

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERÍA  
FACULTAD DE INGENIERÍA CIVIL**



**EVALUACIÓN DE LA RENTABILIDAD SOCIAL DE LA  
CARRETERA DE PENETRACIÓN OLMOS-CORRAL  
QUEMADO-RÍO NIEVA  
INFLUENCIA DEL MEDIO CULTURAL - POLÍTICO**

**INFORME DE SUFICIENCIA**

**Para optar el Título Profesional de:**

**INGENIERO CIVIL**

**ABEL TUPAC QUISPE COTRINA**

**Lima- Perú**

**2011**

## ÍNDICE

<b>INDICE .....</b>	<b>1</b>
<b>RESUMEN .....</b>	<b>3</b>
<b>LISTA DE CUADROS .....</b>	<b>4</b>
<b>LISTA DE FIGURAS .....</b>	<b>5</b>
<b>LISTA DE SÍMBOLOS Y SIGLAS .....</b>	<b>6</b>
<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>7</b>
<b>CAPÍTULO I: GENERALIDADES.....</b>	<b>8</b>
1.1 ANTECEDENTES.....	8
1.2 UBICACIÓN .....	10
1.3 CARACTERÍSTICAS DE LA CARRETERA .....	12
<b>CAPÍTULO II: ESTADO DEL ARTE.....</b>	<b>18</b>
2.1 MEDIO CULTURAL POLÍTICO.....	18
2.2 MÉTODO DE EVALUACIÓN DE LA RENTABILIDAD .....	22
2.3 DEMANDA INSATISFECHA .....	23
<b>CAPÍTULO III: MARCO TEÓRICO .....</b>	<b>24</b>
3.1 ÁRBOL CAUSA - EFECTOS.....	24
3.2 MATRIZ DE ANÁLISIS GEOESPACIAL .....	25
<b>CAPÍTULO IV: EVALUACIÓN CULTURAL POLÍTICO DE LA CARRETERA OLMOS-CORRAL QUEMADO-RÍO NIEVA .....</b>	<b>27</b>
4.1 INTRODUCCIÓN .....	27
4.2 NATURALEZA DE LA RENTABILIDAD CULTURAL POLÍTICA .....	28
4.2.1 Acción del medio cultural político sobre la carretera.....	28
4.2.2 Características del medio cultural político en la carretera.....	29
4.2.3 Niveles culturales políticos alrededor de la carretera.....	31
4.3 UBICACIÓN E INTERACCIÓN DE LOS INVOLUCRADOS EN LA CARRETERA .....	39
4.3.1 Superposición de zonas de influencia. ....	40
4.3.2 Tipos de interacción. ....	40
<b>CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....</b>	<b>42</b>

CONCLUSIONES .....	42
RECOMENDACIONES .....	43
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>44</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>45</b>
ANEXO A: MATRIZ DE ANALISIS GEOESPACIAL POR DISTRITOS.....	45
ANEXO B: MAPAS TEMÁTICOS POR ACTORES .....	45
ANEXO C: MAPA TEMÁTICO SUPERPUESTO.....	45

## RESUMEN

El presente informe “Evaluación de la Rentabilidad Social de la Carretera de penetración Olmos - Corral Quemado - Río Nieva - Influencia del Medio Cultural-Político” está compuesto por cinco capítulos, en los cuales se describen las características de la carretera, los actores que intervienen en ella, y cómo interactúan a lo largo de la vía. Así mismo, se ven los lugares críticos y cómo poder llevar a cabo un mejor análisis de identificación a través de los mapas temáticos además de incluir la matriz geoespacial como herramienta alternativa para desarrollar un mejor análisis de los proyectos con carácter social.

El primer capítulo describe los rasgos más importantes de la Carretera Olmos - Corral Quemado - Río Nieva, los antecedentes e historia de la misma, la ubicación, así como también sus características técnicas más resaltantes a lo largo de todo el tramo en estudio.

El segundo capítulo trata sobre el estado del arte de la Carretera Olmos - Corral Quemado - Río Nieva y los actores cultural-político más preponderantes que tuvo en el tiempo; además se toma en cuenta el método de la rentabilidad y la demanda insatisfecha que estuvo por mucho tiempo presente en la zona de la vía en estudio.

En el tercer capítulo se desarrolla el marco teórico del método que se aplica para la identificación del problema en la evaluación de la rentabilidad en base a los conceptos del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), así mismo se incluye una metodología de análisis a través de una matriz geoespacial y los criterios que se utilizan para implementarla.

En el cuarto capítulo se expone todo lo relacionado a la identificación de la zona de influencia de la carretera, así como los lugares críticos identificados a través de la matriz geoespacial. Se detalla también la relación de los actores para cada medio, la valoración para cada actor del medio, y también se muestran los mapas temáticos que se han elaborado y representan los lugares más críticos tanto en el ámbito cultural como político, finalizando el informe con las conclusiones y recomendaciones resultado del presente estudio.

## LISTA DE CUADROS

Cuadro N° 1.1 Consorcios Viales.....	09
Cuadro N° 1.2 Datos Generales del Contrato.....	10
Cuadro N° 3.1 Criterio Posicional.....	25
Cuadro N° 3.2 Criterio de Interacción.....	25
Cuadro N° 3.3 Matriz de análisis geoespacial.....	26
Cuadro N° 4.1 Clasificación de Actores involucrados.....	31
Cuadro N° 4.2 Valoración de actores políticos.....	33
Cuadro N° 4.3 Valoración de actores culturales.....	34
Cuadro N° 4.4 Media aritmética – actores políticos.....	35
Cuadro N° 4.5 Media aritmética – actores culturales.....	35
Cuadro N° 4.6 Normalizando atributos – actores políticos.....	36
Cuadro N° 4.7 Normalizando atributos – actores culturales.....	37
Cuadro N° 4.8 Índices de preponderancia para actores políticos.....	38
Cuadro N° 4.9 Índices de preponderancia para actores culturales.....	39
Cuadro N° 4.10 Factores de ponderación.....	41

## LISTA DE FIGURAS

Fig. N° 1.1 Plano de ubicación de la Carretera Olmos-Corral Quemado-Río Nieva.....	11
Fig. N° 1.2 Carretera tramo I margen derecha del río olmos, Km 32.5...	12
Fig. N° 1.3 Carretera tramo I margen izquierda del río olmos, Km 35.5..	13
Fig. N° 1.4 Espejo de agua sobre la carretera, Km 280.....	14
Fig. N° 1.5 Carretera tramo II margen izquierda del río Utcubamba, Km 330.....	15
Fig. N° 1.6 Carretera tramo II margen derecha del río Utcubamba, Km 263.....	15
Fig. N° 1.7 Flora típica del área, árbol de huarango.....	17
Fig. N° 1.8 Animales domésticos: ganado vacuno.....	17
Fig. N° 2.1 Vivienda en un pueblo Aguaruna.....	18
Fig. N° 2.2 Árbol de coco en el distrito de Cumba, Km 197.....	19
Fig. N° 2.3 Curva del diablo, Km 204.....	20
Fig. N° 2.4 Carretera interrumpida por derrumbe, impacto ambiental, Km 318.....	21
Fig. N° 2.5 Mantenimiento de la carretera, Km 323.....	21
Fig. N° 2.6 Gráfico ilustrativo de la demanda insatisfecha.....	23
Fig. N° 4.1 Imagen del Google Earth.....	30
Fig. N° 4.2 Superposición de capas.....	40

## LISTA DE SÍMBOLOS Y SIGLAS

<b>AID</b>	Área de Influencia Directa
<b>AII</b>	Área de Influencia Indirecta
<b>CAD</b>	Computer Aided Design
<b>GIS</b>	Geographic Information System
<b>IIRSA</b>	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana
<b>MAG</b>	Matriz de Análisis Geoespacial
<b>MTC</b>	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
<b>OPI</b>	Oficina de Programación e Inversiones
<b>OSITRAN:</b>	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
<b>PIP</b>	Programa de Inversión Pública
<b>SIG</b>	Sistema de Información Geográfica
<b>SNIP</b>	Sistema Nacional de Inversión Pública
<b>UE</b>	Unidad Ejecutora
<b>UF</b>	Unidad Formuladora

## INTRODUCCIÓN

Siempre ha sido un reto la integración de toda América del Sur, debido a eso nacen los proyectos de comunicaciones entre todos los países que lo conforman. Una de las variantes planteadas para este fin es crear una vía de comunicación entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico. Dentro de esta variante se encuentran dos posibilidades que cruzan por territorio peruano, una en la parte norte del Perú y la otra en la parte sur.

Este trabajo de investigación se concentrará en la viabilidad social de desarrollo del eje de comunicación Norte que en el medio es conocido como la Carretera Transoceánica Antonio Mesones Muro pero que se le llamará Eje Multimodal Amazonas Norte. Este nombre se debe a que va a ser un cinturón o corredor de comunicación conformado por distintos medios de transporte; el que se desarrolla atravesando fronteras políticas de la región, acortando distancias entre productores y consumidores, generando sinergia entre los países para ser competitivos ante los mercados mundiales y por ende representa la integración del continente; a la vez lleva el nombre de Amazonas porque se desarrolla en esta región, un lugar muy representativo en América del Sur.

El fin general del trabajo de investigación es realizar la evaluación de la rentabilidad social de la carretera para el desarrollo del Eje Multimodal Amazonas y la integración de la región norte del país; para esto es necesario establecer la situación actual tanto de la infraestructura vial que se cuenta en el Perú como también de los actores cultural político, ya que sólo se abocará a estos dos medios como ángulo de estudio.

La información recopilada para la elaboración del presente trabajo ha provenido básicamente de fuentes relacionadas con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú.



## **CAPÍTULO I: GENERALIDADES**

### **1.1 Antecedentes**

La Carretera Olmos-Corral Quemado-Río Nieva es una vía transversal del Eje Multimodal Amazonas Norte - IIRSA Norte ubicada entre los departamentos de Piura Lambayeque Cajamarca y Amazonas. Es una carretera de alto volumen de tránsito, con un Índice Medio Anual de 1,046 vehículos por día, que integra las localidades de Huancabamba, Lambayeque, Jaén, Cutervo, Utcubamba, Luya y Bongará.

A inicios del Siglo XX el lambayecano Manuel Antonio Mesones Muro se atrevió a soñar con una ruta increíble, inimaginable hasta ese entonces pero que en pocos días podía unir la Costa inmensa y árida de Lambayeque con la Amazonía. Empezó un viaje de exploración que sirvió para demostrar, entre otras cosas, que el paso de Porculla, a 2,144 metros sobre el nivel del mar, era el más adecuado para trazar el camino del progreso hacia la cálida cuenca del Marañón, el principal afluente del Amazonas.

En el año 1966 la Consultora CPS de Ingeniería S.A. – Gago Tonin S.A. Servicios de Ingeniería Asociados realizaron los estudios de Ingeniería de la Carretera Corral Quemado-Río Nieva, tramo I Corral Quemado – Pedro Ruiz; por encargo del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, en el marco general de rehabilitación de carreteras, programadas por el Proyecto Especial de Rehabilitación de Infraestructura de Transportes.

En el año 1978, el Consorcio de Consultores Viales, para la Carretera Olmos - Corral Quemado, efectuó el Estudio Definitivo, el cual fue dividido en cinco tramos para efectos de la Licitación y Ejecución de Obra; así como se señala en el cuadro 1.1 consorcios viales.

Cuadro 1.1 Consorcios Viales.

TRAMOS	EMPRESA	CONCLUIDO
Tramo I: Km.00+000 al Km.40+000	Cía. COSAPI S.A. - MASSA SCRL ASOCIADOS	concluido en 1984
Tramo II: Km.40+000 al Km.72+000	Cía. C.Tizon P. S.A. Ingenieros	Concluido en 1986
Tramo III: Km.72+000 al Km.112+000	Cía. Constructora UPACA S.A	Concluido en 1984
Tramo IV: Km.112+000 al Km.156+000	Cía. Cáceres Contratistas S.A. - Constructora Bionselva S.A ASOCIADOS	Concluido en 1987
Tramo V: Km.156+000 al Km.196+000	Cía Constructora Villasol S.A.	Concluido en 1987

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

La Buena Pro fue otorgada a las cinco empresas Constructoras indicadas, cuya labor se desarrolló bajo la Supervisión del Consorcio de Consultores Viales, ejecutándose las obras en los años indicados en cada tramo.

La obra correspondiente a la construcción de la carretera en mención fue ejecutada por la Empresa Camargo – Correa Contratistas durante los años de 1996-1999, y supervisada por la empresa SALZGITTER-DIWI-LAGESA Asociados.

El último mantenimiento realizado en toda su extensión fue en los años 2001 al 2005 con una inversión de US\$ 69.9 millones. A partir de este siglo la carretera de penetración Olmos – Corral Quemado – Río Nieva pertenece al Eje Multimodal del Amazonas, el cual a su vez corresponde al Eje Multimodal Nor Andino Amazonas Perú – Brasil, el mismo que nace de la Cumbre de Presidentes de América del Sur realizada entre los días 30 de agosto y 01 de septiembre del año 2000 en la ciudad de Brasilia, Brasil.

Recién en el año 2003 el consejo directivo de PROINVERSIÓN incluye dentro de sus proyectos el “Plan de Acción para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA”, para ese entonces ya se contaba con una cartera de proyectos de integración y desarrollo dentro de los cuales aparecía el proyecto

eje multimodal del Amazonas (grupo 3) que tenía como uno de sus objetivos el acceso a el Huallaga y el Marañón. Hasta el 2007 el proyecto se conocía como "Carretera Bagua - Rioja", luego pasaría a llamarse "Carretera Paita - Tarapoto".

- ⓐ Paralelamente al avance técnico de la carretera que ha tenido lugar en las últimas décadas, el hombre ha ido creando una serie de problemas graves en relación con el medio natural, cultural, social y político modificando su entorno.

Cuadro N° 1.2 Datos Generales del Contrato.

Carretera	Olmos – Corral Quemado – Río Nieva
Longitud Total del Tramo	309 KM
Tipo de Servicios	COFINACIADA
Contratista-Conservador	Conseccionaria IIRSA NORTE S.A.
Valor Referencial	\$ 183,890,787.00
Monto del Contrato	\$ 183,890,787.00
Periodo del Contrato	25 años
Inicio del Contrato	12 ABRIL 2006

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

## 1.2 Ubicación

El tramo de carretera en estudio se ubica entre los departamentos de Lambayeque, Piura, Cajamarca y Amazonas. Se inicia en la localidad de Olmos ubicada en el Km. 869 del sector Chiclayo - Piura de la Carretera Panamericana Norte y concluye en Nieva (Km. 371 + 500) que pertenece al distrito de Yabrasbamba, provincia de Bongara, departamento de Amazonas.

En su recorrido atraviesa en el tramo Olmos – Corral Quemado a los centros poblados Hualapampa, Pucará y Chamaya. En el tramo Corral Quemado – Río



### 1.3 Características de la Carretera

Para un análisis diferenciado y ordenado se ha sub-dividido el tramo total en estudio en los siguientes:

Tramo 1: Olmos – Corral Quemado

Tramo 2: Corral Quemado – Río Nieva

#### 1.3.1 Tramo 1: Olmos – Corral Quemado

La región por la que se desarrolla la Carretera Olmos - Corral Quemado, cubre dos zonas hidrológicamente bien diferenciadas: la primera, comprendida entre el inicio del cruce de Olmos y el abra de Porculla, incluye áreas del desierto costero del norte peruano y la segunda, comprendida entre el abra de Porculla y Corral Quemado, valles interandinos de características variables en concordancia con su alejamiento del abra y consecuente acercamiento al cauce del río Marañón. La región costera norte del Perú, antes mencionada, corresponde a una región árida con cursos hídricos de descarga periódica u ocasional, pero severamente afectada por la ocurrencia de lluvias de baja altura asociadas a los ciclos del fenómeno del Niño.

Figura N° 1.2 Carretera tramo I margen derecha del río olmos, Km 32.5.



Fuente: Visita de campo

Figura N° 1.3 Carretera tramo I margen izquierda del río olmos, Km 35.5.



Fuente: Visita de campo

En cuanto se refiere a los valles interandinos, la precipitación y consecuentemente las descargas fluviales en los ríos y quebradas que los componen, tienen un carácter fundamentalmente estacional y dependiente de la ubicación relativa de sus cuencas aportantes de distribución estable o errática.

En los cursos mayores (curso bajo del río Huancabamba, río Chamaya y río Marañón), la extensión y diversidad de subcuencas aportantes tiende a uniformizar la distribución temporal de las descargas, en patrones estacionales más estables.

En lo que respecta a las cuencas colectoras de los recursos hídricos comprometidos, sólo se encuentran involucrados cuatro ríos principales: río Olmos (único curso importante de la vertiente del Pacífico), río Huancabamba, río Chamaya (continuación del anterior) y río Marañón (receptor de las aguas del río Chamaya).

Adicionalmente, en la región integrante de la vertiente del Atlántico, existen siete ríos de mediana magnitud: Hualapampa, Quismache (Pte. Las Juntas), Calayuc, Puerto Blanco (Pte. Churumayo), Puiquijaca, Sonara de Rumiaco (Pte. Mochenta) y Zonanga, actualmente cruzados por puentes.

Completando la distribución hidrográfica de la zona, se encuentra una numerosa red de quebradas de diversas magnitudes de área de cuenca y de aportes líquidos y sólidos que cruza el trazo de la vía.

### 1.3.2 Tramo 2: Corral Quemado – Río Nieva

Desde el punto de vista climático la zona de influencia corresponde a la provincia biográfica de Yunga Tropical con "Clima Templado subhúmedo (Estepa y Valles Interandinos Bajos). Su precipitación total promedio varía entre los 400 mm en las partes bajas hasta los 800 mm en las partes más elevadas y húmedas, su temperatura media anual es de 20° C.

