

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERIA
FACULTAD DE INGENIERIA CIVIL**



**PROPUESTA PARA LA GESTIÓN DE LAS AFECTACIONES
FÍSICAS EN LOS PROYECTOS VIALES, CASO
CARRETERA RONCHAS – CHUPACA**

INFORME DE SUFICIENCIA

Para optar el Título Profesional de:

INGENIERO CIVIL

OSCAR SALDAÑA YAÑEZ

Lima- Perú

2013

	Pág.
RESUMEN	3
LISTA DE CUADROS	4
LISTA DE FIGURAS	6
LISTA DE SÍMBOLOS Y DE SIGLAS	8
INTRODUCCIÓN	9
CAPÍTULO I: COMPENSACIÓN Y REASENTAMIENTO INVOLUNTARIO	11
1.1 ANTECEDENTES	12
1.2 INICIO DE PROGRAMAS	14
1.2.1 Plan de Acciones para Reposición de Pérdidas y Reubicación de la Población Afectada	14
1.2.2 Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario	15
1.3 ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL	16
1.3.1 Marco Legal	17
1.3.2 Estudio de Impacto Social	19
1.4 DERECHO DE VÍA	20
1.4.1 Problemática	20
1.4.2 Preservación del Derecho de Vía	22
1.5 DEFINICIONES	23
1.6 PLAN DE COMPENSACIÓN Y REASENTAMIENTO INVOLUNTARIO	24
1.6.1 Programas de Inversión	25
1.6.2 Políticas Operacionales	27
1.6.3 Principios	30
1.6.4 Articulación del PACRI en el ciclo del proyecto	31
1.6.5 Formulación del PACRI	34
1.6.6 Programas	35
1.7 INTERFERENCIAS POR SERVICIOS PÚBLICOS	38
CAPÍTULO II: PLAN DE COMPENSACIÓN Y REASENTAMIENTO INVOLUNTARIO EN EL PROYECTO	39
2.1 ANTECEDENTES DEL PROYECTO	39

2.2	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	40
2.2.1	Ubicación	40
2.2.2	Aspectos Generales	42
2.2.3	Derecho de Vía	42
2.2.4	Características Geométricas del Diseño	43
2.2.5	Poblados que Atraviesa la Vía	43
2.3	PRINCIPIOS DE AFECTACIONES FÍSICAS	44
2.4	FORMULACIÓN DEL PACRI	45
2.5	IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LOS PREDIOS AFECTADOS	47
2.5.1	Identificación de Afectaciones	48
2.5.2	Situación Legal de las Afectaciones	51
2.5.3	Situación socioeconómica de los Afectados	52
2.5.4	Afectaciones de servicios	56
2.5.5	Programas	57
2.5.6	Presupuesto	58
2.6	IMPLEMENTACIÓN DEL PACRI	59
	CAPÍTULO III: PROPUESTA PARA LA GESTIÓN DE AFECTACIONES	62
3.1	PROCESOS	63
3.2	PROPUESTA	65
3.3	EFFECTOS E IMPACTOS	67
3.4	VENTAJAS Y DESVENTAJAS	68
	CAPÍTULO IV: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	69
4.1	CONCLUSIONES	69
4.2	RECOMENDACIONES	70
	BIBLIOGRAFÍA	71
	ANEXOS	72

RESUMEN

El presente Informe de Suficiencia titulado “Propuesta para la Gestión de las Afectaciones Físicas en los Proyectos Viales, caso Carretera Ronchas - Chupaca”, contiene en su estructura el desarrollo de 4 capítulos, en los cuales se abarca la temática de los PACRIs (Planes de Compensación y Reasentamientos Involuntarios) que giran en torno a los Proyectos de Infraestructura Vial.

El Capítulo I: Compensación y Reasentamiento Involuntario, abarca el Marco Teórico en los que encuentran inmersos los PACRIs, partiendo desde los antecedentes que involucra la temática, ante la necesidad de ejecución de proyectos, la expropiación como vía de adquisición de áreas, extendiéndose hasta la actualidad bajo el concepto de Planes Sociales, y particularmente referido al área de Transportes como PACRI, explicándose su origen, necesidad, principios y lineamientos de desarrollo para su aplicación.

El capítulo II: Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario en el Proyecto, consiste en el análisis del PACRI del Proyecto “Mejoramiento y Rehabilitación de la Carretera Lunahuaná - DV. Yauyos - Chupaca Tramo: Ronchas - Chupaca”, resaltando las características de la obra en el lugar donde se llevó a cabo, mostrando la fase de la formulación del PACRI con el diseño de los programas a implementarse, y finalmente analizando los resultados hasta la fecha actual de la implementación del PACRI.

