTEC
ANEXO	9 – RR.CC	ACTA DE REUNIÓN CON LA COMUNIDAD CAMPESINA DE HUACANHUASI
ANEXO	10 – RR.CC	ACTA DE REUNIÓN CON AUTORIDADES Y POBLACIÓN DE HUALLANCA

ANEXO 001: CANALES DE COMUNICACIÓN

Implementación de la Atención Permanente			
Ítem	**Modalidad de Atención**	**Canales de Comunicación**	**Horarios de Atención**
01	**Plataforma Virtual**	**01 cuentas WhatsApp** 964347838 935410781	Lunes a sábado: 8:00 A.M. A 12:00 P.M. 02:00 P.M. A 06:00 P.M.
02	**Plataforma telefónica**	**01 línea de telefonía móvil** 935410781	Lunes a sábado: 8:00 A.M. A 12:00 P.M. 02:00 P.M. A 06:00 P.M.
03	**Visitas domiciliarias**	Se realizan visitas prediales, de manera permanente, según las necesidades de los actores sociales involucrados.	Lunes a sábado: 8:00 A.M. A 12:00 P.M. 02:00 P.M. A 06:00 P.M.

ANEXO 002: CANALES DE COMUNICACIÓN EN MUNICIPALIDADES

CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA

CCH TE ESCUCHA

Obra "Rehabilitación y Mejoramiento de la carretera Huallanca - Caraz



¿Tienes alguna consulta, queja y/o sugerencia?

Encuéntranos en los siguientes canales de comunicación:



Vía telefónica

- **Llámanos: 935410781**
  (Lunes a viernes, de 8:00 a 18:00 horas)



Vía email

- **gestionsocioambiental@consorciohuallanca.com**
- (Indica el asunto, la obra y tu consulta/queja/sugerencia)



Presencial /escrito

- Acércate a nuestras oficinas en Caraz: Villa el delfín s/n Carretera Central Urb. Los Picaflores (**Instalación el Pelton**).

Queremos asegurarte que estamos aquí para resolver cualquier consulta, queja / reclamo de manera rápida y efectiva.

ANEXO 003: ACTA DE REUNIÓN CON EMPRESA INTIPA FOODS

ACTA DE REUNIÓN

Siendo el día 28 DE NOVIEMBRE del 2025, a horas 04:00., en la localidad de MATO, distrito de MATO, provincia de Huaylas, departamento de Ancash, se reúnen los siguientes participantes:

Nombres y apellidos: YAMPIER PACHAS Cargo: RELACIONISTA COMUNITARIO	Nombres y apellidos: Cargo:
Nombres y apellidos: José Esaú Carrión Romero Cargo: Ingº DE PRODUCCIÓN	Nombres y apellidos: Cargo:
Nombres y apellidos: EINER CHAVEZ TIRADO Cargo: JEFE DE PRODUCCIÓN DE SANIDAD	Nombres y apellidos: Cargo:

Teniendo mínimo un representante de cada parte involucrada, se da inicio la reunión.

AGENDA:

a) FILTRACIÓN DE PUNTO DE AGUA EN EL KM 656+760

b)

ACUERDOS:

EL ACUERDO ENTRE EL CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA Y LA EMPRESA INTIPA ES QUE SE VA A REALIZAR UN LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO Y REALIZAR UN DISEÑO PARA LA REUBICACIÓN DE LA CAPTACIÓN DE AGUA.

EL LEVANTAMIGNTO TOPOGRÁFICO SE REALIZARÁ ENTRE EL 1 Y 2 DE DICIEMBRE.

POSTERIORMENTE AMBAS PARTES SE REUNIRÁN PARA REALIZAR EL RECORRIDO Y PLANTEAR LA REUBICACIÓN DE LA CAPTACIÓN, LA REUNIÓN SERÁ EL MIÉRCOLES 03 DE DICIEMBRE.

OBSERVACIONES:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Siendo las 09:20 del día señalado en el encabezado, se da por concluida la reunión, firmando los presentes en señal de conformidad.