Figura N° 1.4 Espejo de agua sobre la carretera, Km 280.



Fuente: Visita de campo

El régimen de lluvias es totalmente irregular precipitando el 50% del total de lluvias en los tres primeros meses del año; siendo el mes más lluvioso el mes de Marzo y el menos lluvioso el mes de Junio.

Figura N° 1.5 Carretera tramo II margen izquierda del río Utcubamba, Km 330.



Fuente: Visita de campo

- Figura N° 1.6 Carretera tramo II margen derecha del río Utcubamba, Km 263.



Fuente: Visita de campo



En cuanto al recurso edáfico se presentan tres diferentes tipos de suelos de acuerdo a su origen: aluviales, coluviales y residuales; siendo los más abundantes los coluviales. De acuerdo con su clasificación de capacidad de uso mayor, se tiene tierras aptas para una agricultura intensivas, tierras aptas para cultivos permanentes, tierras aptas para pastizales tierras aptas para explotación forestal, y áreas de protección.

Los grupos litológicos dominantes en el área de influencia son: calizas, lutitas, areniscas y lodolitas; y formaciones de materiales cuaternarios.

Algunas formaciones coluviales, son susceptibles a sufrir una erosión hídrica intensa (surcos, cárcavas) y algunos procesos de remoción en masa (desprendimientos, deslizamientos).

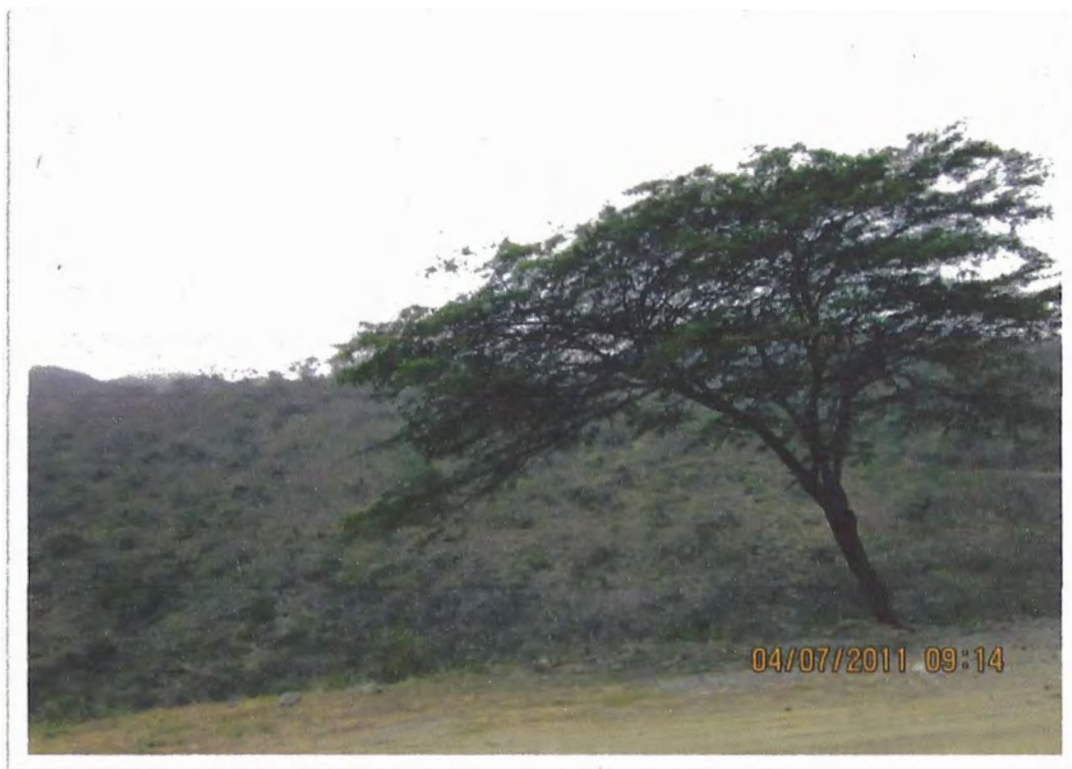
En cuanto a la hidrología del área, se tiene la presencia de 2 ríos importantes, el río Utcubamba y el río Chido.

Respecto a la actividad agrícola está muy restringida en las zonas de valle existe el arroz y en las vertientes, cultivos de maíz, plátano, hortalizas y pastizales. La actividad ganadera se halla concentrada en los alrededores de Pomacochas, habiéndose identificado especies tales como: vacunos principalmente.

En cuanto a la flora, existen todavía especies nativas tales como: Faique (*Acacia macracatha*), Chamana, algarrobo, catagua, etc. Asimismo, se puede distinguir cultivos exóticos, tales como: maíz, arroz, zanahoria, soya, plátano, etc.

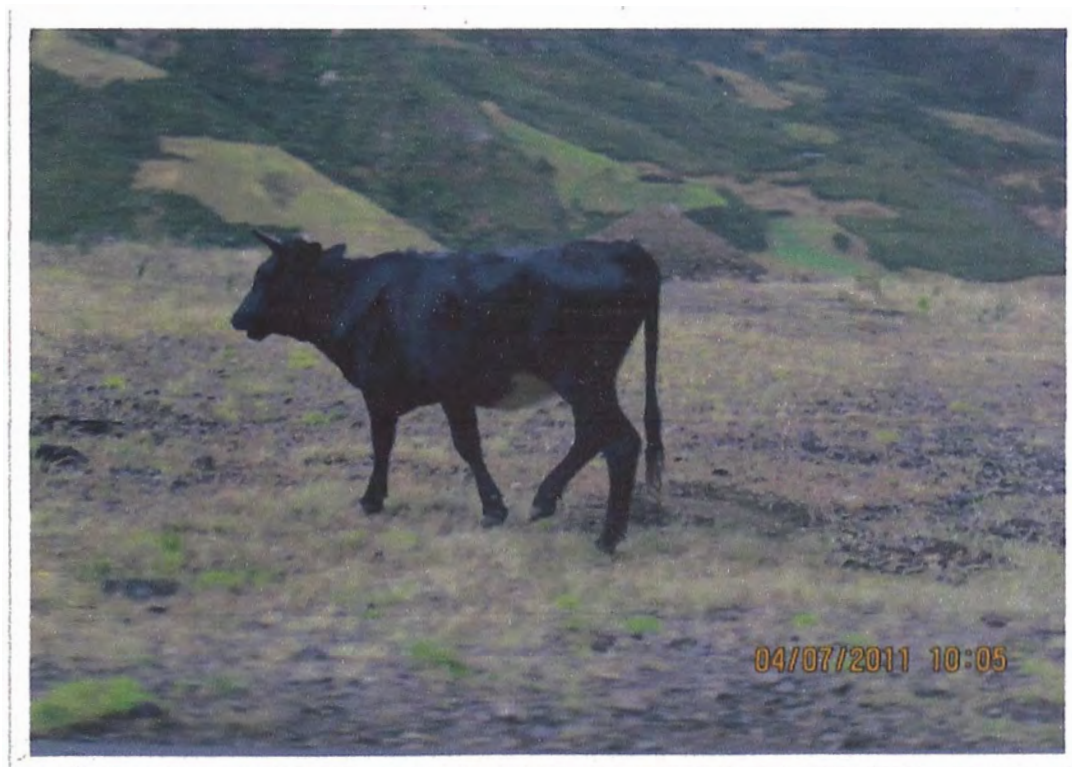
La fauna se halló representada principalmente por animales domésticos, tales como: vacas, caballos, asnos, ovejas, gallinas, conejos, cuyes, etc.; siendo las especies silvestres muy escasas y que sobresalen como: el zorro, venado, zorrino, serpientes, gato montés, paloma torcaza, halcón y picaflor, etc.

Figura N° 1.7 Flora típica del área, árbol de huarango.



Fuente: Visita de campo

Figura N° 1.8 Animales domésticos: ganado vacuno.



Fuente: Visita de campo

## CAPÍTULO II: ESTADO DEL ARTE

### 2.1 Medio Cultural Político

A través del tiempo los eventos culturales y políticos han tenido muchas cosas en común ya que uno surgía a raíz del otro, por citar un ejemplo tenemos que en el año 1969, bajo el gobierno militar en el Perú, se promulgó el decreto 17716 de reforma agraria. Esta reforma fue una de las mayores en su género emprendidas en América Latina, pero estuvo plagada de aspectos negativos que desvirtuaron sus principales objetivos. La adjudicación de tierras benefició sólo a una minoría de campesinos, y los sistemas asociativos implantados fueron controlados por representantes del estado, quienes marginaban constantemente a los beneficiarios de las instancias de decisión. Muchos funcionarios estatales mostraron hacia la población nativa los mismos prejuicios que los hacendados.

A principios del presente siglo se dieron leyes con la finalidad de preservar los muchos veces vulnerados derechos de las comunidades indígenas, en nuestra zona de influencia directa de la carretera encontramos gran cantidad de pueblos indígenas. Los Aguarunas ocupan el primer lugar dentro de la población siguiéndole los Huambisa.

Figura N° 2.1 Vivienda en un pueblo Aguaruna.



Fuente: Perú ecológico ([www.peruecologico.com.pe](http://www.peruecologico.com.pe))

Los aguarunas, pueblo dinámico y progresista, es uno de los grupos más numerosos no solo de nuestra área de influencia directa (AID) de la carretera

sino también de la selva peruana; se dice que en 1549 exploradores españoles entraron a sus tierras en busca de oro, pero la resistencia Aguaruna salió siempre vencedora, por lo que desde esa fecha hasta comienzos del siglo veinte no se conoce registro alguno de contacto con dichos pueblos. Hasta 1964 el único acceso al territorio aguaruna era por trocha desde la Costa o por río desde Iquitos, el territorio aguaruna es accidentado, rocoso y montañoso.

Los niveles de integración económica constituyen un tema fundamental. Como resultado de diversos procesos históricos, las distintas partes de los departamentos, de nuestra área directa en estudio, han desarrollado importantes relaciones económicas con regiones vecinas; pero existe sectores regionales que se encuentran en desventaja porque empezaron tarde a la integración económica, esto debido a la alta delincuencia y narcotráfico que existía en dichas zonas; por ejemplo tenemos zonas como en Pomahuaca que se dedican a la venta de chocolate artesanal producto del cacao de la zona que se considera como cultivo alternativo a la hoja de coca, así también se encuentra en el distrito de Cumba la venta apoteósica del famoso coco.

Figura N° 2.2 Árbol de coco en el distrito de Cumba, Km 197.

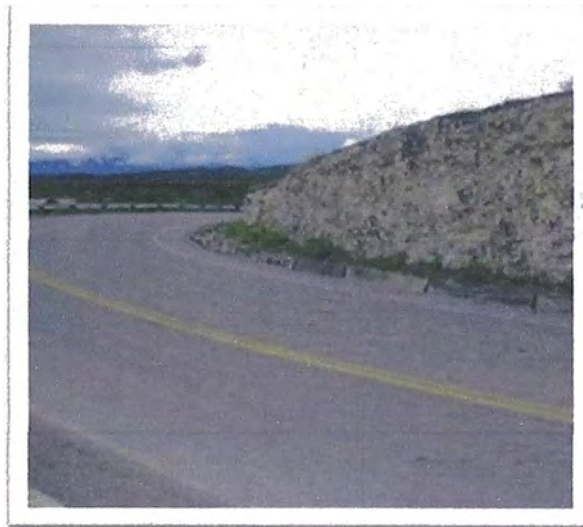


Fuente: Visita de campo

La carretera en estudio es en la actualidad un nexo de comunicación entre los pueblos amazónicos con el resto del mundo, fue también testigo presencial de

una de las peores batallas entre el pueblo y la Policía Nacional del Perú, que se originó el 5 junio del 2009 cuando los pobladores nativos en voz de protesta tomaron por asalto el sector de la "Curva del Diablo" rechazando así las políticas amazónicas que se discutían en ese entonces en el Congreso; 8 meses después dicha curva fue cambiado de apelativo a "Curva de la Esperanza" en muestra de la tranquilidad política y social a la que se había vuelto.

Figura N° 2.3 Curva del diablo, Km 204.



Fuente: Visita de campo

Los problemas más recurrentes en la actualidad son más que todo culturales, debido al bajo nivel de educación que siguen teniendo los pueblos quizás por el bajo interés de los gobiernos centrales y regionales en mejorar esta situación. Otro problema que afronta la carretera es la gran cantidad de accidentes que ocurren por lo que los pobladores llegan a tomar la decisión de construir ellos mismos sus propios rompe muelles que por lo general empeoran la situación debido a que estos son construidos sin supervisión técnica y sin una señalización adecuada.

Otro factor que causa malestar dentro de las comunidades aledañas a la carretera son los constantes derrumbes que se dan en todo lo largo de carretera, lo cual ya se está controlando actualmente por los constantes mantenimientos que realiza la concesionaria "Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana" (IIRSA), pero de alguna u otra forma les queda el malestar por las grandes colas de camiones que esta genera y muchas veces

tienen que resignarse a esperar la solución para poder utilizar la vía de transporte.

Figura N° 2.4 Carretera interrumpida por derrumbe, impacto ambiental, Km 318.



Fuente: Visita de campo

Figura N° 2.5 Mantenimiento de la carretera, Km 323.



Fuente: Visita de campo

## 2.2 Método de Evaluación de la Rentabilidad

El diseño asistido por computadora o “computer aided design” (CAD) se empezó a utilizar en la cartografía desde década de los ochentas para aumentar la generación y actualización de mapas, ya que el modelo de base de datos de CAD maneja la información espacial como dibujos electrónicos compuestos por entidades gráficas organizadas en planos de visualización o capas. Cada capa contiene la información de los puntos en la pantalla en forma de pixeles que de ser activado para que aparezca su representación en forma gráfica en la pantalla, lo que mejoraba enormemente los trabajos de georeferenciado para ese entonces.

Para determinar la rentabilidad, existen diferentes metodologías. Este estudio se enfocará en evaluar los diversos aspectos culturales, políticos y sociales que generan impactos en la rentabilidad del proyecto en estudio.

Tenemos 2 tipos de infraestructura a analizar:

- Infraestructura autosostenible.
- Infraestructura no autosostenible.

La Infraestructura autosostenible es cuando la misma infraestructura financia tanto las inversiones que se requirieron para su construcción como también financia los gastos de operación y mantenimiento, si ellos es así se dice que la infraestructura es rentablemente y no debería afrontar mayores problemas para conseguir financiamiento para su inversión inicial y para futuras inversiones.

La Infraestructura no autosostenible es cuando existen infraestructuras que no generan los ingresos suficientes para su construcción, mejoramiento operación y mantenimiento, entonces se dice que estas infraestructuras no son rentables en términos privados; en tales casos se requiere de un financiamiento público o subsidio estatal, que se justifica en términos de eficiencia solo si el proyecto es rentable socialmente. Esto significa que los beneficios sociales equivalgan al menos a la brecha de costos no cubierta por los ingresos que la infraestructura pueda generar.

## 2.3 Demanda Insatisfecha

Cuando se habla de la demanda insatisfecha, se hace mención a un porcentaje de una necesidad no cubierta por la oferta ofrecida, la diferencia de lo que se requiere (demanda) y lo que se está satisfaciendo (oferta) es la demanda insatisfecha (Fig. 2.6).

Figura N° 2.6 Gráfico ilustrativo de la demanda insatisfecha



Fuente: A Andía Valencia: Manual de Proyectos de Inversión para el Sector Público, Lima 2010

Un proyecto con sus recursos debe cubrir dicha demanda insatisfecha, pero muchas veces esta no las satisface automáticamente, sino que es gradual. En la carretera en estudio se ve que los pueblos que estuvieron por años incomunicados tienen ahora la oportunidad de tener mejores vías de comunicación, como es el caso de Jaén que por muchos años estuvo alejado del gobierno regional de Cajamarca; hoy en día Jaén cuenta con un aeropuerto (Aeropuerto Shumba) de 2700 metros de pista de aterrizaje toda una hazaña política ya que era uno de los problemas sociales que afrontaba dicho sector de la carretera en estudio.



## CAPÍTULO III: MARCO TEÓRICO

### 3.1 Árbol Causa - Efectos

El árbol causa-efectos es una herramienta que se usa en la etapa de identificación de proyectos, paso importante para empezar la formulación de proyectos, por lo que dicha herramienta debe analizar problemas reales y presentes más que problemas irrelevantes y desactualizados.

En esta metodología se muestra el problema de una manera esquemática y expresado en necesidades insatisfechas u oportunidades no aprovechadas, todo esto permite sintetizar el problema en sí como también sus causas que lo originan y los efectos a los que lleva; sin embargo, como toda metodología presenta deficiencias.

Se mostrarán las ventajas y desventajas más saltantes detectadas al realizar el análisis de identificación de problemas por el método árbol causa-efecto.

Ventajas de la metodología:

- Identifica claramente los argumentos que lo constituyen
- Se grafica el problema de tal forma que se entiende las causas más contradictorias que lo interconectan
- Los problemas identificados en el árbol causa-efectos se convierten en solución cuando se inicia la etapa para diseñar respuestas

Desventajas de la metodología:

- No existe un único árbol de causa efecto para un mismo problema
- Hay causas que el proyecto no podría solucionar por no tener competencias en ellos.
- No todos los efectos identificados van a poder ser cuantificables o medibles.

