



## RESUMEN EJECUTIVO

### ANTECEDENTES

El Estado de la República del Perú, a través de PROINVERSIÓN, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Relaciones Exteriores, está desarrollando el Programa de Infraestructura inserto en el Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA, el mismo que emana de la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno, realizada en Brasilia en el año 2000.

De los diez ejes que vinculan al Perú con sus países vecinos, es prioritario el Eje del Amazonas, principalmente por el impacto que tendrá sobre el desarrollo de las regiones norte, oriente y centro del Perú. Entre ellos, se encuentra el Corredor Vial Amazonas Norte (CVAN), cuyo proceso implica que favorece la ejecución de los proyectos de los Ejes IIRSA, por cuanto al Perú, se le abren grandes posibilidades de incrementar el comercio, turismo y oportunidades de alianzas estratégicas e inversión, al aprovechar la complementariedad regional entre los Estados fronterizos de Brasil y regiones del Perú.

### OBJETIVO

El objetivo general del Plan de Compensación y Reasentamiento de la Población Afectada por las Obras del Proyecto Corredor Vial Amazonas Norte – IIRSA, es constituirse en el instrumento de mitigación del impacto que producirá la construcción y el mejoramiento del proyecto vial señalado, el cual después de concluido se convertirá en una oportunidad para las poblaciones que han sido afectadas en una primera instancia, y que luego se tornarán en beneficiarias de una mejor conectividad con las otras regiones del norte y centro del país y con los estados brasileiros colindantes. En este tránsito, la aplicación del Plan, restituirá, a las poblaciones que se encuentren en su trayecto, su situación en iguales o mejores condiciones que las previas a la ejecución de la obra.

### DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO VIAL

EL CVAN contempla los tramos viales del Eje Multimodal Amazonas Norte, que se inicia en el puerto de Paita, ubicado en el Océano Pacífico, y termina en el puerto de Yurimaguas, ubicado a orillas del río Huallaga, abarcando cuatro tramos que comprenden zonas de costa y de selva por un total de 958.042 Km, los cuales han sido distribuidos en cuatro tramos: Paita – Piura, Piura – Olmos, Olmos – Tarapoto y Tarapoto - Yurimaguas. De estos cuatro tramos en los tres primeros se ejecutarán obras de mejoramiento y mantenimiento, ya que a la fecha se encuentran asfaltados, y abarcan 828.701 Km, mientras que el último tramo Tarapoto – Yurimaguas, sí requiere de trabajos de construcción y asfaltado y le corresponden 129.341 Km.

### POTENCIAL DE LA ZONA

En los cuatro tramos, se encuentra un gran potencial agrícola, destacándose el café, arroz, palma aceitera y los frutales, teniendo grandes posibilidades futuras el cacao, maíz, yuca, soya y el café orgánico, para su posterior desarrollo.

En cuanto a la actividad pecuaria se encuentra difundida la crianza de ovinos, vacuno, porcinos, caprinos, animales menores y aves de corral.



Toda esta producción, está destinada al autoconsumo y mercados locales, sin mayores perspectivas; la existencia de la carretera que atravesará dichas zonas, abre la posibilidad de aventurarse a mercados más distantes y de mayor magnitud.

## DESCRIPCION DE LA POBLACION AFECTADA

La población afectada se encuentra mayormente en los Tramos III y IV, la cual pertenece fundamentalmente a zona de selva. Es una población joven, 36,5% tiene menos de 20 años, 35,2% están entre 21 y 45 años y el resto 28.3% tiene más de 46 años.

En lo que respecta al nivel de instrucción, el 51.1% cuenta con primaria, el 21% tiene secundaria, el 5.5% es analfabeta, y el 2,3% tiene instrucción técnica o superior. Se desconoce el nivel del 20,1%.

Su acceso a servicios de salud, es muy deficiente y las enfermedades de mayor incidencia son las infectocontagiosas, gastrointestinales y dérmicas. Sin embargo, la enfermedad transmisible que está cobrando una real importancia en la zona, es la malaria.