El Capítulo III: Propuesta para la Gestión de Afectaciones, se ha realizado un análisis de los principales procesos que involucra el PACRI en todo su desarrollo, estableciendo el tiempo estimado que puede conllevar el PACRI, y en base al caso tratado en el Capítulo II, Carretera: Ronchas - Chupaca, se ha propuesto como alternativa de solución al actual Proceso del PACRI, un procedimiento que logre minimizar los actuales impactos negativos que se están generando, determinando sus ventajas y posibles desventajas en su aplicación.

Finalmente, en el Capítulo IV: Conclusiones y Recomendaciones, se han determinado las conclusiones del tema tratado en el presente Informe, recalcando la importancia del mejoramiento de los Planes Sociales, y dando recomendaciones como la necesidad de establecer políticas por parte del Estado para la preservación del Derecho de Vía.

LISTA DE CUADROS

CUADRO N° 1.1	Clasificación urbana en el Perú	21
CUADRO N° 1.2	Relación de fases del proyecto con el PACRI	34
CUADRO N° 1.3	Contingencias y riesgos identificados en el PACRI	38
CUADRO N° 2.1	Ubicación del proyecto	41
CUADRO N° 2.2	Características iniciales del tramo	42
CUADRO N° 2.3	Derecho de Vía	43
CUADRO N° 2.4	Características geométricas del diseño	43
CUADRO N° 2.5	Poblados ubicados en el área de influencia del proyecto	44
CUADRO N° 2.6	Cantidad de afectaciones	48
CUADRO N° 2.7	Material predominante en la construcción de viviendas afectadas	53
CUADRO N° 2.8	Estado civil de la población afectada.....	53
CUADRO N° 2.9	Identificación por tipo de sexo de la población afectada..	53
CUADRO N° 2.10	Nivel de instrucción de la población afectada	54
CUADRO N° 2.11	Actividad económica principal de la población afectada ..	54
CUADRO N° 2.12	Atención médica de la población afectada.....	54
CUADRO N° 2.13	Expectativas de capacitación de la población afectada ..	55
CUADRO N° 2.14	Opinión de la población afectada sobre el proyecto	55

CUADRO N° 2.15	Opinión con respecto a la compensación económica	55
CUADRO N° 2.16	Utilización de la compensación económica	56
CUADRO N° 2.17	Ejecución del PACRI de acuerdo a los programas	57
CUADRO N° 2.18	Presupuesto estimado para la ejecución del PACRI.....	58
CUADRO N° 2.19	Identificación de afectados de acuerdo al periodo	60

LISTA DE FIGURAS

FIGURA Nº 1.1	Modelo de señal informativa y murete	22
FIGURA Nº 1.2	Modelo de demarcación y señalización del derecho de vía en la proximidad a centros poblados	23
FIGURA Nº 1.3	Políticas ambientales, sociales y de salvaguardia del BID	28
FIGURA Nº 1.4	Políticas de salvaguarda del Banco Mundial	29
FIGURA Nº 2.1	Inicio del tramo (Km. 00+000)	41
FIGURA Nº 2.2	Fin del tramo (Km. 16+300).....	41
FIGURA Nº 2.3	Vivienda ubicada en Km. 0+265, afectada por ensanche de plataforma	49
FIGURA Nº 2.4	Vivienda ubicada en Km. 6+550, afectada por trabajos de ampliación de la plataforma.....	49
FIGURA Nº 2.5	Cerco perimétrico de pirca, ubicado en Km. 1+950, afectado por los trabajos en la carretera	50
FIGURA Nº 2.6	Cerco perimétrico, ubicado en Km. 11+470, afectado por los límites del Derecho de Vía	50
FIGURA Nº 2.7	Cultivos de maíz, ubicados en Km. 1+470, afectados por los límites del Derecho de Vía	51
FIGURA Nº 2.8	Cultivos, ubicados en Km. 8+020, afectados por corte de talud en la ampliación de la plataforma.....	51
FIGURA Nº 2.9	Postes ubicados dentro del Derecho de Vía, Km 15+900 - Km.16+500.....	57

FIGURA Nº 3.1	Proceso general de inscripción del Derecho de Vía	64
FIGURA Nº 3.2	Proceso de saneamiento Físico-Legal.....	64
FIGURA Nº 3.3	Proceso de adquisición e inscripción de áreas	65
FIGURA Nº 3.4	Procedimiento del PACRI en su situación actual y mediante la alternativa propuesta	66