### 3.2 Matriz de Análisis Geoespacial

La matriz de análisis geoespacial (MAG), es un instrumento de análisis mediante el cual se miden 2 características importantes para la identificación de los problemas existentes con relación a la carretera en sí, una de las características que mide es la posición relativa entre los actores del medio en estudio con la carretera a la cual se le quiere hacer su diagnóstico; la segunda característica que requiere medición es la interacción que se genera entre los medios en estudio junto con la carretera, cabe mencionar que las dos características se analizan en forma matricial, todos contra todos, inclusive la carretera misma.

Se identificarán los criterios que se toman en cuenta para comenzar a llenar la matriz. Para ello, se muestran los siguientes cuadros:

Cuadro 3.1 Criterio Posicional.

ANÁLISIS POSICIONAL	
S:	se Superponen
A:	son Adyacentes
I:	se Intersectan
D:	existe relación a Distancia

Fuente: Elaboración Propia.

Cuadro 3.2 Criterio de Interacción.

ANÁLISIS DE INTERACCIÓN	
S:	Sinergia
C:	Conflicto
Sa:	Sinergia Alta
Sb:	Sinergia Baja
Ca:	Conflicto Alto
Cb:	Conflicto Bajo

Fuente: Elaboración Propia.

Los criterios que se muestran tanto en el cuadro 3.1 y 3.2 son colocados en la matriz de análisis geoespacial luego de comparar cada actor de un medio en estudio contra los demás actores, esto además de compararlo con la carretera en sí, tal como se observa en el cuadro 3.3 donde se representa esquemáticamente como se conforma la MAG.

Cuadro 3.3 Matriz de análisis geoespacial.

MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO		1. ACTORES POLÍTICOS				2. ACTORES ORGANIZACIONALES				3. CARRETERA	
		1.1 GOBIERNO	1.2 GOBIERNO	1.3 GOBIERNO	1.4 ORGANIZACIONALES	2.1 ORGANIZACIONALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES	2.4 INSTITUCIONES	3.1 CARRETERA	3.1 CARRETERA
1. ACTORES POLÍTICOS											
1.1 GOBIERNO											
1.2 GOBIERNO											
1.3 GOBIERNO											
1.4 ORGANIZACIONALES											
2. ACTORES ORGANIZACIONALES											
2.1 ORGANIZACIONALES											
2.2 GREMIOS											
2.3 COMUNIDADES											
2.4 INSTITUCIONES											
3. CARRETERA											
3.1 CARRETERA											

Fuente: Elaboración Propia.

Luego de tener identificados los actores con sus respectivas sinergias, se evaluará la intensidad conflictiva que representa en cada zona de la carretera incluida dentro de su área de influencia directa de la misma, para ello se empleará la metodología de valoración de atributos que se explicará a detalle en el capítulo IV en la sección 4.2.1.

La MAG basa su importancia en versatilidad que presenta para recolectar e interpretar la base de datos, y esto es importante al momento de representar dichos datos de forma gráfica.

El presente informe se apoyará en el ArcGis para modelar los mapas temáticos que serán representados en capas raster por cada actor en estudio.

## **CAPÍTULO IV: EVALUACIÓN CULTURAL POLÍTICO DE LA CARRETERA OLMOS-CORRAL QUEMADO-RÍO NIEVA**

### **4.1 Introducción**

En el análisis de las causas de los conflictos sociales o culturales es importante distinguir entre las causas estructurales o subyacentes sobre las cuales podrían existir diversos enfoques de análisis, y las causas directas, que consisten en aquellas actividades o factores reales que generan desequilibrio, y que son identificables como resultado de una observación objetiva.

En el caso de los países en desarrollo, la expansión de las diversas formas de comunicación y la apertura de nuevas rutas de economía son factores evidentes de conflicto de intereses de diferentes actores que se verán involucrados. Las causas subyacentes activan los mecanismos que favorecen dichos factores, tales como la pobreza, la falta de acceso a los mercados, la crisis del sector agrario, entre otros.

Los procesos de crecimiento en el Perú responden a causas diversas, sin embargo, dichas causas se pueden relacionar con los modelos económicos de promoción del desarrollo que han predominado en las percepciones de los gobernantes en estos últimos años, y que se manifiestan de manera implícita o explícita en la formulación de políticas, y su implementación a través de normas y prácticas impulsadas desde el gobierno central, gobierno regional o gobierno distrital, según las facultades que posean y llega hasta organismos internacionales como agencias financieras y/o agencias de cooperación técnica según el tipo de conexión que se tenga.

Muchas veces una decisión política puede traer consecuencias conflictivas, a la vez que también los temas culturales pueden generar división, desunión y descontento social; todo esto debe de cuantificarse directa o indirectamente a través de una metodología cuidadosa y versátil, con capacidad de involucrar a la mayor cantidad de actores posibles, ya que en la realidad son muchos los que se ven afectados o favorecidos de alguna u otra forma.

## 4.2 Naturaleza De La Rentabilidad Cultural Política

En la carretera en estudio se encuentran diferentes actores que son influyentes dentro de su zona de influencia directa y hasta indirecta, de la cual solo se tomará en cuenta el área de influencia directa, para lo cual se pasa a definir ambas áreas de influencia.

- a) **Área de influencia directa (AID).**- Está conformada por las áreas que podrían experimentar impactos en su medio físico, biótico y social, provocados durante la ejecución y operación del proyecto de infraestructura. El AID está conformado por los distritos cuya jurisdicción cruza la vía.
- b) **Área de influencia indirecta (AI).**- Está compuesta por el área donde se experimentarán impactos, negativos o positivos, por efecto de determinadas dinámicas sociales o económicas que confluyen o son provocadas por el uso que se le dé a la obra luego de concluido el proyecto.

Dentro del área de influencia directa se encuentran diversos actores tanto culturales como políticos que presentan diferentes atributos, por lo que es necesario diferenciarlos ya que muchas veces estos se presentan en un mismo sector y ocasionan reacciones totalmente opuestas para uno otro involucrado.

### 4.2.1 Acción del medio cultural político sobre la carretera.

La acción del medio tanto cultural como político se puede observar de diferentes ángulos de estudio, pero para analizar coherentemente los resultados finales de este informe, se establecen 3 parámetros que miden la acción de los actores del medio cultural y político para después poder evaluar el grado conflictivo de los atributos que presenten de manera análoga para cada uno ellos.

- a) **Relevancia.**- Es la presunción o percepción generalizada de que las acciones de un actor político o cultural son importantes dentro de ciertos sistemas construidos de normas, valores, creencias y definiciones. Ello implica el reconocimiento de que los actores no siempre tienen claramente definido lo que es relevante en ciertas circunstancias.

- b) Impulso.-** Por influencia se entiende la capacidad de un actor para poner en agenda o imponer su interés sobre el resto de intereses en un escenario cultural-político. La influencia es la fuerza con la que un actor utilizará su poder para intervenir en la toma de decisiones. La potencia con que un actor decida utilizar su poder está definida por dos criterios: el interés que busca satisfacer y la importancia que le da a la satisfacción de dicho interés
- c) Impacto.-** Busca determinar la dirección, magnitud y persistencia de la incidencia de los actores en el área de influencia directa de nuestra carretera en estudio, o su importancia sobre las causas directas o estructurales.

#### **4.2.2 Características del medio cultural político en la carretera.**

La carretera en estudio presenta características muy conflictivas de índole cultural y político entre sus diversos actores involucrados alrededor de la carretera, por ello es que mediante este trabajo se identifican las zonas de mayor intensidad de conflictos tanto sociales como culturales y cuales son dichos actores.

El estudio se apoyará en el Google Earth para realizar una ubicación de la carretera, señalar el área de influencia, y encontrar los puntos de ubicación y dar una idea aproximada del perfil que posee. Así como se ve en la figura 4.1.

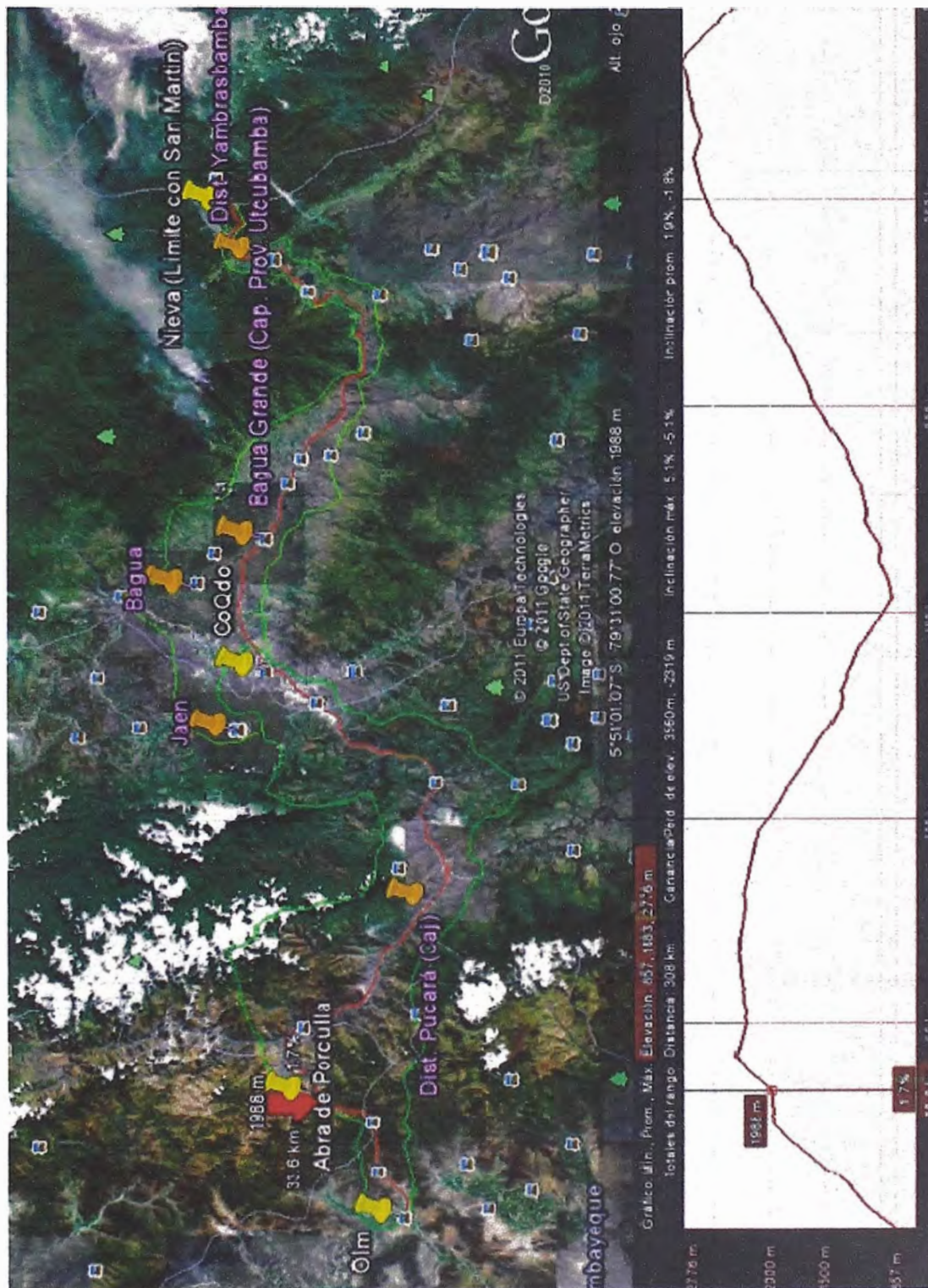
##### **4.2.2.1 Análisis de actores:**

Se entienden por actores a los individuos u organizaciones que tiene algún interés específico en un proyecto, política o entidad.

El Análisis de los Actores consiste en el proceso de identificación, caracterización y priorización de todos los grupos o individuos que afectan y/o son afectados por una actividad o decisión. La priorización de los actores se realiza en base a criterios que buscan poner en evidencia las relaciones y formas en que los actores inciden y son afectados por las Políticas, decisiones o instituciones, y como estos interactúan. El análisis de actores permite estudiar como los intereses en juego deberían ser ordenados u organizados en torno al proceso de toma de decisiones de las políticas públicas.

Para el presente trabajo se han clasificado a los actores que están involucrados con la carretera, separando los del medio cultural del grupo político, así como se muestra en el cuadro 4.1.

Figura N° 4.1 Imagen del Google Earth



Fuente: Elaboración Propia apoyado en Google Earth

Cuadro 4.1 Clasificación de Actores involucrados.

ACTORES POLÍTICOS	GOBIERNO CENTRAL
	GOBIERNO REGIONAL
	GOBIERNO DISTRITAL
ACTORES CULTURALES	ORGANISMOS INTERNACIONALES
	ORGANIZACIONES SOCIALES
	GREMIOS
	COMUNIDADES NATIVAS
	INSTITUCIONES ACADÉMICAS

Fuente: Elaboración Propia.

#### 4.2.3 Niveles culturales políticos alrededor de la carretera.

Para cuantificar y dar una idea de las escalas conflictivas que se encuentran en la carretera, se deben asignar valores numéricos a cada uno de los sectores del área de influencia directa, de acuerdo a lo que se conoce con la información primaria, secundaria y terciaria que se pudo recolectar en la etapa previa. Esto se realizó mediante una metodología participativa llamada “focus group” también conocida como grupo de discusión o sesiones de grupo. Consiste en la reunión de un grupo de personas que conocen del tema que se trata en las sesiones.

Para realizar la cuantificación de los niveles culturales y políticos se debe contar dentro de los participantes del “focus group” con personal representante de los grupos políticos como también de los grupos culturales, en igual proporción para poder obtener resultados más reales.

##### 4.2.3.1 Índice de preponderancia:

El Índice de preponderancia es un cuantificador estadístico a posteriori, estimado en función de la posición relativa de ciertos actores identificados en un escenario, así como es el caso del escenario cultural-político, y de la presencia simultánea de ciertos atributos que afectan o son afectados por los objetivos o resultados de una decisión determinada.

El índice de preponderancia se calcula involucrando todos los atributos de los actores, considerando criterios como relevancia, influencia e impacto.



#### 4.2.3.2 Cálculo del índice de preponderancia:

En la presente investigación se busca comprender la causalidad y el grado de influencia de todas las variables o atributos que cada actor pueda presentar, a fin de extraer alguna conclusión sobre el efecto que produce introducir valores de predicción a una determinada zona de influencia obteniendo una preponderancia total. El estudio en cuestión es de carácter observacional y puntual. A continuación se detallan los pasos a seguir:

1. Asignación de puntajes a cada atributo de los Actores de acuerdo a los criterios previamente definidos.
2. Cálculo del estadístico muestral media aritmética.- Permite determinar el valor característico del conjunto de puntajes asignados a cada atributo. Para este caso se toma la media aritmética en tanto centro de gravedad de la distribución de los puntajes asignados. La fórmula para la media aritmética es:

$$\bar{X} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n x_i$$

3. Cálculo del Promedio de las Medias aritméticas de los puntajes asignados a cada atributo. Para ello se hace uso de la misma fórmula anterior.
4. Normalización de los puntajes promedios de cada actor por cada atributo. La Normalización reduce los errores estadísticos al interior de los datos, permitiendo comparar resultados de variables diferentes en base a sus características principales. La normalización descansa en el concepto de frecuencias relativas. Consiste en la estimación del cociente entre la participación porcentual del puntaje promedio de cada Actor, sobre el Promedio de las medias aritméticas previamente calculadas en el paso 3.

$$N = \frac{X_i}{\bar{X}}$$

5. El Índice de Preponderancia se estima a partir de la Normalización de los valores obtenidos en base a criterios de relevancia, influencia e impacto. En ambos casos el Índice de preponderancia proporciona el Cuadro de

Posiciones (Ranking) de cada uno los actores respecto al total dentro de su categoría.

$$IP = \frac{N_i}{X}$$

A continuación se muestran las valoraciones de los actores políticos de la carretera en estudio siguiendo los criterios de relevancia, influencia e impacto.

Cuadro 4.2 Valoración de actores políticos.

DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO	CAPITAL DISTRITO	ACTORES POLÍTICOS			
				GOBIERNO CENTRAL	GOBIERNO REGIONAL	GOBIERNO DISTRITAL	ORGANISMOS INTERNACIONALES
Lambayeque	Lambayeque	Olmos	Olmos	7	1	0	7
		Salas	Salas	6	1	2	6
Piura	Huancabamba	Huarmaca	Huarmaca	4	2	2	8
Cajamarca	Jaen	San Felipe	San Felipe	4	6	7	6
		Pomahuaca	Pomahuaca	1	6	5	6
		Pucara	Pucara	2	6	3	5
		Colasay	Colasay	4	6	4	4
		Jaen	Jaen	2	6	0	4
	Bellavista	Bellavista	2	6	5	3	
	Cutervo	Querocotillo	Querocotillo	5	6	5	3
		Callayuc	Callayuc	3	6	4	6
		Santa Cruz	Santa Cruz	2	6	5	5
		Pinpingos	Pinpingos	2	6	5	4
Choros		Choros	3	6	6	3	
Amazonas	Utcubamba	Cumba	Cumba	5	3	3	3
		El Milagro	El Milagro	4	3	1	3
		Bagua Grande	Bagua Grande	3	3	4	4
		Cajaruro	Cajaruro	2	3	2	2
		Jamalca	Jamalca	4	3	1	2
	Luya	San Jeronimo	Paclas	4	3	2	1
	Bongara	Shipasbamba	Shipasbamba	4	3	1	2
		Jazan	Pedro Ruiz	5	3	2	1
		Florida	Florida	7	3	2	1
		Cuispes	Cuispes	2	3	3	1
Yambrasbamba		Yambrasbamba	5	3	2	1	

Fuente: Elaboración Propia.

De igual forma se muestran las valoraciones para los actores culturales, de nuestra carretera en estudio, siguiendo los criterios de relevancia, influencia e impacto.