YAMPIER PACHAS
78375118

ING. EDGAR CARRIÓN R.
42938072

Hugo Chuy
48600936

ANEXO 004: QUEJA RECIBIDA POR POBLADOR LOCAL

CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA

CONTRATISTA DEL PROYECTO: OBRA: "REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA HUALLANCA - CARAZ".

FORMATO DE REGISTRO DE QUEJA

Código N° 07

I. DATOS DE LA PERSONA

Nombres y apellidos	JULIO MILLA VALLADARES	DNI	32404497
Domicilio	CHOQUECHACA	Ocupación	AGRICULTOR
Distrito / Provincia	CARAZ, HUAYLAS	Lugar de trabajo	
Cargo		Celular	987 755 573
Nombre de organización (si la queja es de una organización)			
Fecha de registro de la queja:	27/12/2025		

II. IDENTIFICACION DEL TIPO DE ATENCION

a. ¿Queja válida?	(SÍ) (NO)	b. ¿Derivación?	(SÍ) (NO)
Si es derivación (b):			
Institución a la que se derivó			

Si es queja válida (a):

III. INFORMACIÓN SOBRE LA QUEJA

2.1 Tipo de queja (marca con X)

a) Temas relacionados a la liberación de predios afectados por el proyecto		e) Impacto ambiental	
b) Adquisición de bienes y servicios		f) Daños de propiedad privada	
c) Incumplimiento de compromisos sociales		g) Otros (especificar)	ROTURA DE TUBERIA DE RIEGO

2.2. Descripción de la queja

EL SEÑOR JULIO MILLA INDICA QUE DEBIDO A LOS TRABAJO DE CORTE EN EL KM 654+600 (FUNDO MORA) Y LAS TUBERÍAS QUE CONDUCEN PARA RIEGO ESTAÑ ROTAS, AFECTANDO 1 HECTAREA DE MAIZ MORADO. EXIGE UNA SOLUCIÓN INMEDIATA.

IV. INFORMACION SOBRE LA RECEPCION DE LA QUEJA

Fecha de recepción:	27/12/2025	Área de trabajo:	AA.SS
Nombre del responsable de la recepción:	YAMPIER PACHAS	Cargo:	AA.SS

V. OBSERVACIONES ADICIONALES

VI. ACCIONES REALIZADAS (SOLO PARA USO DE RELACIONES COMUNITARIAS)

Área a la cual se deriva	
Fecha de derivación	
Respuesta del área a la que se deriva	
Otras acciones realizadas por el responsable de la atención de queja	

CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA

Yampier Pachas Quispe
ASISTENTE DE ASUNTOS SOCIALES

FIRMA DEL RESPONSABLE DE ATENCIÓN

FIRMA DEL AFECTADO

La información contenida en el presente formato ha sido brindada voluntariamente y autorizada por el arriba firmante. La empresa garantiza la confidencialidad de la información registrada y su uso para fines correspondientes.

Nota: El formato es autocopiativo, la copia se entrega a la persona que presenta la queja.

ANEXO 005: AUTORIZACIÓN DE ÁREA DE COMUNIDAD CAMPESINA DE HUAYLAS

ACTA DE AUTORIZACIÓN USO TEMPORAL DE TERRENO PARA ÁREA AUXILIAR

Para la ejecución de la Obra "Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Huallanca - Caraz" / KM 665+500 LI camino a Huaylas / Zona Curcuy

Siendo las 10:00 horas del día 27 de diciembre de 2025, en la ciudad de Huaylas, provincia de Huaylas, departamento de Ancash, se suscribe la presente acta de autorización de uso temporal de terreno, las siguientes personas:

Por parte del Consorcio Carretero Huallanca

- Ing. Eduardo Benavente Cannon, con DNI N° 08203682
- Lic. Yampier Pachas Quispe, con DNI N° 78375118
- Ing. Harbey Carrera Calderón, con DNI N° 70403975
- Ing. Sandro Aylas Choquicota, con DNI N° 40039257

Por parte de la Comunidad Campesina de Huaylas

CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA V°B° RESIDENTE DE OBRA

- Presidente: HERACLIO ADEL ALVA CANO, CON DNI N° 32392554
- Fiscal: ISAIS MIGUEL MARCHENA ESPINOZA, CON DNI N° 42600032
- SECRETARIA: GLADYS GOITH OLIVO MILLA, CON DNI N° 77466950

Las personas arriba mencionadas, en conjunto, serán referidas como "LAS PARTES".