En cuanto a la actividad económica, ésta se concentra en la agropecuaria y pesca, ascendiendo a un 49% quienes se encuentran el sector primario y un 41% en el terciario, actividad comercial de pequeña escala, administrativos y de servicios en general.

El 59,5% de las viviendas son de madera, precarias; el 60,9% con piso de tierra y 48,4% techo de palmera. En cuanto a la dotación de servicios, sólo el 10.9% está conectado a red pública de agua, 5% cuenta con alcantarillado, solamente 3% tiene energía eléctrica.

Como se puede apreciar se trata de una población por debajo de los niveles de pobreza, cuya economía, fundamentalmente es de autoconsumo y carente de una oferta de servicios sociales adecuada.

## AFECTACION FISICA

La población afectada se encuentra fundamentalmente en los dos últimos tramos, ya que en los dos primeros, donde se afecta un predio por Tramo, son municipales: en el Tramo I se trata de una estación de servicio de gasolina –se afecta jardinera y panel publicitario-, y el segundo, en el Tramo II al muro del cementerio municipal -sin afectar tumbas-. En el Tramo III, se afectan 8 viviendas y por último en el Tramo IV, se tiene la mayor cantidad de afectaciones: 54, debido a que es el tramo donde se ejecutarán obras de construcción.

De las 54 afectaciones, en el Tramo IV, 50 corresponden a casa-habitación, y los 4 restantes son predios comerciales.

Una idea de la magnitud física de la afectación la proporciona la superficie de su impacto, que alcanza en total a 1,891.81 m<sup>2</sup>, correspondiendo: 17.31 m<sup>2</sup>, 15.46 m<sup>2</sup>, 73.91 m<sup>2</sup> y 1,785.13 m<sup>2</sup> para el I, II, III y IV Tramo respectivamente. La valorización de la misma se ha efectuado utilizando valores de edificación al 30 de junio del 2005, según ubicación, ya sea en Costa o en Selva, zonas donde se ubican los predios afectados.

Los montos de la valorización de la afectación física son: Tramo I: US \$540.22, Tramo II: US \$629.13, Tramo III: US \$10,990.73 y Tramo IV: US \$165,606.76, totalizando US \$177,766.85.



## EL PACRI

El Plan de Compensación y Reasentamiento de la Población Afectada –PACRI-, se elaboró realizando primeramente el levantamiento de información, el reconocimiento técnico de la zona, censo a los afectados, entrevistas a pobladores y a actores locales importantes, el análisis de información secundaria de la zona, y de la situación registral de las propiedades. En tal sentido, las alternativas de solución se han diseñado en función a los estudios previamente realizados basándose en la información obtenida, la realidad encontrada, y las coordinaciones que se efectuaron con pobladores y principales actores locales, estableciéndose la necesidad de ejecutar el Plan para liberar en condiciones socialmente justas, las áreas requeridas. Cabe destacar que la metodología, tanto en la fase inicial de reconocimiento, así como, en la elaboración de la Propuesta, ha sido participativa, es decir estableciendo una permanente coordinación con la población afectada y actores locales comprometidos.

El Plan, ha tenido como objetivos generales: i) Establecer los programas y proyectos dirigidos a mitigar y compensar los impactos socioeconómicos que sufrirá la población afectada por el proyecto vial, ii) Mejorar la calidad de vida de la población impactada, y por último, iii) Entregar al concesionario las áreas liberadas, requeridas para la ejecución de las obras del proyecto vial.

Es dentro de este marco, en el que se plantean seis Programas, cuyo costo total asciende a US \$272,780.26, el tiempo de duración de cada proyecto oscila entre tres semanas como mínimo, a 8 semanas como máximo, estando su ejecución sin embargo, en algunos de los proyectos, condicionada a la finalización de uno para el inicio de otros, así como a la intervención oportuna de las entidades competentes.

Los tres primeros Programas, están dirigidos a liberar las áreas físicas del trayecto de la carretera, el cuarto a la Reposición Física de las Pérdidas o sea a la rehabilitación de la vivienda afectada, y por último, otros dos Programas a rehabilitar el Cuadro de Vida.