Cuadro 4.3 Valoración de actores culturales.

DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO	CAPITAL DISTRITO	ACTORES CULTURALES			
				ORGANIZACIONES SOCIALES	GREMIOS	COMUNIDADES NATIVAS	INSTITUCIONES ACADÉMICAS
Lambayeque	Lambayeque	Olmos	Olmos	2	2	3	7
		Salas	Salas	2	2	4	7
Piura	Huancabamba	Huarmaca	Huarmaca	1	1	4	8
Cajamarca	Jaen	San Felipe	San Felipe	5	6	5	6
		Pomahuaca	Pomahuaca	4	4	4	5
		Pucara	Pucara	3	2	3	4
		Colasay	Colasay	4	6	3	4
		Jaen	Jaen	7	8	6	3
	Cutervo	Bellavista	Bellavista	7	7	4	4
		Querocotillo	Querocotillo	3	4	3	3
		Callayuc	Callayuc	3	2	7	6
		Santa Cruz	Santa Cruz	4	3	6	5
		Pinpingos	Pinpingos	7	5	4	4
Choros	Choros	7	9	7	3		
Amazonas	Utcubamba	Cumba	Cumba	8	7	9	3
		El Milagro	El Milagro	4	8	5	3
		Bagua Grande	Bagua Grande	7	3	8	4
		Cajaruro	Cajaruro	7	3	7	2
		Jamalca	Jamalca	5	5	9	2
	Luya	San Jeronimo	Padas	9	1	8	1
	Bongara	Shipasbamba	Shipasbamba	7	0	9	2
		Jazan	Pedro Ruiz	8	2	9	1
		Florida	Florida	8	1	7	1
		Cuispes	Cuispes	9	1	6	1
Yambrasbamba	Yambrasbamba	9	1	8	1		

Fuente: Elaboración Propia.

Del paso (2) tenemos:

**Cuadro 4.4 Media aritmética – actores políticos.**

		ACTORES POLÍTICOS			
		GOBIERNO CENTRAL	GOBIERNO REGIONAL	GOBIERNO DISTRITAL	ORG. INTERN
del paso (2)	Media Aritmética	3.68	4.12	3.04	3.64

Fuente: Elaboración Propia.

**Cuadro 4.5 Media aritmética – actores culturales.**

		ACTORES CULTURALES			
		ORG. SOCIALES	GREMIOS	COM. NATIVAS	INST. ACADEMICAS
del paso (2)	Media Aritmética	5.6	3.72	5.92	3.6

Del paso (3) se obtiene que el promedio de las medias es: 4.165

Luego siguiendo con el paso (4), se deben normalizar los atributos.

Cuadro 4.6 Normalizando atributos – actores políticos.

DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO	CAPITAL DISTRITO	ACTORES POLÍTICOS			
				GOBIERNO CENTRAL	GOBIERNO REGIONAL	GOBIERNO DISTRITAL	ORGANISMOS INTERNACIONALES
Lambayeque	Lambayeque	Olmos	Olmos	1.68	0.24	0.00	1.68
		Salas	Salas	1.44	0.24	0.48	1.44
Piura	Huancabamba	Huarmaca	Huarmaca	0.96	0.48	0.48	1.92
Cajamarca	Jaen	San Felipe	San Felipe	0.96	1.44	1.68	1.44
		Pomahuaca	Pomahuaca	0.24	1.44	1.20	1.44
		Pucara	Pucara	0.48	1.44	0.72	1.20
		Colasay	Colasay	0.96	1.44	0.96	0.96
		Jaen	Jaen	0.48	1.44	0.00	0.96
	Bellavista	Bellavista	0.48	1.44	1.20	0.72	
	Cutervo	Querocotillo	Querocotillo	1.20	1.44	1.20	0.72
		Callayuc	Callayuc	0.72	1.44	0.96	1.44
		Santa Cruz	Santa Cruz	0.48	1.44	1.20	1.20
		Pinpingos	Pinpingos	0.48	1.44	1.20	0.96
Choros		Choros	0.72	1.44	1.44	0.72	
Amazonas	Utcubamba	Cumba	Cumba	1.20	0.72	0.72	0.72
		El Milagro	El Milagro	0.96	0.72	0.24	0.72
		Bagua Grande	Bagua Grande	0.72	0.72	0.96	0.96
		Cajaruro	Cajaruro	0.48	0.72	0.48	0.48
		Jamalca	Jamalca	0.96	0.72	0.24	0.48
	Luya	San Jeronimo	Padua	0.96	0.72	0.48	0.24
	Bongara	Shipasbamba	Shipasbamba	0.96	0.72	0.24	0.48
		Jazan	Pedro Ruiz	1.20	0.72	0.48	0.24
		Florida	Florida	1.68	0.72	0.48	0.24
		Cuispes	Cuispes	0.48	0.72	0.72	0.24
Yambrasbamba		Yambrasbamba	1.20	0.72	0.48	0.24	

Fuente: Elaboración Propia.

De igual forma se obtiene el cuadro normalizado para los actores culturales.

Cuadro 4.7 Normalizando atributos – actores culturales.

DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO	CAPITAL DISTRITO	ACTORES CULTURALES			
				ORGANIZACIONES SOCIALES	GREMIOS	COMUNIDADES NATIVAS	INSTITUCIONES ACADÉMICAS
Lambayeque	Lambayeque	Olmos	Olmos	0.48	0.48	0.72	1.68
		Salas	Salas	0.48	0.48	0.96	1.68
Flora	Huancabamba	Huamaca	Huamaca	0.24	0.24	0.96	1.92
Cajamarca	Jaen	San Felipe	San Felipe	1.20	1.44	1.20	1.44
		Pomahuaca	Pomahuaca	0.96	0.96	0.96	1.20
		Pucara	Pucara	0.72	0.48	0.72	0.96
		Colasay	Colasay	0.96	1.44	0.72	0.96
		Jaen	Jaen	1.68	1.92	1.44	0.72
	Cutervo	Bellavista	Bellavista	1.68	1.68	0.96	0.96
		Querocotillo	Querocotillo	0.72	0.96	0.72	0.72
		Callayuc	Callayuc	0.72	0.48	1.68	1.44
		Santa Cruz	Santa Cruz	0.96	0.72	1.44	1.20
		Pinpingos	Pinpingos	1.68	1.20	0.96	0.96
		Choros	Choros	1.68	2.16	1.68	0.72
Amazonas	Utcubamba	Cumba	Cumba	1.92	1.68	2.16	0.72
		El Milagro	El Milagro	0.96	1.92	1.20	0.72
		Bagua Grande	Bagua Grande	1.68	0.72	1.92	0.96
		Cajaruro	Cajaruro	1.68	0.72	1.68	0.48
		Jamalca	Jamalca	1.20	1.20	2.16	0.48
	Luya	San Jeronimo	Padas	2.16	0.24	1.92	0.24
	Bongara	Shipasbamba	Shipasbamba	1.68	0.00	2.16	0.48
		Jazan	Pedro Ruiz	1.92	0.48	2.16	0.24
		Florida	Florida	1.92	0.24	1.68	0.24
		Cuispes	Cuispes	2.16	0.24	1.44	0.24
		Yambrasbamba	Yambrasbamba	2.16	0.24	1.92	0.24

Fuente: Elaboración Propia.

Luego, se sigue con el paso cinco, que indica generar el índice de preponderancia a partir de los valores normalizados que se obtuvieron de los actores políticos.

Cuadro 4.8 Índices de preponderancia para actores políticos.

DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO	CAPITAL DISTRITO	ACTORES POLITICOS			
				GOBIERNO CENTRAL	GOBIERNO REGIONAL	GOBIERNO DISTRITAL	ORGANISMOS INTERNACIONALES
Lambayeque	Lambayeque	Olmos	Olmos	40%	6%	0%	40%
		Salas	Salas	35%	6%	12%	35%
Piura	Huancabamba	Huarmaca	Huarmaca	23%	12%	12%	46%
Cajamarca	Jaen	San Felipe	San Felipe	23%	35%	40%	35%
		Pomahuaca	Pomahuaca	6%	35%	29%	35%
		Pucara	Pucara	12%	35%	17%	29%
		Colasay	Colasay	23%	35%	23%	23%
		Jaen	Jaen	12%	35%	0%	23%
		Bellavista	Bellavista	12%	35%	29%	17%
	Cutervo	Querocotillo	Querocotillo	29%	35%	29%	17%
		Callayuc	Callayuc	17%	35%	23%	35%
		Santa Cruz	Santa Cruz	12%	35%	29%	29%
		Pinpingos	Pinpingos	12%	35%	29%	23%
Choros		Choros	17%	35%	35%	17%	
Amazonas	Utcubamba	Cumba	Cumba	29%	17%	17%	17%
		El Milagro	El Milagro	23%	17%	6%	17%
		Bagua Grande	Bagua Grande	17%	17%	23%	23%
		Cajaruro	Cajaruro	12%	17%	12%	12%
		Jamalca	Jamalca	23%	17%	6%	12%
	Luya	San Jeronimo	Paclas	23%	17%	12%	6%
	Bongara	Shipasbamba	Shipasbamba	23%	17%	6%	12%
		Jazan	Pedro Ruiz	29%	17%	12%	6%
		Florida	Florida	40%	17%	12%	6%
		Cuispes	Cuispes	12%	17%	17%	6%
Yambrasbamba		Yambrasbamba	29%	17%	12%	6%	

Fuente: Elaboración Propia.

De igual forma se genera el índice de preponderancia a partir de los valores normalizados que se obtuvieron para los actores culturales.

Se puede observar que los actores que presentan IP (índice de preponderancia) mayor a 20 % se encuentran sombreados de color rojo; esto quiere decir que dichos actores en esos distritos presenta problemas, y se tienen que considerar como sectores críticos.

Cuadro 4.9 Índices de preponderancia para actores culturales.

DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO	CAPITAL DISTRITO	ACTORES CULTURALES			
				ORGANIZACIONES SOCIALES	GREMIOS	COMUNIDADES NATIVAS	INSTITUCIONES ACADÉMICAS
Lambayeque	Lambayeque	Olmos	Olmos	12%	12%	17%	40%
		Salas	Salas	12%	12%	23%	40%
Piura	Huancabamba	Huarmaca	Huarmaca	6%	6%	23%	46%
Cajamarca	Jaen	San Felipe	San Felipe	29%	35%	29%	35%
		Pomahuaca	Pomahuaca	23%	23%	23%	29%
		Pucara	Pucara	17%	12%	17%	23%
		Colasay	Colasay	23%	35%	17%	23%
		Jaen	Jaen	40%	46%	35%	17%
	Bellavista	Bellavista	40%	40%	23%	23%	
	Cutervo	Querocotillo	Querocotillo	17%	23%	17%	17%
		Callayuc	Callayuc	17%	12%	40%	35%
		Santa Cruz	Santa Cruz	23%	17%	35%	29%
		Pinpingos	Pinpingos	40%	29%	23%	23%
		Choros	Choros	40%	52%	40%	17%
Amazonas	Utcubamba	Cumba	Cumba	46%	40%	52%	17%
		El Milagro	El Milagro	23%	46%	29%	17%
		Bagua Grande	Bagua Grande	40%	17%	46%	23%
		Cajaruro	Cajaruro	40%	17%	40%	12%
		Jamalca	Jamalca	29%	29%	52%	12%
	Luya	San Jeronimo	Paclas	52%	6%	46%	6%
	Bongara	Shipasbamba	Shipasbamba	40%	0%	52%	12%
		Jazan	Pedro Ruiz	46%	12%	52%	6%
		Florida	Florida	46%	6%	40%	6%
		Cuispes	Cuispes	52%	6%	35%	6%
		Yambrasbamba	Yambrasbamba	52%	6%	46%	6%

Fuente: Elaboración Propia.

### 4.3 Ubicación e Interacción De Los Involucrados En La Carretera

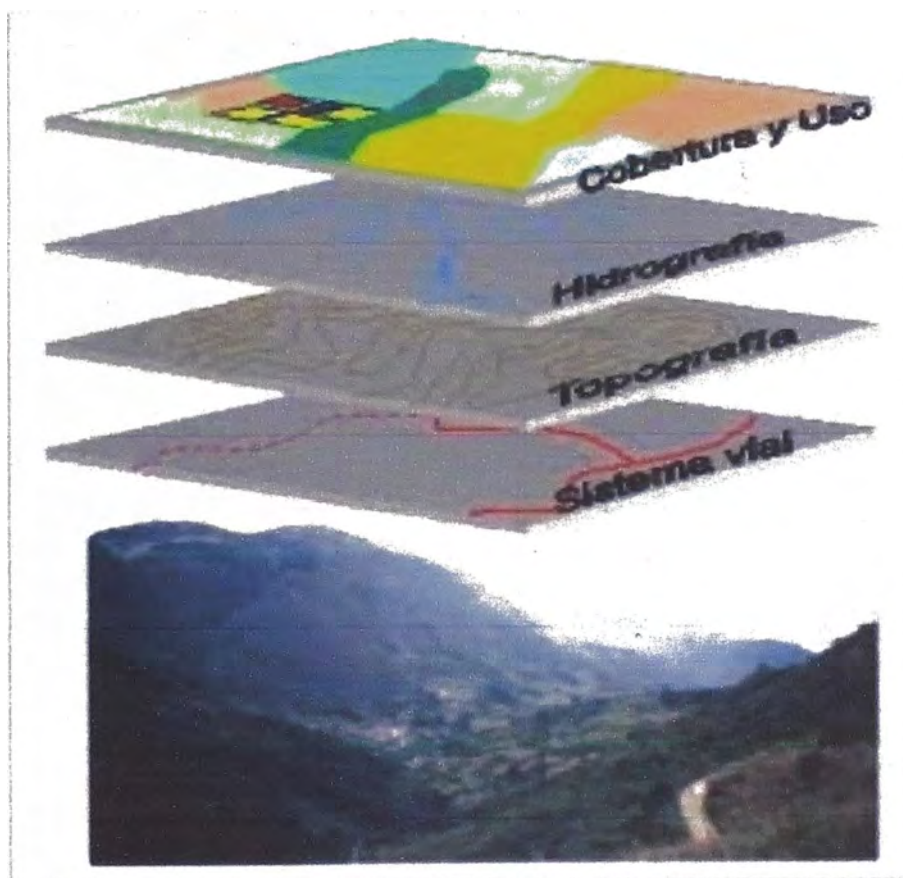
La ubicación e interacción de los actores en la carretera se mostrarán de manera gráfica, apoyándose en el ArcGis. Todos los datos recolectados y analizados de forma numérica ayudarán a elaborar los mapas temáticos, ya que los valores que se obtuvieron para cada actor en cada distrito en la valoración servirán como data de entrada para el programa, de tal forma que luego de procesar dicha información ingresada en forma vectorial genere una capa raster; tal como se tiene en el anexo B para cada actor involucrado en el estudio.



### 4.3.1 Superposición de zonas de influencia.

La superposición es el resultado de todas las capas raster's que se obtuvieron para cada actor involucrado en la carretera de estudio, así por ejemplo en la figura 4.2 se observa gráficamente como es que se pretende superponer cada uno de las zonas de influencia, esto debe de verse expresado en una nueva capa raster.

Figura N° 4.2 Superposición de capas



Fuente: bases de datos y más súper red.

En el anexo C se encuentra la superposición de los actores culturales y políticos para la carretera.

### 4.3.2 Tipos de interacción.

La carretera presenta diferentes tipos de interacción para cada actor, por eso que al momento de generar la superposición se debe de considerar con mayor

intensidad a los que presenten mayor poder político y social para poder generar mayor influencia en la zona de AID de la carretera, dichos factores generan una corrección al resultado final ya que estaría otorgándole mayor peso al actor más influyente por lo tanto de más importancia, a diferencia de otro que solo puede generar intensidad baja. Por consiguiente, la zona donde estos actúen se verá mejor representado en la superposición si es que se define correctamente la ponderación.

Para efectos de este informe se consideró la ponderación de acuerdo a los criterios de relevancia, impulso e impacto, tal como se muestra en el cuadro siguiente.

Cuadro 4.10 Factores de ponderación

Factor de Ponderación							
0.2717	0.2427	0.3289	0.2747	0.1786	0.2688	0.1689	0.2778
ACTORES POLÍTICOS				ACTORES CULTURALES			
Gobierno Central	Gobierno Regional	Gobierno Distrital	Organismos Internacionales	Organizaciones Sociales	Gremios	Comunidades Nativas	Instituciones Académicas

Fuente: Elaboración Propia.

## CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### Conclusiones

1. Las infraestructuras de transportes, particularmente la carretera IIRSA Norte, son fundamentales para el desarrollo de la Macro Región Norte.
2. Los beneficios esperados de estas infraestructuras justifican las inversiones requeridas y los costos de operación y mantenimiento, debido al alto valor social que significa.
3. El desarrollo del proyecto es de gran importancia debido a que genera una serie de beneficios colaterales como por ejemplo cuando estos beneficios están básicamente orientados al desarrollo cultural y político de la zona norte del Perú.
4. Se requiere de políticas en materia logística e inversión en las zonas que se incorporen al bloque intermodal. Asimismo, se requiere inversión para el sostenimiento de dichos planes.

## **Recomendaciones**

1. Se propone realizar la Matriz de Análisis Geoespacial como herramienta alternativa para la identificación del problema en los proyectos con el método del árbol causa - efecto.
2. Se deben generar proyectos de este tipo ya que producen un mejoramiento del estándar de vida de las poblaciones de la zona, siendo los sectores más importantes la educación, el desarrollo económico, la seguridad nacional, la comunicación y la integración
3. Es conveniente tener un documento base de los actores involucrados que mas influyen tienen en el proyecto, para poder llegar a mejores resultados.
4. El estado debe hacer mayor inversión en los planes de desarrollo de la educación sobre todo en las zonas de mayor conflicto social.