ANTECEDENTES

Con fecha 10 de junio de 2025, EL CONSORCIO obtuvo la Buena Pro para la ejecución de la obra "Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Huallanca - Caraz".

Con fecha 17 de julio de 2025, se suscribió el contrato entre PROVÍAS NACIONAL y el CONSORCIO, para la ejecución de LA OBRA

Consideraciones

- EL CONSORCIO y la Junta Directiva de la Comunidad Campesina de Huaylas realizaron un reconocimiento de linderos de posibles áreas para su uso como Área Auxiliar (Polvorín), identificándose dos (02) áreas preliminares:
  a) Zona denominada Curcuy
  b) Zona denominada Sipayapampa

42600032

COMUNIDAD CAMPESINA HUAYLAS DIRECTIVA COMUNAL C.C. HUAYLAS PRESIDENTE R.S. N° S/N 19-08

Heraclio Adel Alva Cano
DNI 32392554

COMUNIDAD CAMPESINA HUAYLAS DIRECTIVA COMUNAL C.C. HUAYLAS SECRETARIO R.S. N° S/N 19-08

77466950

- La Comunidad Campesina manifiesta que ambas áreas cuentan con libre disponibilidad preliminar y que, además, ambas constituyen propiedad de la comunidad, quedando pendiente la evaluación técnica, ambiental, topográfica y legal correspondiente.
- La presente acta se suscribe como manifestación de predisposición y conformidad preliminar, sujeta a validaciones posteriores.
- En caso el terreno seleccionado cumpla con las características técnicas, ambientales, sociales y de seguridad exigidas por la normativa vigente, y siempre que se confirme la idoneidad del área mediante los estudios técnicos correspondientes, el uso temporal del terreno tendrá un presupuesto total máximo de S/ 42,000.00 (Cuarenta y Dos Mil con 00/100 soles), por el periodo de mil ciento diez (1110) días calendario.
- Dicho monto constituye un tope máximo y será formalizado únicamente mediante contrato posterior, no generando la presente acta obligación de pago automático, reconocimiento de deuda ni derecho adquirido alguno hasta la validación integral del área y la suscripción del contrato correspondiente.

Acuerdos:

1. El terreno será utilizado exclusivamente para fines auxiliares de la obra, específicamente como Área Auxiliar – Polvorín, quedando prohibido cualquier uso distinto.
2. La presente autorización no constituye transferencia de propiedad, siendo de carácter temporal y condicionado.
3. La autorización tendrá una vigencia máxima de mil ciento diez (1110) días calendario, comprendiendo el plazo contractual y las ampliaciones de plazo que, de ser aprobadas, otorgue PROVÍAS NACIONAL.
4. El pago de cualquier compensación económica quedará supeditado a la verificación documentaria y/o física de la titularidad o posesión legítima del predio.
5. La presente autorización no podrá ser revocada de manera unilateral, siempre que se mantengan las condiciones técnicas y contractuales pactadas.
6. Se adjuntará a la presente acta un croquis referencial, el cual no constituye delimitación definitiva del área hasta la validación técnica correspondiente.
7. Cualquier controversia será resuelta en la vía judicial, bajo la competencia de los Juzgados de la Corte Superior de Justicia de Áncash.
8. Luego de la validación catastral, ambiental, técnica y legal, se procederá a la elaboración y suscripción del contrato definitivo de uso temporal.

En señal de conformidad, las Partes firman la presente Acta de Reafirmación y Actualización en dos (02) ejemplares de igual tenor, quedando un original para cada parte.

CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA
Eduardo V. Benavente Cannon
ING Residente de Obra
CIP 23665

CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA
Yampier Pachas Quispe
ASISTENTE DE ASUNTOS SOCIALES

COMUNIDAD CAMPESINA HUAYLAS
DIRECTIVA COMUNAL C.C. HUAYLAS
PRESIDENTE
R.S. N° S/N 19-08

COMUNIDAD CAMPESINA HUAYLAS
DIRECTIVA COMUNAL C.C. HUAYLAS
SECRETARIO
R.S. N° S/N 19-08

42600032

ANEXO 006: QUEJA RECIBIDA POR POBLADOR LOCAL

CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA

CONTRATISTA DEL PROYECTO: OBRA: "REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA HUALLANCA - CARAZ".

FORMATO DE REGISTRO DE QUEJA

Código N° 06

I. DATOS DE LA PERSONA

Nombres y apellidos	LUIS TORRES ALGONE	DNI	32384844
Domicilio	CHOQUECHACA	Ocupación	AGRICULTOR
Distrito / Provincia	CARAZ, HUAYLAS	Lugar de trabajo	
Cargo		Celular	943453502
Nombre de organización (si la queja es de una organización)			
Fecha de registro de la queja:	22/12/2025		

II. IDENTIFICACION DEL TIPO DE ATENCION

a. ¿Queja válida?	(SÍ) (NO)	b. ¿Derivación?	(SÍ) (NO)
Si es derivación (b):			
Institución a la que se derivó			

Si es queja válida (a):

III. INFORMACIÓN SOBRE LA QUEJA

2.1 Tipo de queja (marca con X)

a) Temas relacionados a la liberación de predios afectados por el proyecto		e) Impacto ambiental	
b) Adquisición de bienes y servicios		f) Daños de propiedad privada	
c) Incumplimiento de compromisos sociales		X) Otros (especificar)	CORTE DE LUZ

2.2. Descripción de la queja

EL SEÑOR TORRES INDICA QUE DEBIDO A LOS TRABAJOS DE CORTE Y MOVIMIENTO DE TIERRA ESTAN CORTANDO LA ENERGÍA ELECTRICA EN EL KM 654+600 Y DAÑANDO EL SISTEMA DE RIEGO AUTOMATIZADO EXIGE UNA SOLUCIÓN INMEDIATA)

IV. INFORMACION SOBRE LA RECEPCION DE LA QUEJA

Fecha de recepción:	22/12/2025	Área de trabajo:	RR.CC
Nombre del responsable de la recepción:	YAMPIER PACHAS	Cargo:	RR.CC

V. OBSERVACIONES ADICIONALES

VI. ACCIONES REALIZADAS (SOLO PARA USO DE RELACIONES COMUNITARIAS)

Area a la cual se deriva	
Fecha de derivación	
Respuesta del área a la que se deriva	
Otras acciones realizadas por el responsable de la atención de queja	

CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA

Yampier Pachas Quispe
ASISTENTE DE ASUNTOS SOCIALES

FIRMA DEL RESPONSABLE DE ATENCIÓN

FIRMA DEL AFECTADO

La información contenida en el presente formato ha sido brindada voluntariamente y autorizada por el arriba firmante. La empresa garantiza la confidencialidad de la información registrada y su uso para fines correspondientes.

Nota: El formato es autocopiativo, la copia se entrega a la persona que presenta la queja.

ANEXO 007: ACTA DE REUNIÓN CON JUNTA DE REGANTES

ACTA DE REUNIÓN

Siendo el día ...07 DE ENERO... del 2026, a horas ...10:30..., en la localidad de ...MATO..., distrito de ...MATO..., provincia de Huaylas, departamento de Ancash, se reúnen los siguientes participantes:

Nombres y apellidos: YAMPIER PACHAS QUISPE Cargo: RELACIONISTA COMUNITARIO	Nombres y apellidos: JULIAN OLIVO LUNA Cargo: FISCAL
Nombres y apellidos: ESAU CARRION Cargo: ESPECIALISTA PRODUCCIÓN	Nombres y apellidos: LUIS MARINO Cargo: VOCAL
Nombres y apellidos: OSCAR MORENO Cargo: PRESIDENTE	Nombres y apellidos: Cargo:

Teniendo mínimo un representante de cada parte involucrada, se da inicio la reunión.