El primer Programa, Regularización de la Tenencia, consta de 6 proyectos: Donación, Inmatriculación, Prescripción PETT, Inscripción de Acta Asamblea, Inscripción Persona Jurídica, Regularización del Tracto Sucesivo, y está dirigido a la adquisición de los terrenos por parte del Estado a quienes acrediten propiedad comprobada de los predios, sin embargo, la situación de propiedad formal con titularidad en la zona es muy escasa, motivo por el cual se trabaja para este Programa a través de los seis proyectos mencionados, con el fin de realizar el saneamiento respectivo. Su costo alcanza a US \$29,300.00 aproximadamente.

El segundo Programa, Adquisición de áreas, tiene como fin obtener la disposición de los predios, mediante contrato de compraventa, de aquellos propietarios que cuenten con título de propiedad –ya saneados, o con el saneamiento ejecutado con el primer Programa-, o mediante indemnización, a aquellos poseedores que no cuenten con el título de propiedad, por encontrarse en zona intangible o por no cumplir con los requisitos legales que les permita regularizar la situación de la tenencia. Esta Programa consta de dos Proyectos: Trato directo e Indemnización, y su costo asciende a US \$169,308.51.

El tercer Programa, Inscripción y Registro, se orienta a realizar la inscripción en los Registros Públicos y su registro en el SINABIP de los predios que han sido adquiridos mediante trato directo o pago de la indemnización. Su costo es de US \$12,938.41.



El cuarto, Reposición de Edificaciones, tiene como objetivo establecer los mecanismos necesarios para ejecutar las acciones de reubicación de las familias y/o rehabilitación de las edificaciones, cuyos predios se encuentran afectados por el impacto de las obras. Este Programa asciende a US \$65,529.76.

La mayoría de los predios afectados por la obra vial, ubicados dentro del derecho de vía, consignan posesión, pero carecen de la titulación respectiva, no teniendo por tanto un derecho legítimo de propiedad.

Los Programas quinto y sexto están considerados dentro del componente de rehabilitación del cuadro de vida. Esta decisión se toma para el Programa quinto, Asesoramiento en la Construcción de Viviendas de Madera, debido a que a través de éste se proveerá, un Taller de Capacitación, que posibilitará que los pobladores que participen en él, adquieran nuevas destrezas técnicas que les podrán ser útiles más allá de la rehabilitación de su vivienda. Su costo es de US \$2,364.33. En cuanto al sexto, Asistencia Técnica Agrícola, si bien las afectaciones no impactan directamente en terrenos de cultivo, la población afectada, como se ha enunciado líneas arriba, se encuentra en estado de pobreza y de pobreza extrema, está dedicada fundamentalmente a la agricultura. Las técnicas de manejo agrícola, normalmente ancestrales, pueden ser optimizadas con nuevas tecnologías. Cabe anotar adicionalmente, que la capacitación, como se desprende de la encuesta aplicada, es una alternativa deseada para mejorar sus condiciones de vida y la revaloración de sus capacidades. Este Programa asciende a US \$1,185.52.

## **DEL MONITOREO Y EVALUACION**

Estas acciones, que se proponen en la Sección VI, son importantes no sólo para medir los resultados contra los objetivos propuestos, obteniendo indicadores de eficiencia e introduciendo ajustes o correctivos para lograr el fin planteado, son también indispensables para conocer y difundir casuística y experiencias de tratamiento de un tema tan delicado, como es reasentar poblaciones afincadas en lugares por mucho tiempo, incluso mayores a los veinte años, y todo lo que ello significa y conlleva en su cuadro general de vida.

## **ATINGENCIAS FINALES**

Si bien, el proyecto vial y el PACRI, en sí mismos, no pueden ser considerados instrumentos para disminuir la pobreza, las oportunidades que se abren ante un medio para el transporte en mejores condiciones, la preocupación por restituir a los afectados su morada en iguales o mejores condiciones y la transferencia de algunos conocimientos tecnológicos en construcción y en agro, mejoran la percepción de los afectados de la noción de Estado, de la posibilidad de conseguir ciertos efectos redistributivos a través de la nueva carretera y de realizar nuevos emprendimientos por estos mismos beneficios.