## BIBLIOGRAFÍA

1. Andía Valencia, Walter, *Manual de Proyectos de Inversión para el Sector Público*, editorial El Saber, Lima 2010
2. Chapi Choque, Pedro, *Proyectos de Inversión Pública SNIP*, editorial FECAT, Lima 2007
3. Henry Pantigoso, *ArcGis El Mejor Sistema de Información Geográfica*, editorial Megabyte, Lima 2009
4. Jaime Ayala, *Pueblos del Perú*, editorial instituto lingüístico de verano, Lima 2006
5. Yupanqui Marín, Carlos, *Evaluación Social de Proyectos en Excel con SNIP*, editorial Yupanqui, Lima 2010

## **ANEXOS**

**ANEXO A: MATRIZ DE ANALISIS GEOESPACIAL POR DISTRITOS**

**ANEXO B: MAPAS TEMÁTICOS POR ACTORES**

**ANEXO C: MAPA TEMÁTICO SUPERPUESTO**

# ANEXO A

## MATRIZ DE ANALISIS GEOESPACIAL POR DISTRITOS

DISTRITO DE OLMOS												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1. 1GOBIERNO CENTRAL		D	D	D			D	D	D	D		D
1. 2GOBIERNO REGIONAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1. 3GOBIERNO DISTRITAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1. 4ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2. 1ORGANIZACIONES SOCIALES		S	C	C	C		I	I	I			I
2. 2GREMIOS		S	S	C	S		Sb	S	A			I
2. 3COMUNIDADES NATIVAS		S	S	C	S		S	Sb	A			D
2. 4INSTITUCIONES ACADÉMICAS		S	C	C	S		S	S	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3. 1CARRETERA		S	Cb	S	S		C	S	C	S		

DISTRITO DE SALAS												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1. 1GOBIERNO CENTRAL		D	D	D			D	D	D	D		D
1. 2GOBIERNO REGIONAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1. 3GOBIERNO DISTRITAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1. 4ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2. 1ORGANIZACIONES SOCIALES		S	C	C	C		I	I	I			I
2. 2 GREMIOS		S	S	C	S		Sb	S	A			I
2. 3COMUNIDADES NATIVAS		S	C	C	S		S	Sb	A			D
2. 4INSTITUCIONES ACADÉMICAS		S	C	C	S		C	S	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3. 1CARRETERA		S	S	S	S		C	S	C	S		



DISTRITO DE HUARMACA												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1.1 GOBIERNO CENTRAL		D	D	D			D	D	D	D		D
1.2 GOBIERNO REGIONAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1.3 GOBIERNO DISTRITAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1.4 ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	Cb	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES		S	C	C	C			I	I	I		I
2.2 GREMIOS		S	C	C	S		Sb		S	A		I
2.3 COMUNIDADES NATIVAS		S	C	C	S		S	Sb		A		D
2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS		S	C	C	S		C	S	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3.1 CARRETERA		S	S	S	S		C	S	C	S		

DISTRITO DE SAN FELIPE												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1.1 GOBIERNO CENTRAL		D	D	D			D	D	D	D		D
1.2 GOBIERNO REGIONAL		Cb	S	D			S	S	S	S		S
1.3 GOBIERNO DISTRITAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1.4 ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	C			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES		C	S	S	C			I	I	I		I
2.2 GREMIOS		Cb	S	Cb	C		Sb		S	A		I
2.3 COMUNIDADES NATIVAS		C	Cb	Sb	S		S	C		A		D
2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS		S	C	C	Sb		S	C	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3.1 CARRETERA		S	S	S	S		C	S	C	S		

DISTRITO DE POMAHUACA												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1. 1GOBIERNO CENTRAL			D	D	D		D	D	D	D		D
1. 2GOBIERNO REGIONAL		Cb		S	D		S	S	S	S		S
1. 3GOBIERNO DISTRITAL		C	S		D		S	S	S	S		S
1. 4ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2. 1ORGANIZACIONES SOCIALES		C	S	S	C			I	I	I		I
2. 2GREMIOS		Cb	S	C	C		Sb		S	A		I
2. 3COMUNIDADES NATIVAS		C	Cb	S	S		S	C		A		D
2. 4INSTITUCIONES ACADÉMICAS		S	C	C	Sb		S	C	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3. 1CARRETERA		S	S	S	S		C	S	C	S		

DISTRITO DE PUCARA												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1. 1GOBIERNO CENTRAL			D	D	D		D	D	D	D		D
1. 2GOBIERNO REGIONAL		C		S	D		S	S	S	S		S
1. 3GOBIERNO DISTRITAL		C	S		D		S	S	S	S		S
1. 4ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2. 1ORGANIZACIONES SOCIALES		S	C	C	C			I	I	I		I
2. 2 GREMIOS		S	S	C	S		Sb		S	A		I
2. 3COMUNIDADES NATIVAS		S	C	C	S		S	Sb		A		D
2. 4INSTITUCIONES ACADÉMICAS		S	C	C	S		C	S	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3. 1CARRETERA		S	S	S	S		C	S	C	S		

DISTRITO DE COLASAY											
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS 2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>											
1.1 GOBIERNO CENTRAL			D	D	D		D	D	D		D
1.2 GOBIERNO REGIONAL		Cb		S	D		S	S	S		S
1.3 GOBIERNO DISTRITAL		C	S		D		S	S	S		S
1.4 ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>											
2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES		C	S	S	C			I	I		I
2.2 GREMIOS		Cb	S	C	C		Sb		S	A	I
2.3 COMUNIDADES NATIVAS		C	Cb	S	S		S	C		A	D
2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS		S	C	C	Sb		S	C	S		D
<b>3. CARRETERA</b>											
3.1 CARRETERA		S	S	S	S		C	S	C	S	

DISTRITO DE JAEN											
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS 2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>											
1.1 GOBIERNO CENTRAL			D	D	D		D	D	D		D
1.2 GOBIERNO REGIONAL		Cb		S	D		S	S	S		S
1.3 GOBIERNO DISTRITAL		C	S		D		S	S	S		S
1.4 ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>											
2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES		C	S	S	C			I	I		I
2.2 GREMIOS		Cb	S	C	S		S		S	A	I
2.3 COMUNIDADES NATIVAS		C	Cb	S	S		S	C		A	D
2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS		S	C	C	Sb		S	C	S		D
<b>3. CARRETERA</b>											
3.1 CARRETERA		S	S	S	S		C	S	C	S	

DISTRITO DE BELLAVISTA												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1.1 GOBIERNO CENTRAL		D	D	D			D	D	D	D		D
1.2 GOBIERNO REGIONAL		Cb	S	D			S	S	S	S		S
1.3 GOBIERNO DISTRITAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1.4 ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES		C	S	S	C		I	I	I			I
2.2 GREMIOS		Cb	S	C	C		S	S	A			I
2.3 COMUNIDADES NATIVAS		C	Cb	S	S		C	C	A			D
2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS		S	S	C	Sb		S	C	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3.1 CARRETERA		S	S	S	S		C	S	C	S		

DISTRITO DE QUEROCOTILLO												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1.1 GOBIERNO CENTRAL		D	D	D			D	D	D	D		D
1.2 GOBIERNO REGIONAL		Cb	S	D			S	S	S	S		S
1.3 GOBIERNO DISTRITAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1.4 ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES		C	S	S	C		I	I	I			I
2.2 GREMIOS		C	S	C	C		Sb	S	A			I
2.3 COMUNIDADES NATIVAS		C	Cb	S	S		S	C	A			D
2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS		S	C	C	Sb		S	C	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3.1 CARRETERA		S	S	S	C		C	S	C	S		

DISTRITO DE CALLAYUC												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1.1 GOBIERNO CENTRAL			D	D	D		D	D	D	D		D
1.2 GOBIERNO REGIONAL		Cb		S	D		S	S	S	S		S
1.3 GOBIERNO DISTRITAL		C	S		D		S	S	S	S		S
1.4 ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES		C	S	S	C			I	I	I		I
2.2 GREMIOS		Cb	S	C	C		Sb		S	A		I
2.3 COMUNIDADES NATIVAS		C	Cb	S	S		S	C		A		D
2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS		S	C	C	Sb		S	C	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3.1 CARRETERA		S	S	C	S		C	S	C	S		

DISTRITO DE SANTA CRUZ												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1.1 GOBIERNO CENTRAL			D	D	D		D	D	D	D		D
1.2 GOBIERNO REGIONAL		Cb		S	D		S	S	S	S		S
1.3 GOBIERNO DISTRITAL		C	S		D		S	S	S	S		S
1.4 ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES		C	S	S	C			I	I	I		I
2.2 GREMIOS		Cb	S	C	C		Sb		S	A		I
2.3 COMUNIDADES NATIVAS		C	Cb	S	S		S	C		A		D
2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS		S	C	C	Sb		S	C	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3.1 CARRETERA		C	S	S	S		C	S	C	S		

DISTRITO DE PINPINGS												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1.1 GOBIERNO CENTRAL			D	D	D		D	D	D	D		D
1.2 GOBIERNO REGIONAL		Cb		S	D		S	S	S	S		S
1.3 GOBIERNO DISTRITAL		C	S		D		S	S	S	S		S
1.4 ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES		C	S	S	C			I	I	I		I
2.2 GREMIOS		Cb	S	C	C		Sb		S	A		I
2.3 COMUNIDADES NATIVAS		C	S	C	S		S	C		A		D
2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS		S	C	C	Sb		S	C	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3.1 CARRETERA		S	S	S	S		C	S	C	S		

DISTRITO DE CHOROS												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1.1 GOBIERNO CENTRAL			D	D	D		D	D	D	D		D
1.2 GOBIERNO REGIONAL		Cb		S	D		S	S	S	S		S
1.3 GOBIERNO DISTRITAL		C	S		D		S	S	S	S		S
1.4 ORGANISMOS INTERNACIONALES		C	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES		C	S	S	C			I	I	I		I
2.2 GREMIOS		Cb	S	C	C		Sb		S	A		I
2.3 COMUNIDADES NATIVAS		C	C	S	S		S	C		A		D
2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS		S	C	C	Sb		S	C	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3.1 CARRETERA		S	S	S	S		C	S	C	S		

DISTRITO DE CUMBA												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1.1 GOBIERNO CENTRAL		D	D	D			D	D	D	D		D
1.2 GOBIERNO REGIONAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1.3 GOBIERNO DISTRITAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1.4 ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES		C	C	Sb	C		I	I	I			I
2.2 GREMIOS		Cb	C	C	Sa		Sb	S	A			I
2.3 COMUNIDADES NATIVAS		C	C	S	S		S	C	S	A		D
2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS		C	C	C	Sa		Sa	C	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3.1 CARRETERA		S	S	S	S		C	S	C	S		

DISTRITO DE EL MILAGRO												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1.1 GOBIERNO CENTRAL		D	D	D			D	D	D	D		D
1.2 GOBIERNO REGIONAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1.3 GOBIERNO DISTRITAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1.4 ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	C	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES		C	C	Sb	C		I	I	I			I
2.2 GREMIOS		Cb	C	C	Sa		Sb	S	A			I
2.3 COMUNIDADES NATIVAS		C	C	S	S		S	C	S	A		D
2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS		C	C	C	Sa		S	C	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3.1 CARRETERA		S	S	S	S		S	S	C	S		

DISTRITO DE BAGUA GRANDE												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1.1 GOBIERNO CENTRAL		D	D	D			D	D	D	D		D
1.2 GOBIERNO REGIONAL		Cb	S	D			S	S	S	S		S
1.3 GOBIERNO DISTRITAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1.4 ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES		C	S	S	C		I	I	I			I
2.2 GREMIOS		Cb	S	C	C		Sb	S	A			I
2.3 COMUNIDADES NATIVAS		C	Cb	S	S		S	C	A			D
2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS		S	C	C	Sb		S	C	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3.1 CARRETERA		S	S	C	S		C	C	C	S		

DISTRITO DE CAJARURO												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1.1 GOBIERNO CENTRAL		D	D	D			D	D	D	D		D
1.2 GOBIERNO REGIONAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1.3 GOBIERNO DISTRITAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1.4 ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES		C	C	Sb	C		I	I	I			I
2.2 GREMIOS		Cb	C	C	Sa		Sb	S	A			I
2.3 COMUNIDADES NATIVAS		C	C	C	S		S	C	A			D
2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS		C	C	S	Sa		Sa	C	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3.1 CARRETERA		S	S	S	S		C	S	C	S		



DISTRITO DE JAMALCA												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1. 1GOBIERNO CENTRAL		D	D	D			D	D	D	D		D
1. 2GOBIERNO REGIONAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1. 3GOBIERNO DISTRITAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1. 4ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2. 1ORGANIZACIONES SOCIALES		C	C	Sb	C		I	I	I			I
2. 2GREMIOS		Cb	C	C	Sa		Sb	S	A			I
2. 3COMUNIDADES NATIVAS		C	S	S	S		S	C	A			D
2. 4INSTITUCIONES ACADÉMICAS		C	C	C	Sa		Sa	C	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3. 1CARRETERA		S	C	S	S		C	S	C	S		

DISTRITO DE SAN JERONIMO												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1. 1GOBIERNO CENTRAL		D	D	D			D	D	D	D		D
1. 2GOBIERNO REGIONAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1. 3GOBIERNO DISTRITAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1. 4ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2. 1ORGANIZACIONES SOCIALES		C	C	Sb	C		I	I	I			I
2. 2 GREMIOS		Cb	C	C	Sa		Sb	S	A			I
2. 3COMUNIDADES NATIVAS		C	C	S	S		S	C	A			D
2. 4INSTITUCIONES ACADÉMICAS		C	C	C	Sa		Sa	C	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3. 1CARRETERA		S	S	C	C		S	S	C	S		

DISTRITO DE SHIPASBAMBA												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1. 1GOBIERNO CENTRAL		D	D	D			D	D	D	D		D
1. 2GOBIERNO REGIONAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1. 3GOBIERNO DISTRITAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1. 4ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2. 1ORGANIZACIONES SOCIALES		C	C	Sb	C		I	I	I			I
2. 2GREMIOS		Cb	C	C	Sa		Sb	S	A			I
2. 3COMUNIDADES NATIVAS		C	C	C	S		S	C	S	A		D
2. 4INSTITUCIONES ACADÉMICAS		C	C	S	Sa		C	C	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3. 1CARRETERA		S	S	S	S		C	S	C	S		

DISTRITO DE JAZAN												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1. 1GOBIERNO CENTRAL		D	D	D			D	D	D	D		D
1. 2GOBIERNO REGIONAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1. 3GOBIERNO DISTRITAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1. 4ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2. 1ORGANIZACIONES SOCIALES		C	C	Sb	C		I	I	I			I
2. 2 GREMIOS		Cb	C	C	Sa		Sb	S	A			I
2. 3COMUNIDADES NATIVAS		C	C	S	S		S	C	S	A		D
2. 4INSTITUCIONES ACADÉMICAS		C	C	C	S		C	C	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3. 1CARRETERA		S	S	S	S		C	S	C	S		

DISTRITO DE FLORIDA												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1.1 GOBIERNO CENTRAL			D	D	D		D	D	D	D		D
1.2 GOBIERNO REGIONAL		C		S	D		S	S	S	S		S
1.3 GOBIERNO DISTRITAL		C	S		D		S	S	S	S		S
1.4 ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES		C	C	Sb	C			I	I	I		I
2.2 GREMIOS		Cb	C	C	Sa		Sb		S	A		I
2.3 COMUNIDADES NATIVAS		C	C	S	S		S	C		A		D
2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS		C	C	C	Sa		S	C	C			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3.1 CARRETERA		S	S	S	S		C	S	C	S		

DISTRITO DE CUISPES												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1.1 GOBIERNO CENTRAL			D	D	D		D	D	D	D		D
1.2 GOBIERNO REGIONAL		C		S	D		S	S	S	S		S
1.3 GOBIERNO DISTRITAL		C	S		D		S	S	S	S		S
1.4 ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES		C	C	Sb	C			I	I	I		I
2.2 GREMIOS		Cb	C	C	Sa		Sb		S	A		I
2.3 COMUNIDADES NATIVAS		C	C	S	S		S	C		A		D
2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS		C	C	S	C		Sa	C	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3.1 CARRETERA		S	S	S	S		C	S	C	S		