AGENDA:

a) TUBERIAS DE LA JUNTA REGANTES CARMEN CALAMINA EN EL PUNTO DE ACOPIO EN EL KM 661+830

b) .....

ACUERDOS:

EL DIA 07 DE ENERO SE REUNIERON EL AREA SOCIAL Y PRODUCCION DEL CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA Y USUARIOS DE LA JUNTA DE REGANTES CARMEN CALAMINA ; EN LA CUAL SE ACORDO TENER CUIDADO CON LAS TUBERIAS QUE SE ENCUENTRAN UBICADO EN EL PUNTO DE ACOPIO EN EL KM 661+830 ADEMAS, SE ACORDO FACILITARLE UN CAMINO PEATONAL Y LIMPIARLE LA OROYA.

OBSERVACIONES:

ASIMISMO, SE HACE LA REPARACIÓN DE LAS TUBERÍAS.

Siendo las 11:00 del día señalado en el encabezado, se da por concluida la reunión, firmando los presentes en señal de conformidad.

OSCAR
32393513

32383279

CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA
Ing. José E. Carrión Romero
CIP 130646
ESPECIALISTA DE PRODUCCIÓN

CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA
Yampier Pachas Quispe
ASISTENTE DE ASUNTOS SOCIALES

ANEXO 008: TALLER INFORMATIVO CON LA COMUNIDAD CAMPESINA DE PACHACÚTEC

CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA	REGISTRO DE ASISTENCIA	Código: CCH_RA_AS_002 Revisión: V3 Fecha: 24-08-2025

DATOS GENERALES:

OBRA : "REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA HUALLANCA – CARAZ"

CONTRATISTA : CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA

DATOS DE LA REUNIÓN:

RESPONSABLE: YAMPIER PACHAS QUISPE

AGENDA: REUNIÓN INFORMATIVA SOBRE ALCANCE DE PROYECTO

FIRMA: CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA
Yampier Pachas Quispe
ASISTENTE DE ASUNTOS SOCIALES

FECHA:	N° DE PARTICIPANTES:	HORA DE INICIO:	HORA DE TÉRMINO:
10/01/2026	49	09:00	

LISTA DE PARTICIPANTES

ÍTEM	NOMBRES Y APELLIDOS	DNI N°	LOCALIDAD / INSTITUCIÓN	CARGO	CELULAR	FIRMA / HUELLA
01	YAMPIER PACHAS QUISPE	78375118	CCH	RR.CC	935410781	
02	Pedro CHAVEZ Gomez	06822678	PUCO	PCZ	968731228	
03	Luis VACAS CABILLO	32393841	C.C.P		978337578	
04	GERARDO MORENO Angeles	08508697	CCP		982273108	
05	Juana Angela Chavez	32393572	CCP		944344312	
06	Izvin Corzo Guerrero	32393580	CCP			
07	CARMEN CORZO TRANCA.	10144801	CCP		934202023	
08	Gregorio Espinoza Muñoz	32389909	CCP		918831644	
09	Julián Cayetano León Vacas	32393577	CCP		918680398	
10	Valentín Blas Sanchez	32393532	CCP			
11	Damián Blas SANCHEZ	32394417	CCP		948271756	
12	Marlino Pomis Vacas	32393635	CCP		973721514	
13	Marcelino Blas Martinez	32394133	CCP		973772822	
14	Edwin Morales Vacas	32394523	CCP			
15	Armando Alegre Anacleto	32359336	CCP			