LISTA DE SÍMBOLOS Y DE SIGLAS

BID	:	Banco Interamericano de Desarrollo
BIRF	:	Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento
BM	:	Banco Mundial
DGASA	:	Dirección General de Asuntos Socio Ambientales
DNC	:	Dirección Nacional de Construcción
EDI	:	Estudio Definitivo de Ingeniería
EIA	:	Estudio de Impacto Ambiental
EIS	:	Estudio de Impacto Social
IAIA	:	Asociación Internacional de Evaluación del Impacto
MCCRI	:	Marco Conceptual de Compensación y Reasentamiento Involuntario
MCMAS	:	Marco Conceptual para el Manejo Ambiental y Social
MCMSA	:	Marco Conceptual para el Manejo Socio Ambiental
MGAS	:	Marco de Gestión Ambiental y Social
MTC	:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OGPP	:	Oficina General de Presupuesto y Planificación
OP	:	Política Operativa
PACRI	:	Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario
PARR	:	Plan de Acciones para Reposición de Pérdidas y Reubicación de la Población Afectada
PCD	:	Programa Sectorial de Transporte Vial
PSTV	:	Programa de Caminos Departamentales
PTRD	:	Programa de Transporte Rural Descentralizado
PVN	:	PROVIAS Nacional
SINAC	:	Sistema Nacional de Carreteras
SWAp	:	Sector Wide Approach

INTRODUCCIÓN

La construcción de caminos desde la antigüedad ha sido un medio fundamental a través del cual las poblaciones han podido llegar a un desarrollo e integración más acelerado con su mundo exterior. Los caminos al proveer la interconexión entre los pueblos y las grandes ciudades, indudablemente han ayudado a la impulsión, fortalecimiento y crecimiento de muchas actividades desarrolladas en las regiones y/o países.

Hoy en día, las carreteras son el bien básico y fundamental que cada nación tiene para el desarrollo de sus políticas y estrategias internas como externas, si bien es cierto ante la presencia de otras alternativas para el transporte como son los ferrocarriles o los aeropuertos que también son vitales y necesario su desarrollo en la actualidad, las carreteras siempre serán en nuestro medio la alternativa primaria para el desplazamiento de las poblaciones.

En el Perú el tema de la infraestructura vial ha estado relegado mucho tiempo en comparación con el desarrollo que han tenido muchos países a nuestro alrededor, en los últimos años con la impulsión de nuevas políticas de desarrollo vial, se han logrado implementar, realizar, y actualmente siguen en proceso diversos proyectos viales con los objetivos de la construcción, mejoramiento y mantenimiento de las carreteras en los diferentes niveles de jerarquización.

Desde hace algunos años, como conciencia global el tema medio ambiental ha tomado una gran importancia en el desarrollo de las actividades que realiza el hombre. En lo que respecta a nuestro medio, la ejecución de diferentes tipos de proyectos exige en sus diferentes fases la realización de Estudios de Impacto Ambiental (EIA) a determinados niveles, esto posibilita que se disponga con un instrumento preventivo de Gestión Ambiental, permitiendo incorporar variables que antes no se tomaban en cuenta.

En tal sentido, las inversiones en los proyectos de Infraestructura vial no escapan al tema del impacto medio ambiental, es por ello que todo tipo de proyecto que se refiera a Construcción, Mejoramiento, o Mantenimiento de una Vía, hoy en día cuenta con sus Estudios de Impacto Ambiental elaborados previamente. Ahora cuando nos referimos a los proyectos viales como los de Construcción, Mejoramiento y Rehabilitación de una carretera, los cuales se desarrollan teniendo como sus límites el derecho vía, estamos hablando que se

van a producir un gran número de afectaciones prediales a largo del proyecto con el fin de liberar dichas áreas de terreno, y con las implicancias que esto va a significar. Es por ello que en el año 2004 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece las Directrices para la elaboración de los Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario, los cuales forman parte del componente de desarrollo del Estudio de Impacto Ambiental.

Teniendo como precedente en los últimos años los conflictos sociales que han venido ocurriendo con las poblaciones afectadas por el derecho de vía, y los impactos que éstos han repercutido tanto para los pobladores como para el Estado, el objetivo principal del presente informe es el de formular un procedimiento para mejorar la gestión de los Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI) en los proyectos viales.

CAPÍTULO I COMPENSACIÓN Y REASENTAMIENTO INVOLUNTARIO

Al transitar por las carreteras a lo largo del territorio nacional, podemos notar las distintas realidades sociales que se enmarcan en las diversas poblaciones que componen el Perú, a través del pasar de los años con la expansión demográfica, el requerimiento de terrenos para el asentamiento y desarrollo de las personas ha ido en aumento, siendo un fenómeno social que ha crecido de una manera caótica y desordenada.