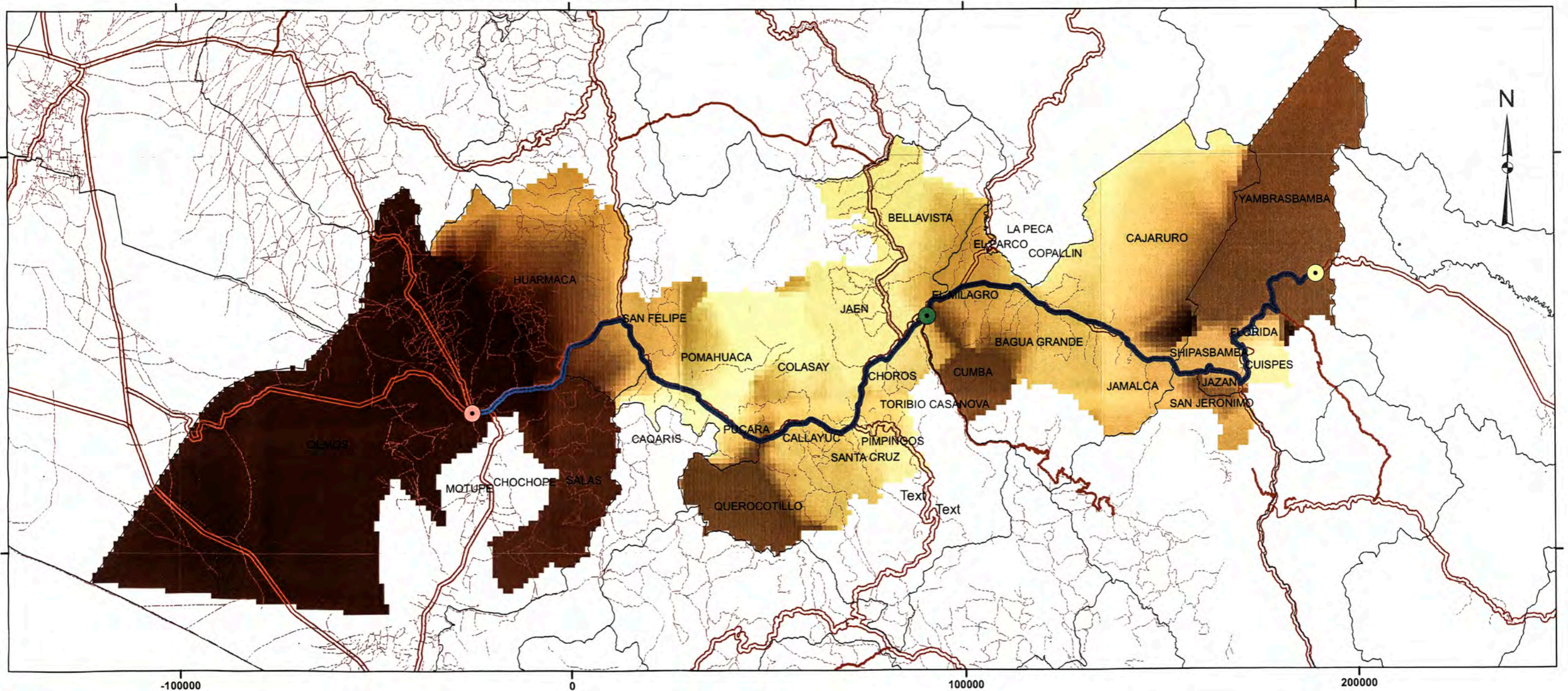
DISTRITO DE YAMBRASBAMBA												
MAG: MEDIO CULTURAL POLÍTICO	1. ACTORES POLÍTICOS	1.1 GOBIERNO CENTRAL	1.2 GOBIERNO REGIONAL	1.3 GOBIERNO DISTRITAL	1.4 ORG. INTERNACIONALES	2. ACTORES CULTURALES	2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES	2.2 GREMIOS	2.3 COMUNIDADES NATIVAS	2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS	3. CARRETERA	3.1 CARRETERA
<b>1. ACTORES POLÍTICOS</b>												
1.1 GOBIERNO CENTRAL		D	D	D			D	D	D	D		D
1.2 GOBIERNO REGIONAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1.3 GOBIERNO DISTRITAL		C	S	D			S	S	S	S		S
1.4 ORGANISMOS INTERNACIONALES		S	S	S			D	D	D	D		D
<b>2. ACTORES CULTURALES</b>												
2.1 ORGANIZACIONES SOCIALES		C	C	Sb	C		I	I	I			I
2.2 GREMIOS		Cb	C	C	Sa		Sb	S	A			I
2.3 COMUNIDADES NATIVAS		C	C	S	S		S	C	A			D
2.4 INSTITUCIONES ACADÉMICAS		C	C	C	Sa		Sa	C	S			D
<b>3. CARRETERA</b>												
3.1 CARRETERA		S	S	S	S		C	S	C	S		

# ANEXO B

## MAPAS TEMÁTICOS POR ACTORES

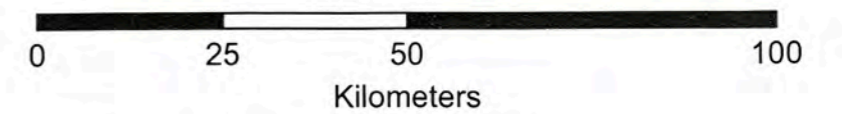
- ANEXO B1: MAPA TEMÁTICO DEL GOBIERNO CENTRAL
- ANEXO B2: MAPA TEMÁTICO DEL GOBIERNO REGIONAL
- ANEXO B3: MAPA TEMÁTICO DEL GOBIERNO DISTRITAL
- ANEXO B4: MAPA TEMÁTICO DE ORGANISMOS INTERNACIONALES
- ANEXO B5: MAPA TEMÁTICO DE ORGANISMOS SOCIALES
- ANEXO B6: MAPA TEMÁTICO DE GREMIOS LOCALES
- ANEXO B7: MAPA TEMÁTICO DE COMUNIDADES NATIVAS
- ANEXO B8: MAPA TEMÁTICO DE INSTITUCIONES ACADÉMICAS

# ANEXO B1: MAPA TEMÁTICO DEL GOBIERNO CENTRAL



Evaluación de la Rentabilidad Social de la Carretera de Penetración Olmos - Corral Quemado - Río Nieva  
Influencia del Medio Cultural - Político

1:1,000,000

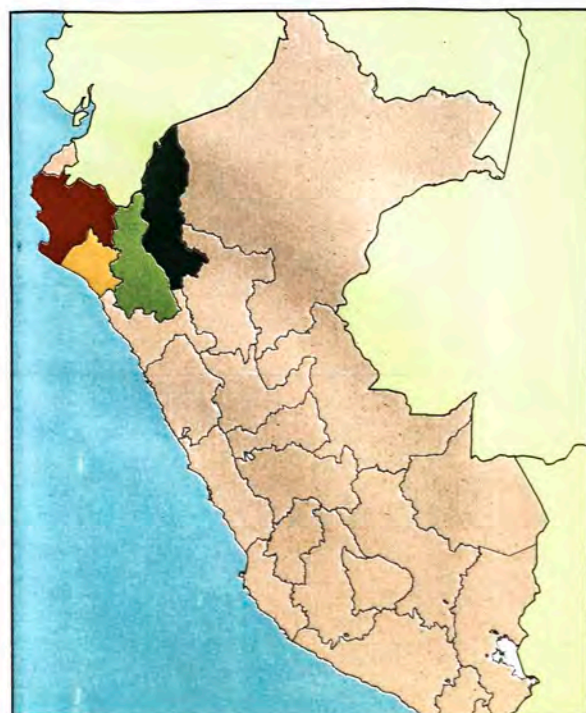


## CARTA DE UBICACIÓN DEL ESTUDIO

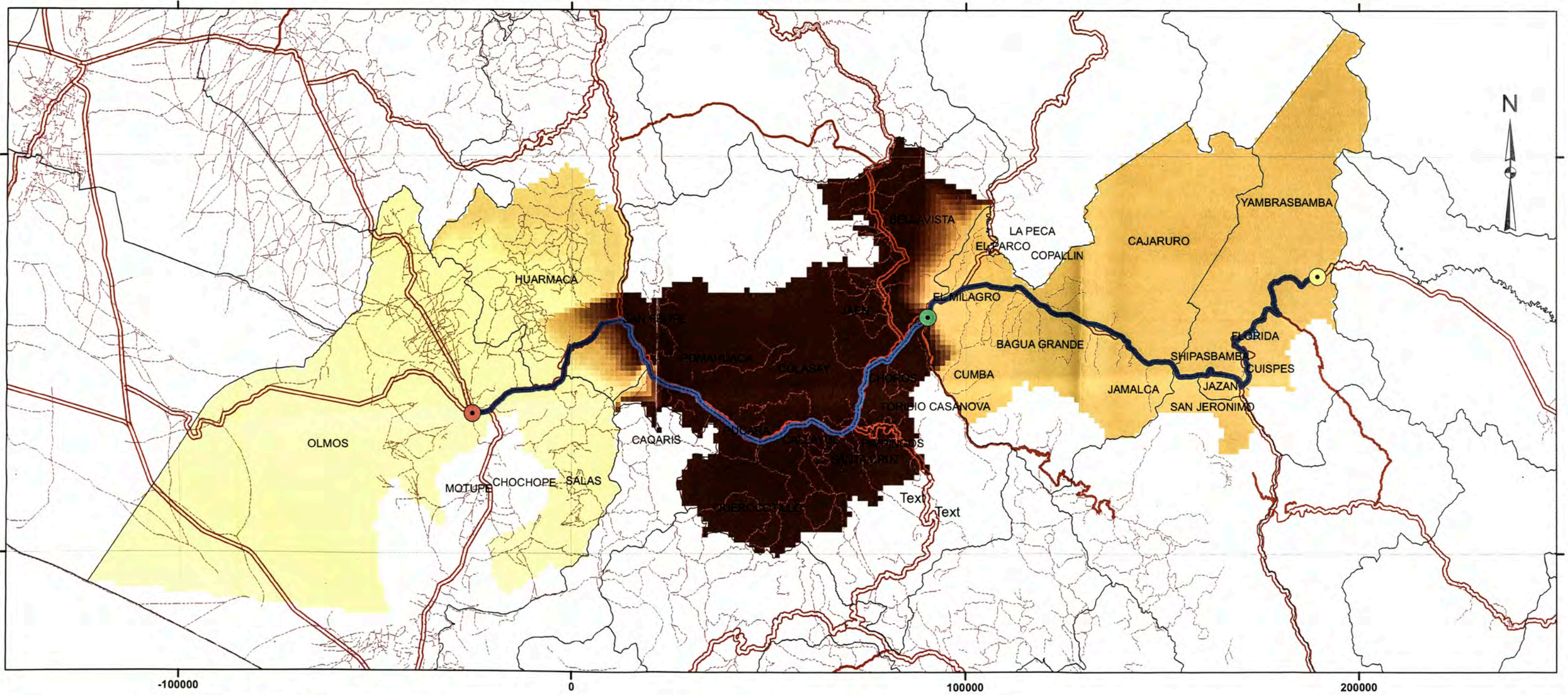
Datos Geodesicos:  
Datum Sudamericano 1956

Datos Cartográficos:  
Proyección Universal Transversal de Mercator  
Huso 17 y 18  
Fuente: Base Carta Topográfica I.G.N 1:100,000.00

Elaboración: Abel Tupac Quispe Cotrina

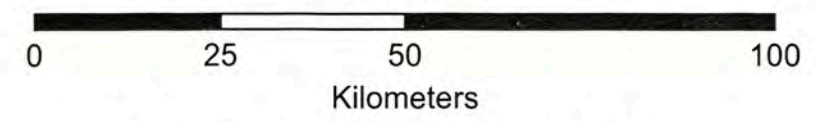


# ANEXO B2: MAPA TEMÁTICO DEL GOBIERNO REGIONAL



Evaluación de la Rentabilidad Social de la Carretera de Penetración Olmos - Corral Quemado - Río Nieva  
Influencia del Medio Cultural - Político

1:1,000,000



## CARTA DE UBICACIÓN DEL ESTUDIO

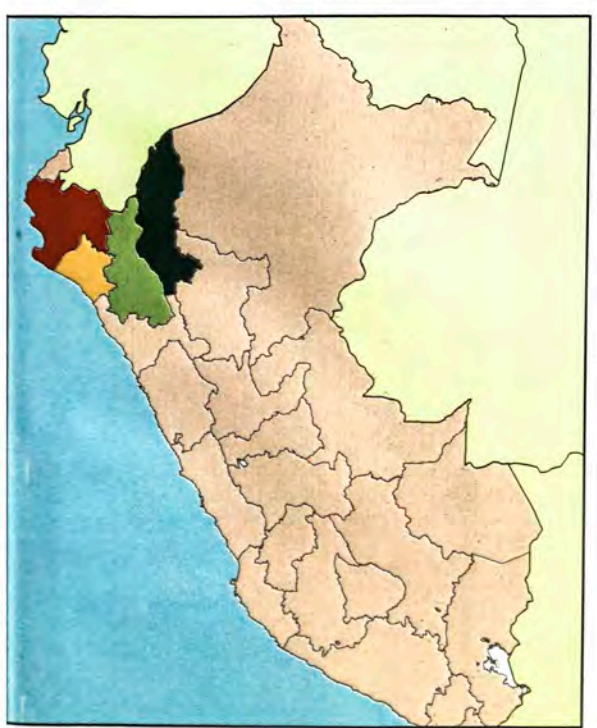
Datos Geodesicos:  
Datum Sudamericano 1956

Datos Cartográficos:  
Proyección Universal Transversal de Mercator  
Huso 17 y 18  
Fuente: Base Carta Topográfica I.G.N 1:100,000.00

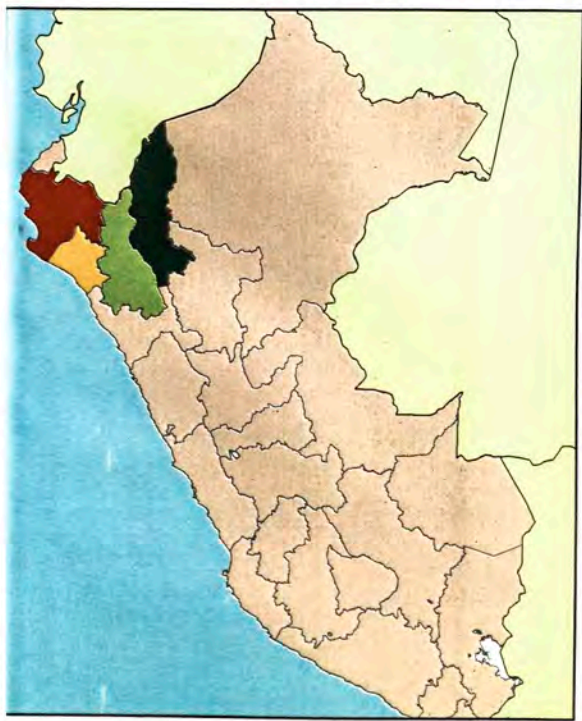
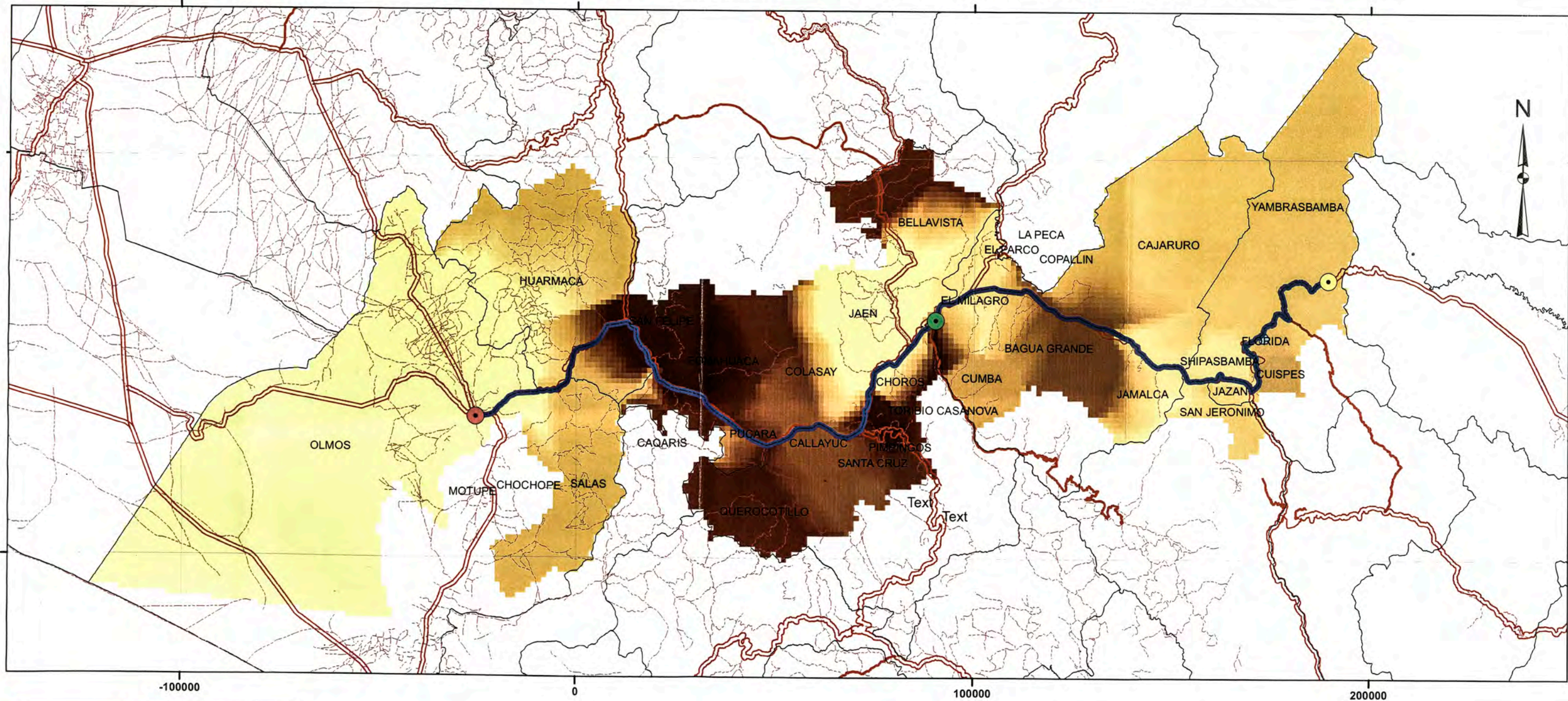
Elaboración: Abel Tupac Quispe Cotrina

**Leyenda**

<p><b>PT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: green;">●</span> Corral Quemado</li> <li><span style="color: red;">●</span> Inicio Olmos</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> Puente Nieva</li> <li><span style="color: blue;">—</span> Eje_carretera</li> </ul>	<p><b>Gobierno Regional</b></p> <p><b>Valoración</b></p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 20px; background: linear-gradient(to top, black, brown, orange, yellow); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div> <p>High : 6</p> <p>Low : 1</p> </div> </div>
--	---