Mario Alegre Anacleto 40059026 923809402

Joaquin Ayala Castro 32394096 976602807

Alberto Amyeles A 32393371 973440799

Victor Melgarejo G 32393857

Tavariz Rivero-Fermin Walter - 06866635

Hanza corpus Maximo Marino - 32393456

Jaysen Gualberto Saenz Javier 32404036

Felicita Morales Cotos .. Remplazo

Lopez Morales Juliana 32393921

Rufina Polo de Vega 32393838

Luis Marino Heuza Mejia

Velma Apperanza Moreno Angeles 32393913

Ana Barrio Acuña 42440956

Silvio Albino Blas 32393478

Cristina Chauca

Victoria Mendoza Angeles 32394089

Lorenza Morales Vega 32393844

Nelly Gonzales Rodrigues 31677856

Fabian Martinez Vega 42883573

CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA

REGISTRO DE ASISTENCIA

Código: CCH_RA_AS_002
Revisión: V3
Fecha: 24-08-2025

DATOS GENERALES:

OBRA : "REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA HUALLANCA – CARAZ"

CONTRATISTA : CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA

DATOS DE LA REUNIÓN:

RESPONSABLE: YAMPIER PACHAS QUISPE

CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA
FIRMA:
Yampier Pachas Quispe
ASISTENTE DE ASUNTOS SOCIALES

AGENDA: REUNIÓN INFORMATIVA SOBRE ALCANCE DEL PROYECTO

FECHA:	N° DE PARTICIPANTES:	HORA DE INICIO:	HORA DE TÉRMINO:
10/01/2026	49	09:00	10:00

LISTA DE PARTICIPANTES

ÍTEM	NOMBRES Y APELLIDOS	DNI N°	LOCALIDAD / INSTITUCIÓN	CARGO	CELULAR	FIRMA / HUELLA
01	Florencio Blas Sandoval	32397751	C.C.P.	Socio	-	
02	Victor Mallqui Cadillo	32344083	C.C.P.	Socios.	944760978	
03	Moisés Romero Muñoz	32340d6	C.C.P	Socio		
04	Amancio J. Mendoza Angeles	32393914	C.C.P.	Socio	941175064	
05	Avilio Garcia Torres	32393379	C.C.P.	Socio	---	
06	Manuel Morales C.	32393326	C.C.P.	Socio	Quispe	
07	Pedro Monge Vergara	06116041	C.C.P	S.		
08	Lucia Blas Morales	32394849	C.C.P	K	Lucia	
09	Cristina Angeles Cotos	08524049	C.C.P	C.I.		
10	Crispin Sanchez Leon	32397590	C.P.	Socio		
11	Rodolfo Blas Chauca	44732312	C.P.	Socio		
12	Guzman Huesa Corpus	32394173	-	56 Años	-	
13	David Cerro Tarco	37327837		Socio		
14	Adan Andia Ucharo	44020882				
15	Juan Bados Navarro	43516084	CCP.	Socio	995006056	

ANEXO 009: ACTA DE REUNIÓN CON LA COMUNIDAD CAMPESINA DE HUACANHUASI

ACTA DE REUNIÓN

Siendo el día 20 DE DICIEMBRE del 2025, a horas 11:00AM en la localidad de HUANCANUASI, distrito de MATO, provincia de Huaylas, departamento de Ancash, se reúnen los siguientes participantes:

Nombres y apellidos: RAFAEL VELASQUEZ Cargo: ESPECIALISTA FORESTAL	Nombres y apellidos: Cargo:
Nombres y apellidos: YAMPIER PACHAS QUISPE Cargo: RELACIONISTA COMUNITARIO	Nombres y apellidos: Cargo:
Nombres y apellidos: FIDEL TEODOR LEON Cargo: PRESIDENTE DE C.C. HUANCANUASI	Nombres y apellidos: Cargo:

Teniendo mínimo un representante de cada parte involucrada, se da inicio la reunión.

AGENDA:

a) REUNIÓN INFORMATIVA SOBRE REUBICACIÓN Y COMPENSACION FORESTAL

b)

ACUERDOS:

EL DIA 20 DE DICIEMBRE SE REUNIERON EL ING RAFAEL VELASQUEZ, ESP. FORESTAL ; YAMPIER PACHAS Y FIDEL TEODOR LEON, PARA COORDINAR TRABAJOS DE REUBICACIÓN DE COMENSACIÓN Y PROYECTOS FORESTALES PARA LA INSTALACIÓN DE UN VIVERO FORESTAL EN EL MARCO DEL PLAN DE COMPENSACIÓN FORESTAL.