Con el accionar lento y poco eficaz del estado, el tema de la propiedad informal hoy en día sigue siendo un gran problema social que afecta a muchas familias y poblaciones en distintas regiones del Perú, las cuales en la mayoría de los casos son dependientes de las actividades que desarrollan en sus propios terrenos como la agricultura, la ganadería, etc.

La ejecución de todo proyecto que conlleve a un cambio, modificación o alteración del entorno ambiental donde se desarrolle, tiene que ir acompañado por el componente impacto ambiental exclusivo del proyecto. En el Perú en los últimos años, en lo que respecta a los Proyectos Viales el tema medio ambiental ha llegado a ser una parte importante y fundamental para analizar las factibilidades de los proyectos de inversión.

Actualmente, la parte social en los proyectos de infraestructura vial es tratada dentro de los Estudios de Impacto Ambiental (EIA), con el fin de mitigar los posibles impactos negativos hacia los pobladores. El tema del impacto social en el desarrollo de proyectos lineales, que es el caso de las carreteras es más de lo que a simple vista puede parecer como afectaciones prediales o simplemente expropiaciones, se trata de un tema más complejo y que actualmente es una preocupación para el estado porque se trata de un tema de calidad de vida de personas, siendo las entidades en competencia las responsables de gestionar el tema de la mejor manera, con el uso de recursos de forma óptima y efectiva.

El presente capítulo brindará el marco teórico para entender los fundamentos de todos los elementos que giran alrededor al tema de las afectaciones físicas en los proyectos de Infraestructura vial, así como de los demás componentes que conforman los EIA.

1.1 Antecedentes

La Constitución Política del Perú (1993) en su Artículo 2 Inciso 16, menciona que la propiedad es un derecho fundamental de la persona, sin embargo en su Artículo 70 titulado Inviolabilidad del derecho de propiedad menciona: “El derecho de propiedad es inviolable. El Estado lo garantiza. Se ejerce en armonía con el bien común y dentro de los límites de ley. A nadie puede privarse de su propiedad sino, exclusivamente, por causa de seguridad nacional o necesidad pública, declarada por ley, y previo pago en efectivo de indemnización justipreciada que incluya compensación por el eventual perjuicio. Hay acción ante el Poder Judicial para contestar el valor de la propiedad que el Estado haya señalado en el procedimiento expropiatorio” (Constitución Política del Perú, 1993, Artículo 70).

Del mismo modo, el Estado a través de la Ley General de Expropiaciones Ley N° 27117 promulgada el año 1999, a parte de consolidar lo mencionado en la Constitución Política del Perú, define la expropiación como: “La transferencia forzosa del derecho de propiedad privada, autorizada únicamente por ley expresa del Congreso en favor del Estado, a iniciativa del Poder Ejecutivo, Regiones o Gobiernos Locales y previo pago en efectivo de la indemnización justipreciada que incluya compensación por el eventual perjuicio” (Ley General de Expropiaciones Ley N° 27117, 1999, Artículo 2), bajo la promulgación de esta ley se da un gran paso para una concepción más justa en las expropiaciones desde el punto de vista socioeconómico, en donde el estado empieza a cancelar las afectaciones con valores comerciales del mercado y a establecer procedimientos como el “trato directo”.

Cabe mencionar que si bien estas leyes en el entorno nacional constituyen a los últimos años, el tema de las expropiaciones ha existido como una necesidad pública desde muchos años atrás hasta la actualidad, y se ha venido dando en los diferentes ámbitos del territorio nacional. Como ejemplos que podemos citar en el área de desarrollo de Infraestructura Vial son:

- Ley N° 8621, del 20 de Enero de 1938 aprobada por el Presidente Oscar Benavides, mediante la cual se expropiaron terrenos de montaña y bosques al oriente de la cordillera de los andes, para la construcción de carreteras que fueron hechas con fondos fiscales.