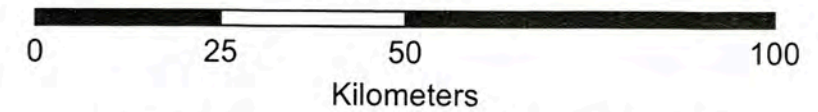


# ANEXO B3: MAPA TEMÁTICO DEL GOBIERNO DISTRICTAL



Evaluación de la Rentabilidad Social de la Carretera de Penetración Olmos - Corral Quemado - Río Nieva  
Influencia del Medio Cultural - Político

1:1,000,000



**Leyenda**

<p><b>PT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: green;">●</span> Corral Quemado</li> <li><span style="color: red;">●</span> Inicio Olmos</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> Puente Nieva</li> <li><span style="color: blue;">—</span> Eje_carretera</li> </ul>	<p><b>Gobierno Distrital</b></p> <p><b>Valoración</b></p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 20px; background: linear-gradient(to top, black, brown, yellow); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div> <p>High : 7</p> <p>Low : 0</p> </div> </div>
--	--

**CARTA DE UBICACIÓN DEL ESTUDIO**

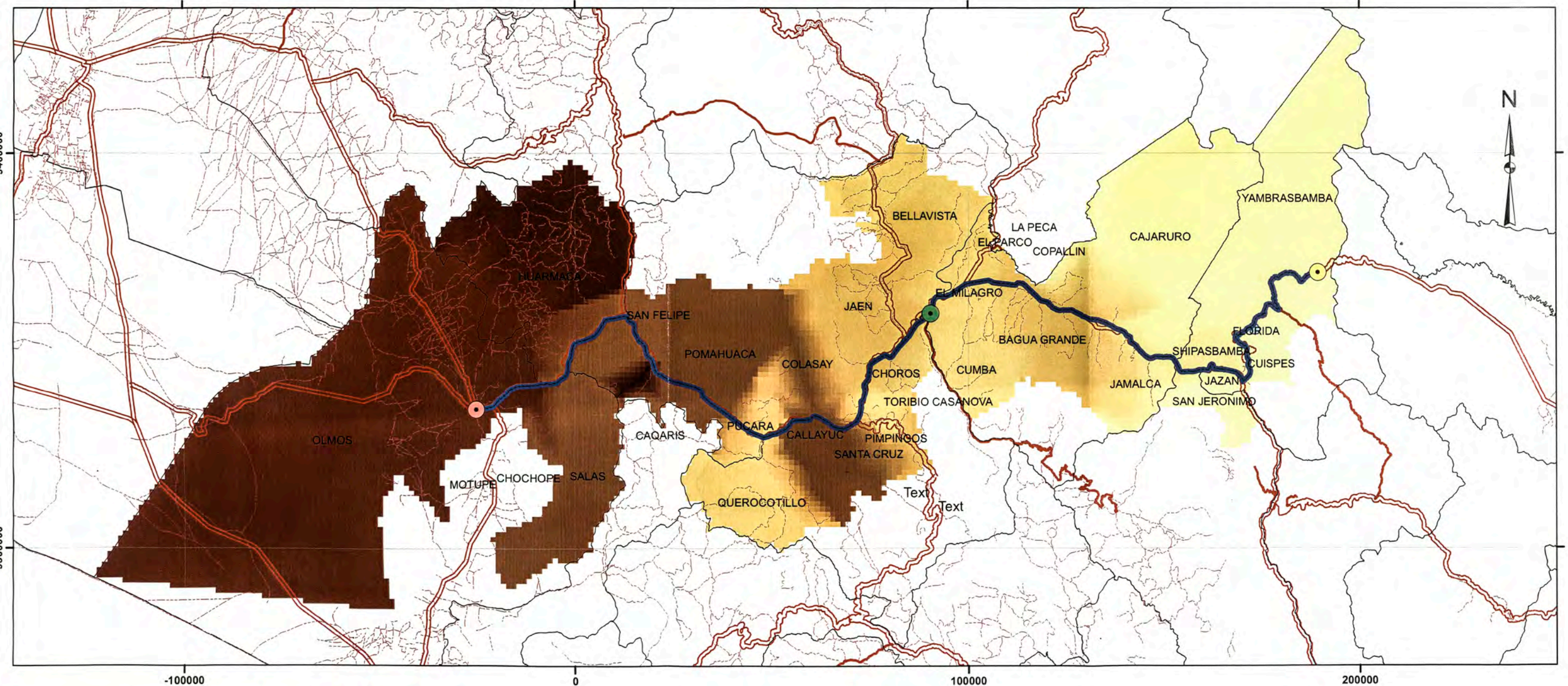
Datos Geodesicos:  
Datum Sudamericano 1956

Datos Cartográficos:  
Proyección Universal Transversal de Mercator  
Huso 17 y 18  
Fuente: Base Carta Topográfica I.G.N 1:100,000.00

Elaboración: Abel Tupac Quispe Cotrina

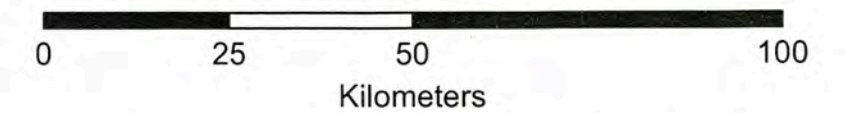


# ANEXO B4: MAPA TEMÁTICO DE ORGANISMOS INTERNACIONALES



Evaluación de la Rentabilidad Social de la Carretera de Penetración Olmos - Corral Quemado - Río Nieva  
Influencia del Medio Cultural - Político

1:1,000,000

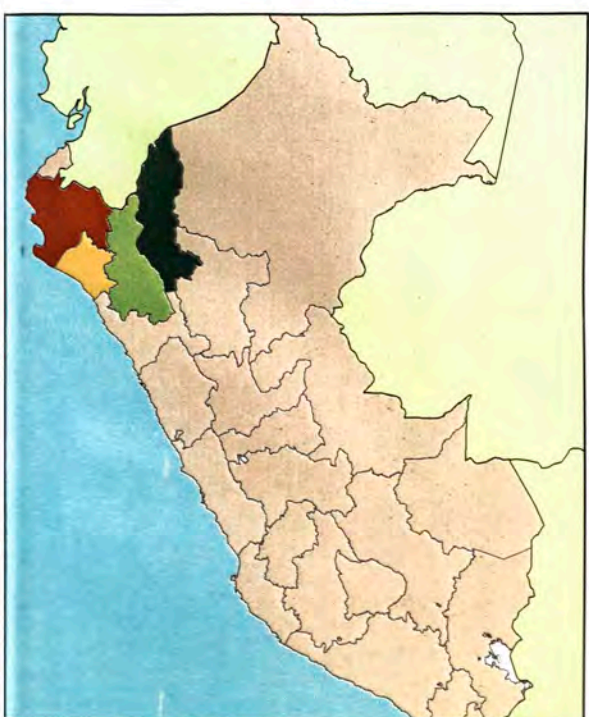


## CARTA DE UBICACIÓN DEL ESTUDIO

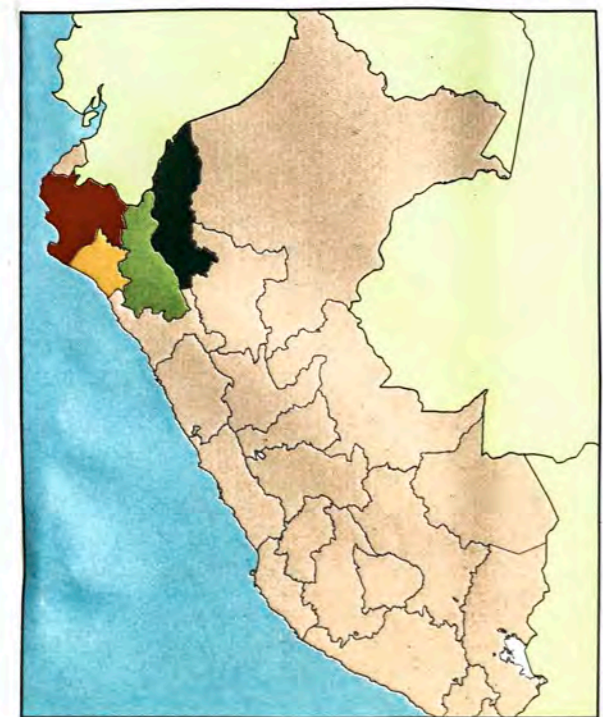
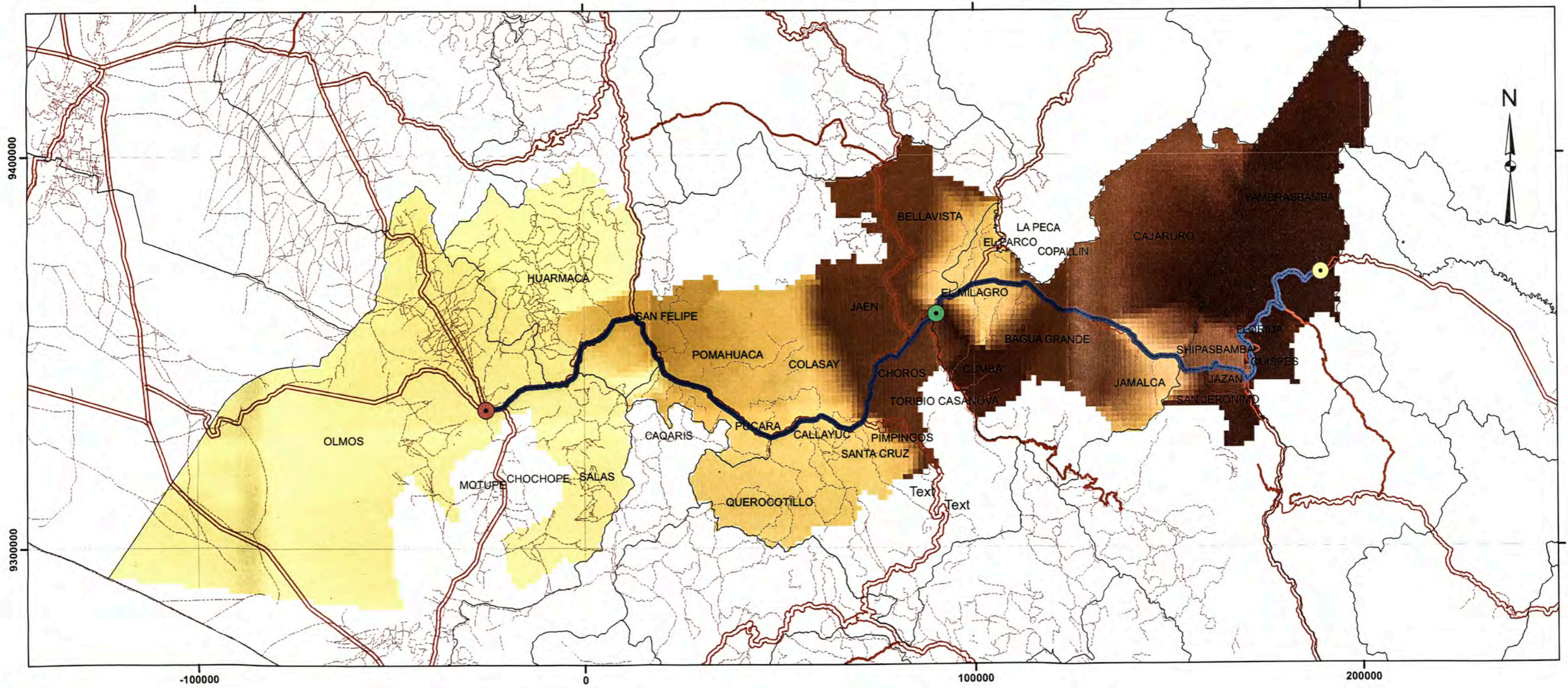
Datos Geodesicos:  
Datum Sudamericano 1956

Datos Cartográficos:  
Proyección Universal Transversal de Mercator  
Huso 17 y 18  
Fuente: Base Carta Topográfica I.G.N 1:100,000.00

Elaboración: Abel Tupac Quispe Cotrina

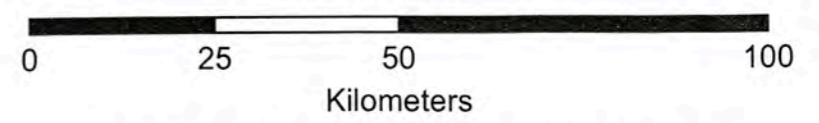


# ANEXO B5: MAPA TEMÁTICO DE ORGANISMOS SOCIALES



Evaluación de la Rentabilidad Social de la Carretera de Penetración Olmos - Corral Quemado - Río Nieva  
Influencia del Medio Cultural - Político

1:1,000,000



**Leyenda**

**PT**

- Corral Quemado
- Inicio Olmos
- Puente Nieva
- Eje\_carretera

**Organismos Sociales**

**Valoración**

High : 9  
Low : 1

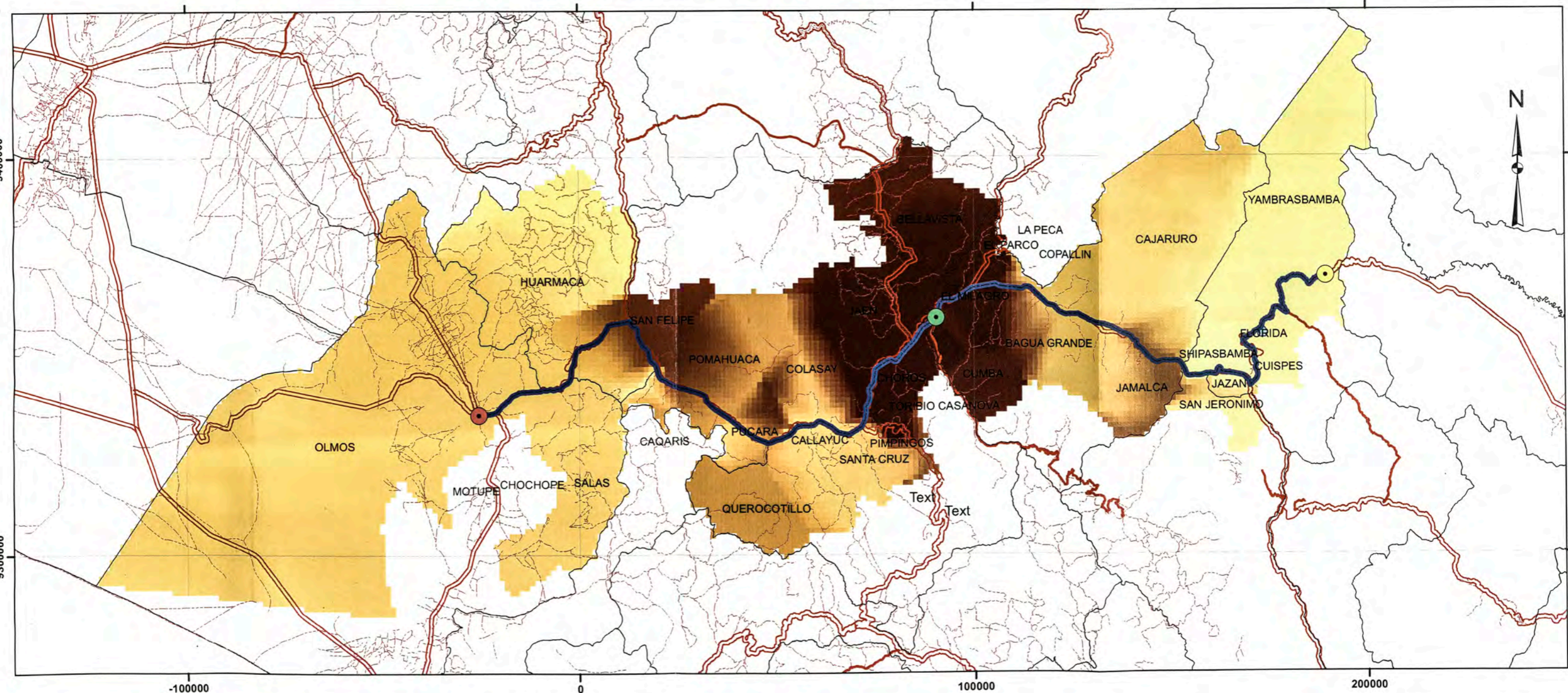
**CARTA DE UBICACIÓN DEL ESTUDIO**

Datos Geodesicos:  
Datum Sudamericano 1956

Datos Cartográficos:  
Proyección Universal Transversal de Mercator  
Huso 17 y 18  
Fuente: Base Carta Topográfica I.G.N 1:100,000.00

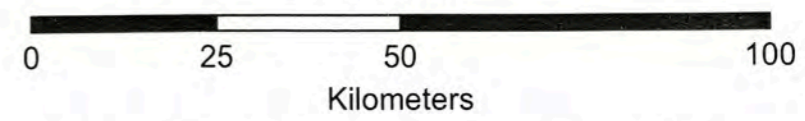
Elaboración: Abel Tupac Quispe Cotrina

# ANEXO B6: MAPA TEMÁTICO DE GREMIOS LOCALES



Evaluación de la Rentabilidad Social de la Carretera de Penetración Olmos - Corral Quemado - Río Nieva  
Influencia del Medio Cultural - Político