OBSERVACIONES:

QUEDA PENDIENTE UNA REUNIÓN EL DIA 28 DE DICIEMBRE EN SAN DIEGO

Siendo las 12:00 PM del día señalado en el encabezado, se da por concluida la reunión, firmando los presentes en señal de conformidad.

COMUNIDAD CAMPESINA HUACANHUASI PRESIDENTE MATO

YAMPIER PACHAS QUISPE
78375118
RELACIONISTA COMUNITARIO

Fidel Teodor Leon
32794145

COMUNIDAD CAMPESINA HUACANHUASI PRESIDENTE MATO

ING RAFAEL VALDIVIA
Esp. Forestal CCH

ANEXO 010: ACTA DE REUNIÓN CON AUTORIDADES Y POBLACIÓN DE HUALLANCA

ACTA DE REUNIÓN

Siendo el día 26 DE ENERO del 2026, a horas 11:00, en la localidad de HUALLANCA, distrito de HUALLANCA, provincia de Huaylas, departamento de Ancash, se reúnen los siguientes participantes:

Nombres y apellidos: FRANK GUIBANDRIA NOLASCO Cargo: ALCALDE DISTRITAL HUALLANCA	Nombres y apellidos: MIGUEL ESTUPIÑAN Cargo: SEGURIDAD HOB
Nombres y apellidos: DURAND ROGUE Cargo: SUPERVISOR PNP CAÑÓN DEL PATO	Nombres y apellidos: MEDALY GUTIERREZ SAENZ Cargo: POBLADORA HUALLANCA
Nombres y apellidos: ROSALHANOS SOLER Cargo: ESPECIALISTA RR.CC HOB	Nombres y apellidos: RICHARD ESPINOZA Cargo: PRODUCCIÓN CCH

Teniendo mínimo un representante de cada parte involucrada, se da inicio la reunión.

AGENDA:

a) ESTADO SITUACIONAL DE LA AV. 14 DE ABRIL

b)

ACUERDOS:

SIENDO LAS 12:00PM DEL DÍA 26 DE ENERO, SE DIO UNA REUNIÓN INFORMATIVA ENTRE EL CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA, SUPERVISION HOB, MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUALLANCA, PNP CAÑON DEL PATO Y POBLADORES DE HUALLANCA.

SE EXPLICO EL ALCANCE DEL CONSORCIO CARRETERO HUALLANCA, EL CUAL SU ALCANCE NO LLEGA A LA AV. 14 DE ABRIL, ASIMISMO, SE HACE DE CONOCIMIENTO QUE LA SEMANA DEL 26 DE ENERO SE ESTARÁ TERMINANDO LA REPARACIÓN DE 5 PUNTOS CRÍTICOS.

OBSERVACIONES:

SE PONEN DE ACUERDO LAS PARTES LA CONTRATACIÓN DE (04) VIGIAS, LA POBLACIÓN DARÁ PASE DE DIA Y NOCHE A LOS VOIQUETES QUE VIENEN DESDE SAN DIEGO, HASTA QUE EL CONSORCIO WARI LE DE UNA SOLUCIÓN A LA AV. 14 DE ABRIL.

Siendo las 13:00 del día señalado en el encabezado, se da por concluida la reunión, firmando los presentes en señal de conformidad.

Lic Rose Ramos Soler
Supervisión HOB

Frank Quijandria N.

44654741

Medaly Gutierrez
SAEÑZ
80204987

Lilia Jacleta Vda de Ramos
32388153

32388580

32388656

Alfredo Mejia
3238 42 24

43636752
EDGAR LAURENCIO JARA

DURAN ROQUE F.
32399486
PNP

Alina Bartolo L.
73338848

Katherine Jara H.
73338843

JUAN C. TORUMORI
06130412

Miguel Estupiñan A
22307989

Marcos Franco R.
03897766

JOSE Mejia CA
06754473