- Ley N° 27477, de fecha 25 de Junio de 2001 aprobada durante el período del Presidente Valentín Paniagua Corazao, mediante la cual se declaró de necesidad y utilidad pública la expropiación de inmuebles para la construcción de la segunda etapa del puente José Abelardo Quiñones en Arequipa.
- Ley N° 27628, de fecha 08 de Enero de 2002 aprobada durante el período del Presidente Alejandro Toledo Manrique, mediante la cual se facilita la ejecución de obras públicas viales, estableciendo adquisición de inmuebles afectados por trazos en vías públicas se realizará por trato directo entre la entidad ejecutora y los propietarios, instancia previa a la adquisición por expropiación.
- Ley N° 28688, de fecha 24 de Febrero de 2006 aprobada durante el período del Presidente Alejandro Toledo Manrique, mediante la cual se declaró de necesidad y utilidad pública la expropiación de inmuebles afectados por el trazo del tramo Ancón-Huacho-Pativilca de la carretera Panamericana Norte, tramo perteneciente a una concesión de obras de infraestructura pública.

Como se puede ver con los ejemplos citados, durante los últimos tiempos en el Perú se ha venido teniendo una política expropiatoria, pero es con la Ley N° 28728, de fecha 09 de Mayo de 2006 donde se declara de manera formal la necesidad pública la expropiación de inmuebles afectados por la ejecución de Proyectos Viales a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y autoriza a la expropiación para una generalidad de casos, ámbito que ha sido ampliado mediante la Ley N° 29171 de fecha 22 de Diciembre de 2007, que establece medidas para agilizar el procedimiento de expropiación de los inmuebles afectados por la Ejecución de obras públicas de infraestructura de gran envergadura.

Con lo descrito anteriormente, podemos decir que los programas de expropiación en su inicio nacieron solamente fijándose en la necesidad del interés social y seguridad nacional, pero en la actualidad en lo que respecta al desarrollo de proyectos viales, el tema esta siendo mirado desde una perspectiva mas completa dándole importancia al tema social y a su tratamiento para el bien de la nación.

1.2 Inicio de Programas

Conforme al desarrollo que se ha ido teniendo en el área de la infraestructura vial, competencia del Estado a cargo del MTC, los temas sensibles a la parte social también se han ido mejorando. Es por ello que en la última década se han implementado programas y mecanismos de solución para lidiar con la problemática.

1.2.1 Plan de Acciones para Reposición de Pérdidas y Reubicación de la Población Afectada

El Plan de Acciones para Reposición de Pérdidas y Reubicación de la Población Afectada (PARR), es un programa que surge en el año 1999 como una necesidad para implantar políticas acordes al BID, en el proyecto vial Rehabilitación de la Carretera Cusco (San Jerónimo) - Combapata.

La aplicación de dicho programa en el proyecto vial mencionado se inició el 09 de abril de 1999, y culminó el 31 de octubre del 2001. Se desarrolló en la zona sur del Cusco a 3226 msnm, en donde se ubican poblados de gran valor histórico y cultural. PROVIAS Nacional (PVN) encargado de dicha vía nacional implementó el PARR con los objetivos de sanear la titulación de la tenencia de las áreas afectadas, rehabilitar áreas agrícolas con remanentes factibles, garantizar el justo pago a los afectados, mejorar los niveles de producción, productividad y reinvertir en proyectos sostenibles para mejorar los ingresos económicos y la calidad de vida de los afectados, con asesoramiento personalizado que garantice la inversión.

Es así que este programa significó un precedente global positivo, y de ahí en adelante se implementaron diversos Planes de Compensación y Reasentamiento en la ejecución de los proyectos, entre los que podemos mencionar:

- Plan de Acción para la Compensación y Reubicación, Carretera de Peaje Ancón – Huacho – Pativilca (2003).
- Plan de Compensación Social y/o Reasentamiento Poblacional, Carretera: Huánuco - Tingo María - Pucallpa, Sector: Aguaytía - Pucallpa, Tramo I: Aguaytía - San Alejandro (2003).

- Plan de Compensación y Reasentamiento de los Pobladores, Carretera Desvió Otuzco - Alto Chicama. (2003).

1.2.2 Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario

En el año 2004, con Resolución Directoral N° 007-2004-MTC-16, emitida por MTC en donde se aprueban las directrices para la elaboración y aplicación de los Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI) para Proyectos de Infraestructura de Transporte, de esta manera se estandariza los PACRIs en su estructura con el objetivo principal de que la población afectada por el proyecto reciba una compensación justa y se busquen las soluciones adecuadas para la toma de decisiones, así como también se prevean los costos y los plazos que se requieran para aplicar los programas. Con la emisión de esta Resolución Directoral la formulación de los PACRIs es aplicado a todas las redes viales de jurisdicción del MTC, como ejemplo podemos mencionar los PACRIs que se han ejecutado y siguen en proceso de ejecución entre los que tenemos:

- PACRI, Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Casma - Yautan - Huaraz, Tramo: Casma - Huaraz (2006).
- PACRI, Ingenio - Chachapoyas (2007).
- PACRI, Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Patahuasi - Yauri - Sicuani, Tramo: Colpahuayco - Langui (2008).
- PACRI, Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Tingo Maria - Aguaytia - Pucallpa, Tramo: Aguaytia - San Alejandro (2009).
- PACRI, Construcción y Mejoramiento Carretera Camana - Dv Quilca Matarani - Ilo-Tacna, Tramo: Punta Bombon - Fundicion - Ilo (2009).
- PACRI, Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Lunahuaná - Dv Yauyos - Chupaca, Tramo: Ronchas - Chupaca (2009).
- PACRI, Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Cajamarca - Celendín - Balzas, Tramo: Km 52+000 – Celendín (2010).
- PACRI, Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Quinua - San Francisco, Tramo: 78+500 Al 172+420 (2010).
- PACRI, Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Chongoyape - Cochabamba - Cajamarca, Tramo: Chota - Bambamarca - Hualgayoc (2011).

- PACRI, Mejoramiento de la Carretera Mala - Calango - La Capilla (2011).
- PACRI, Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Patahuasi - Yauri – Sicuani, Tramo: El Descanso - Langui (2011).
- PACRI, Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Lima - Canta - La Viuda - Unish, Tramo: Lima - Canta Km 21+500 Al 102+000 (2011).
- PACRI, Rehabilitación de la Carretera Chamaya - Jaén - San Ignacio, Tramo: San Ignacio - Puente Integración (2012).
- PACRI, Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Juanjui - Tocache, Tramo: Tocache - Pizana (2012).

1.3 Estudio de Impacto Ambiental

El tema del Impacto Ambiental es un tema sensible hoy en día, con el pasar de los años el tema ha ido cobrando una mayor importancia, y en la actualidad se tiene un gran desarrollo del conocimiento en la materia.

No era sino hasta mediados del siglo pasado en que se venía haciendo uso de los recursos naturales, bajo ideas de fuentes inagotables y de incorruptibilidad, siendo con el transcurrir de los años y con la mirada al entorno que se tomó conciencia que solamente contamos con recursos finitos y no existe ninguna solución, solo el cuidado y conservación de nuestros recursos naturales.

El ser humano por su propia naturaleza de desarrollo y mejora, realiza acciones en su entorno, las cuales inexorablemente van a provocar un efecto de distintas magnitudes sobre el medio natural. Dichos efectos pueden ser evaluados bajo la mirada de ser positivos o negativos, positivos se presentan cuando la evaluación de los beneficios son mayores a la evaluación de las afectaciones generadas por el impacto, de la misma manera podemos decir que los efectos negativos se presentan cuando hay un aumento de los perjuicios derivados de la contaminación, pérdida del valor natural, estético-cultural, paisajístico, de productividad ecológica, etc.

Existen diversas definiciones de Impacto Ambiental dados por diversos autores e instituciones a través de los años, podemos mencionar Ley Nacional Ambiental de los Estados Unidos de Norteamérica de 1969, que es en donde se presenta por primera vez el concepto de Impacto Ambiental, la Environmental Protection Agency (EPA) refiere que el propósito de la mencionada Ley es declarar una

política nacional que aliente la productividad y una agradable armonía entre el hombre y su entorno; promover esfuerzos que prevengan o eliminen daños al ambiente y biosfera; estimular el bienestar y salud humana, enriquecer el entendimiento de los sistemas ecológicos y los recursos naturales importantes para la Nación; y para establecer un Consejo de Calidad Ambiental.

Impacto ambiental se define, como una acción o actividad que produce una alteración, favorable o desfavorable, en el medio o en alguno de los componentes del medio. Esta acción puede ser un proyecto de ingeniería, un programa, un plan, una ley o una disposición administrativa con implicaciones ambientales.

En base a los definiciones podemos decir que el impacto generado por el desarrollo de un proyecto sobre el medio ambiente es la diferencia entre la situación del medio ambiente futuro modificado debido a la realización proyecto, y la situación del medio ambiente futuro tal como sería en su habitat normal.

Estudio de Impacto Ambiental (EIA) “es el estudio técnico, de carácter interdisciplinar, que incorporado en el procedimiento de la Evaluación de Impacto Ambiental, está destinado a predecir, identificar, valorar y corregir, las consecuencias o efectos ambientales que determinadas acciones pueden causar sobre la calidad de vida del hombre y su entorno” (Nestor Fraume, 2007, p.191).