1:1,000,000



## CARTA DE UBICACIÓN DEL ESTUDIO

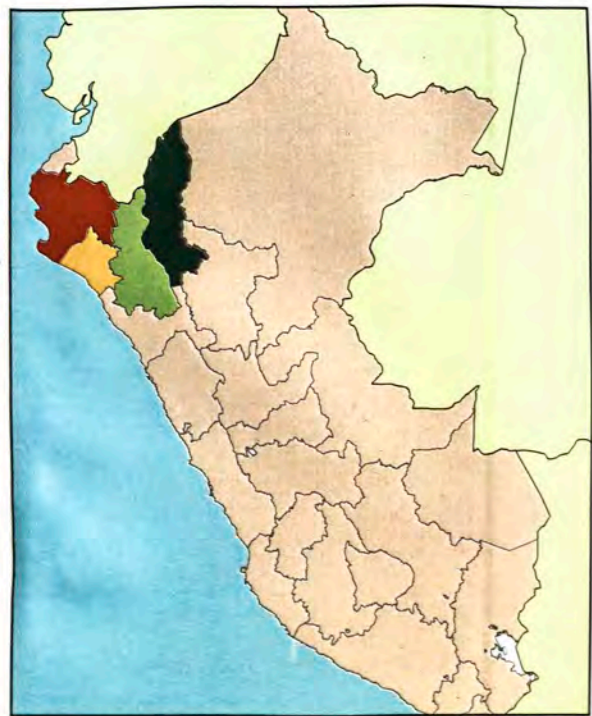
Datos Geodesicos:  
Datum Sudamericano 1956

Datos Cartográficos:  
Proyección Universal Transversal de Mercator  
Huso 17 y 18  
Fuente: Base Carta Topográfica I.G.N 1:100,000.00

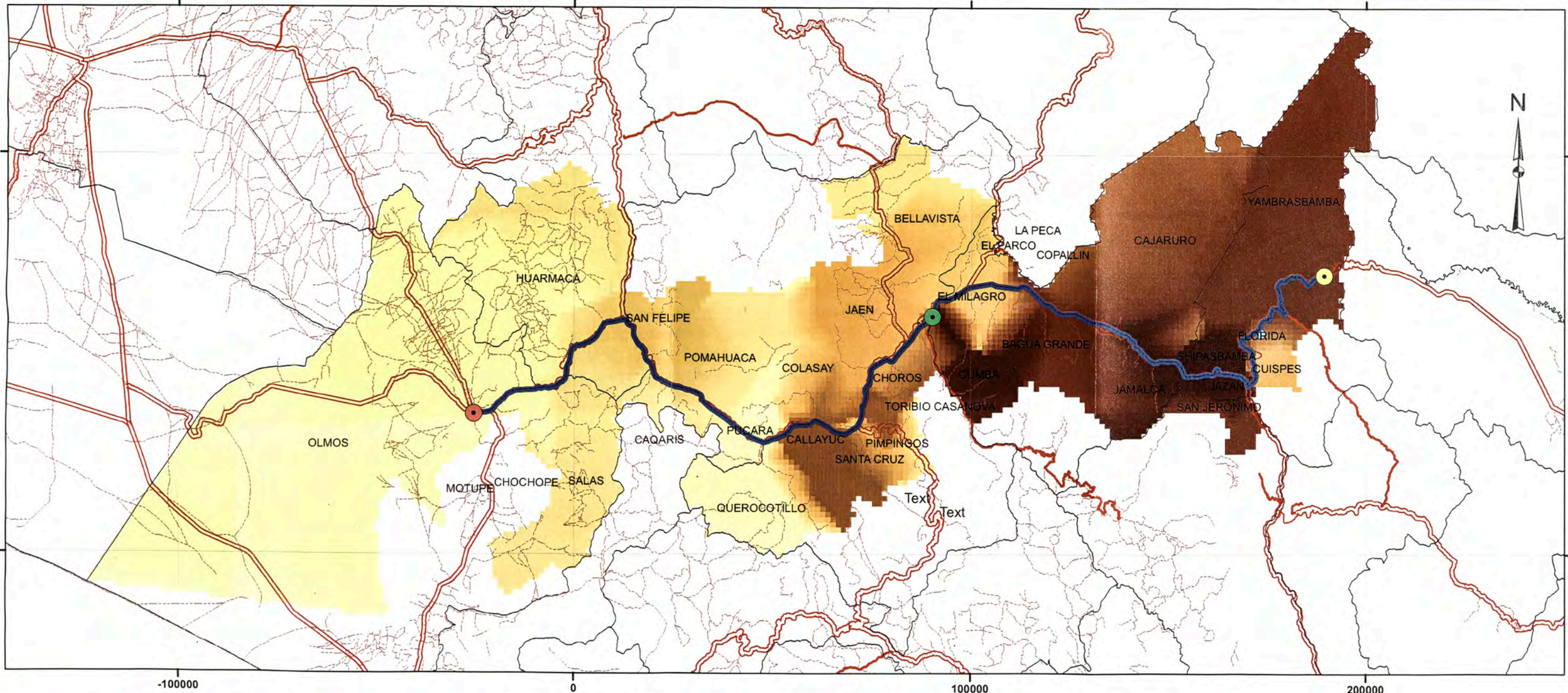
Elaboración: Abel Tupac Quispe Cotrina

**Leyenda**

<b>PT</b>	<b>Gremios</b>
● Corral Quemado	<b>Valoración</b>
● Inicio Olmos	High : 9
● Puente Nieva	Low : 0
— Eje_carretera	



# ANEXO B7: MAPA TEMÁTICO DE COMUNIDADES NATIVAS



Evaluación de la Rentabilidad Social de la Carretera de Penetración Olmos - Corral Quemado - Río Nieva  
Influencia del Medio Cultural - Político

1:1,000,000



## CARTA DE UBICACIÓN DEL ESTUDIO

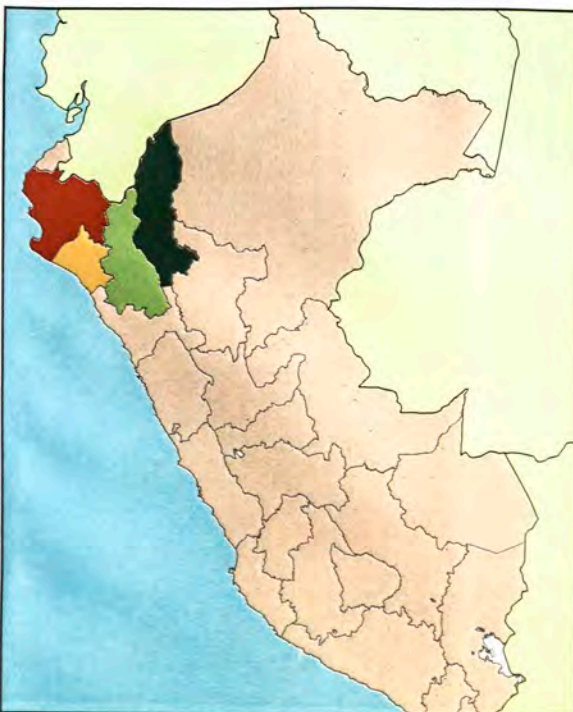
Datos Geodesicos:  
Datum Sudamericano 1956

Datos Cartográficos:  
Proyección Universal Transversal de Mercator  
Huso 17 y 18  
Fuente: Base Carta Topográfica I.G.N 1:100,000.00

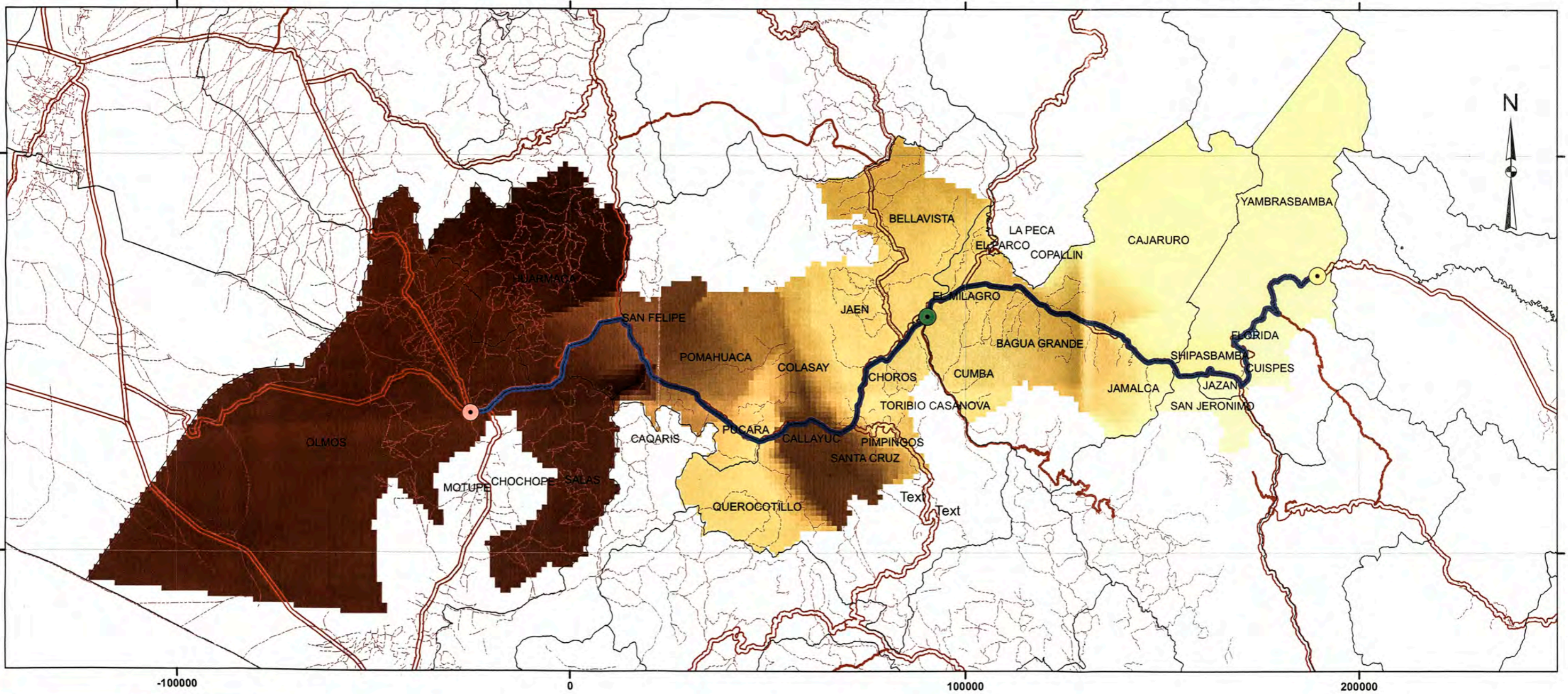
Elaboración: Abel Tupac Quispe Cotrina

### Leyenda

<b>PT</b>	<b>Comunidades Nativas</b>
● Corral Quemado	<b>Valoración</b>
● Inicio Olmos	High : 9
● Puente Nieva	Low : 3
— Eje_carretera	

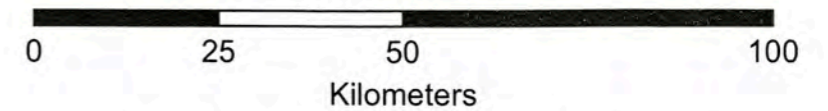


# ANEXO B8: MAPA TEMÁTICO DE INSTITUCIONES ACADÉMICAS



Evaluación de la Rentabilidad Social de la Carretera de Penetración Olmos - Corral Quemado - Río Nieva  
Influencia del Medio Cultural - Político

1:1,000,000

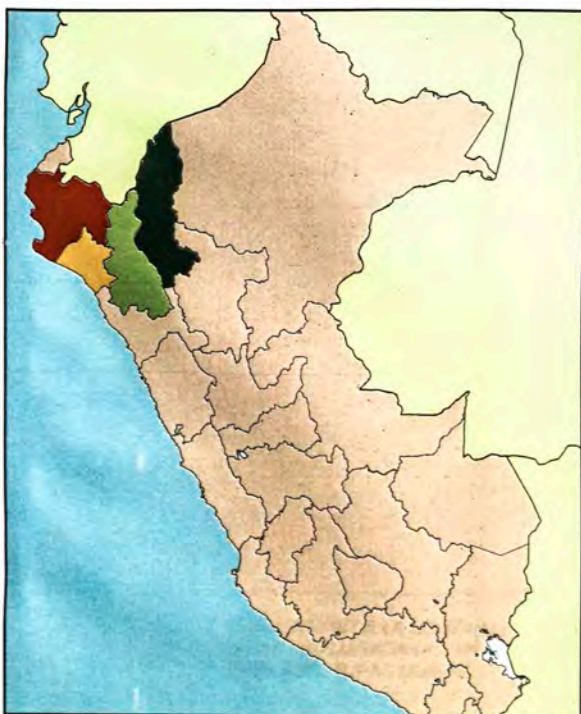


## CARTA DE UBICACIÓN DEL ESTUDIO

Datos Geodesicos:  
Datum Sudamericano 1956

Datos Cartográficos:  
Proyección Universal Transversal de Mercator  
Huso 17 y 18  
Fuente: Base Carta Topográfica I.G.N 1:100,000.00

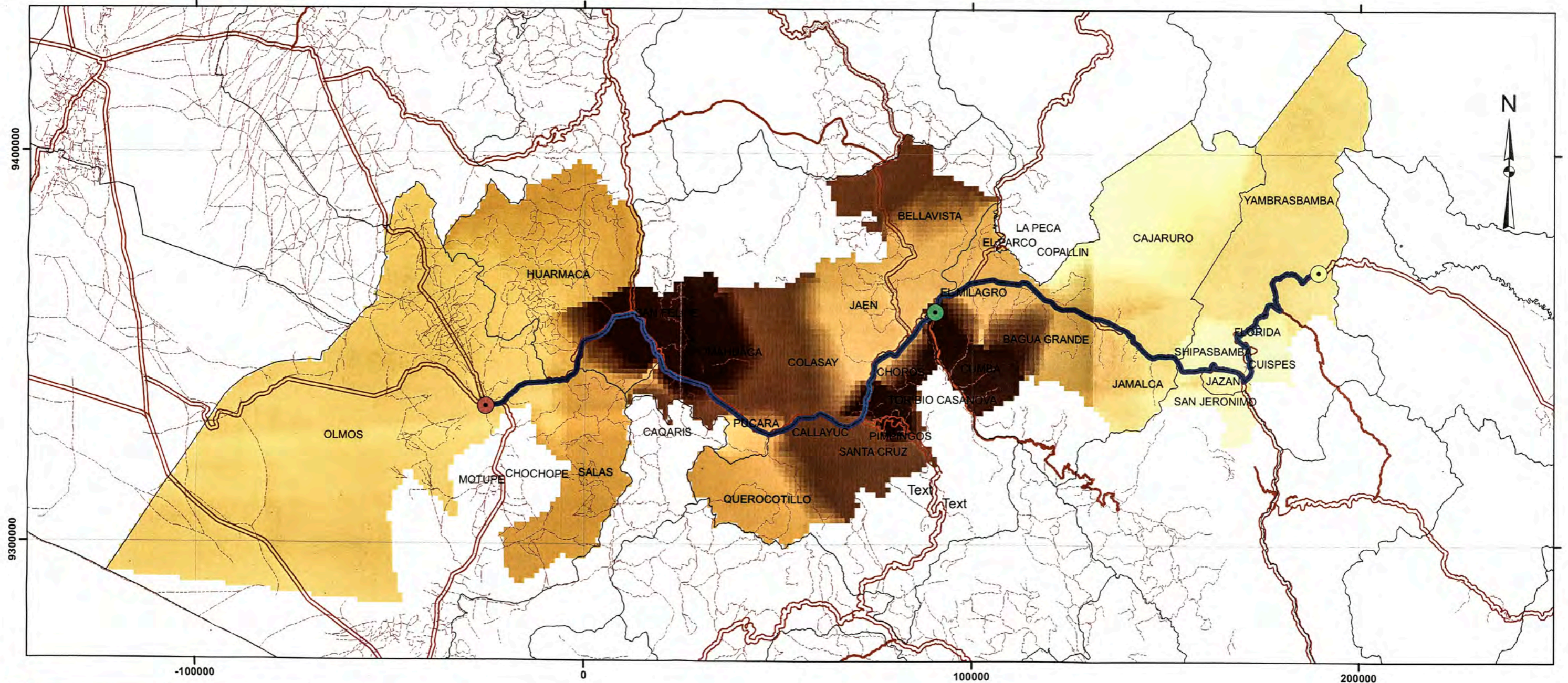
Elaboración: Abel Tupac Quispe Cotrina



# ANEXO C

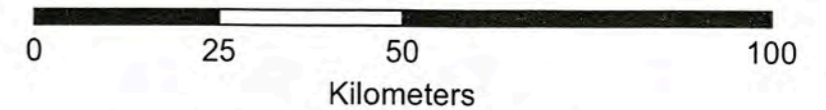
## MAPA TEMÁTICO SUPERPUESTO

# ANEXO C: MAPA TEMÁTICO SUPERPUESTO



Evaluación de la Rentabilidad Social de la Carretera de Penetración Olmos - Corral Quemado - Río Nieva  
Influencia del Medio Cultural - Político

1:1,000,000



**Leyenda**

**PT**

- Corral Quemado
- Inicio Olmos
- Puente Nieva
- Eje\_carretera

**Superposición de Raster's**

**Valoración**

High : 12

Low : 6

## CARTA DE UBICACIÓN DEL ESTUDIO

Datos Geodesicos:  
Datum Sudamericano 1956

Datos Cartográficos:  
Proyección Universal Transversal de Mercator  
Huso 17 y 18

Fuente: Base Carta Topográfica I.G.N 1:100,000.00

Elaboración: Abel Tupac Quispe Cotrina