1.3.1 Marco Legal

En nuestro medio los EIA se encuentran inmersos en las formulaciones de todo proyecto que conlleve a generación de impactos al medio ambiente, además de basarse en las leyes y normas en la materia que exige el Gobierno del Perú, las cuales principalmente son:

- Constitución Política del Perú.
- Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (No. 27446).
- Ley General del Ambiente (No. 28611).

Estas normas establecen la base de la gestión ambiental en el Perú, habiendo además otras leyes y normas promulgadas vinculantes al tema como son:

- Ley Orgánica de Aprovechamiento de los Recursos Naturales (No. 26821).

- Código Penal de Delitos contra la Ecología (Decreto Legislativo 635 de 1991).
- Ley de Evaluación de Impacto Ambiental para Obras y Actividades (No. 26786).
- Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental (No. 28245).
- Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (No. 27446).
- Decreto Supremo (056-97-PCM) del 18 de noviembre 1997 y su modificatoria (061-97-PCM).

Refiriéndonos particularmente a la ejecución de proyectos de Infraestructura vial, tema del presente informe, existen leyes y normas aplicables para contexto en el que se desarrollan como son:

- Ley de Áreas Naturales Protegidas
- Ley General de Aguas
- Ley de Comunidades Campesinas
- Ley General de Expropiaciones
- Ley General de Residuos Sólidos
- Ley de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos
- Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación
- Ley Forestal y Fauna Silvestre
- R.D. No. 006-2004-MTC/16, mediante la cual se aprueba el Reglamento de Consulta y Participación Ciudadana en el Procesos de Evaluación Ambiental y Social en el subsector de transportes. Cabe señalar que son parte del Marco Legal la Política Operativa OP710 del BID y la Directriz Operacional OD 4-30 del Banco Mundial.
- R.D. No. 007-2004-MTC/16, mediante la cual se aprueba el documento que contiene las directrices para la elaboración y aplicación de los Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI) para proyectos de infraestructura de transporte.

1.3.2 Estudio de Impacto Social

Se puede decir que los EIS se encuentran inmersos dentro del campo de los EIA, y es un componente tan importante y esencial de analizar como los demás que componen el EIA.

La Asociación Internacional de Evaluación del Impacto (IAIA) menciona con respecto al tema que “La evaluación del impacto social comprende los procesos de análisis, seguimiento y gestión de las consecuencias sociales, voluntarias e involuntarias, tanto positivas como negativas, de las intervenciones planeadas (políticas, programas, planes, proyectos), así como cualquier proceso de cambio social, invocado por dichas intervenciones” (IAIA, 2003, p. 3).

Actualmente, el concepto de impacto social no sólo abarca a los resultados previstos, sino también aquellos que no se previeron durante el periodo de estudio, pero de igual forma se tiene que contemplar los posibles efectos, tanto positivos como negativos que se pudieran presentar luego de la implementación de un determinado programa o proyecto en una comunidad o grupo social.

Los EIS de manera general se basan en 3 componentes principales:

- La línea base socioeconómica.
- La prevención y evaluación de los impactos.
- Las medidas de mitigación, compensación y monitoreo.

Los EIS se encuentran inmersos en el desarrollo de diferentes tipos de proyectos, como mineros, hidroeléctricos, hidroenergéticos, de infraestructura vial, etc.; los cuales se agudizan en su contenido de acuerdo a lo problemática que se pueda presentar en la realidad. En lo que respecta a nuestro medio, por ejemplo su puede ver que en los últimos años, se han generado una serie de problemas sociales con las poblaciones que se ubican en las áreas de realización de los diferentes tipos de proyectos, llegando hasta la imperiosa necesidad de que el proyecto sea paralizado o cancelado.

Centrándonos en los proyectos de infraestructura vial en el Perú, el tratamiento impacto social es un tema también de real importancia, y que en los últimos años ha ido evolucionando en su conocimiento y gestión, el MTC a través de sus unidades ejecutoras PROVIAS Nacional y PROVIAS Descentralizado; y también de su Dirección General de Asuntos Socio Ambientales (DGASA), abordan el

tema del EIS bajo la denominación de Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI).

1.4 Derecho de Vía

“Faja de terreno de ancho variable dentro del cual se encuentra comprendida la carretera, sus obras complementarias, servicios, áreas previstas para futuras obras de ensanche o mejoramiento, y zonas de seguridad para el usuario. Su ancho se establece en cada caso por Resolución Ministerial” (MTC, 2007, p. 23).

“Faja de ancho variable dentro de la cual se encuentra comprendida la carretera y todas sus obras accesorias. La propiedad del terreno para Derecho de Vía será adquirida por el Estado, cuando ello sea preciso, por expropiación o por negociación con los propietarios” (MTC, 2001, p. 14).

“Área reservada hacia ambos lados de una carretera con la finalidad de efectuar futuras ampliaciones ya sea por el ensanche de la vía o por el número de éstas. El derecho de vía comprende el terreno, obras complementarias, servicios y zonas de seguridad para los usuarios. El ancho que comprende el Derecho de Vía responde a reglamentos y regulaciones establecidos por el MTC” (MTC, 2000, p. 10).

Hay aspectos muy importantes a considerar en la definición del Derecho de Vía como por ejemplo si se encuentra en una zona Urbana, zona rural, en un terreno llano o accidentado, en zonas conflictivas con la población por el uso del suelo, en caso de puentes requiere de estudio hidráulico para identificar las zonas necesarias para los trabajos de mantenimiento, los túneles también necesitan una definición de Derecho de Vía para los trabajos de mantenimiento; todo esto tiene que ser regulado por la autoridad competente.

1.4.1 Problemática

El procedimiento de adquisición del Derecho de Vía constituye mas allá de problema ingenieril forma parte de una problemática social, es indudable que siempre se va a tener perjuicios hacia la parte social en todo desarrollo de proyecto; y mirando hacia el lado de los proyectos de Infraestructura Vial esto se constituye en gran parte por la ocupación del Derecho de Vía por la población.

En su gran mayoría las poblaciones que se encuentran asentadas dentro del Derecho de Vía a lo largo de las carreteras, pertenecen a la clasificación urbana de Centros Poblados Menores y rurales.

El siguiente cuadro N° 1.1, muestra la clasificación de los centros urbanos de acuerdo a su población estimada.

Cuadro N° 1.1.- Clasificación urbana en el Perú

CLASIFICACIÓN DE LOS CENTROS URBANOS	POBLACIÓN
Áreas Metropolitanas Macroregionales o Ciudades Mayores	Por tener características urbanas diferentes se excluye de esta clasificación.
Ciudades Intermedias	Mayor a 250 000 habitantes.
Ciudades Menores	Entre 100 000 - 250 000 habitantes.
Centros Poblados Menores	Entre 20 000 - 100 000 habitantes.

Fuente: Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.

El Estado a través del MTC es el encargado de recuperar todas las áreas ocupadas dentro del Derecho de Vía, lo que conlleva a generar un procedimiento largo en su ejecución, el cual debe ser programado con tiempo anticipado antes del inicio del proyecto.

Cuando se requiere realizar la construcción, rehabilitación o mejoramiento de una carretera, con las diferentes variaciones que se puedan tener como cambio de trazo o realización de variantes, en un gran porcentaje los terrenos que corresponden al Derecho de Vía se encuentran ocupados por pobladores y están destinados a diferentes tipos de uso como: vivienda, agrícola, comercio, depósitos de materiales, postes de alumbrado eléctrico, telefonía, entre otros.

La problemática se agudiza debido aquel Estado no posee un registro de propiedad del Derecho de Vía, y la población afectada puede oponer resistencia a los procedimientos para traspasar su propiedad a favor del Estado, lo que puede ocasionar una múltiple de consecuencias adversas tanto para la población como para el mismo Estado, es por ello que es necesario contar con un Plan defino que pueda ser eficaz para mitigar los problemas que se puedan presentar.

1.4.2 Preservación del Derecho de Vía

Con la problemática del Derecho de Vía que el Estado se viene enfrentado en los últimos años se han implementado mecanismos a fin de poder preservar el Derecho de Vía, y así poder ir mitigando poco a poco el problema.

La Normatividad vigente para la preservación del Derecho de Vía es:

- Especificaciones Técnicas Generales para la Conservación de Carreteras (R.D N° 051-2007-MTC/14 del 27.08.2007)
- Resolución Ministerial N° 404-2011-MTC/02, de fecha 07 junio de 2011: Establecen Las disposiciones para la demarcación y señalización del Derecho De Vía de las Carreteras del SINAC.

El objetivo principal de la preservación del Derecho de Vía es establecer una cultura poblacional en el tema, además de contribuir a la seguridad vial en las zonas rurales y urbanas por donde pasa la carretera, como también de formar parte del Plan de Desarrollo Urbano de las localidades.

Con la Resolución Ministerial N° 404-2011-MTC/02, se establecen los modelos de identificación de los límites del Derecho de Vía, los cuales deben incluirse en todos los proyectos viales.

Figura N°1.1 y la Figura N°1.2, muestran los modelos dados en la Resolución Ministerial mencionada líneas arriba.



Figura N°1.1.- Modelo de Señal informativa y Murete

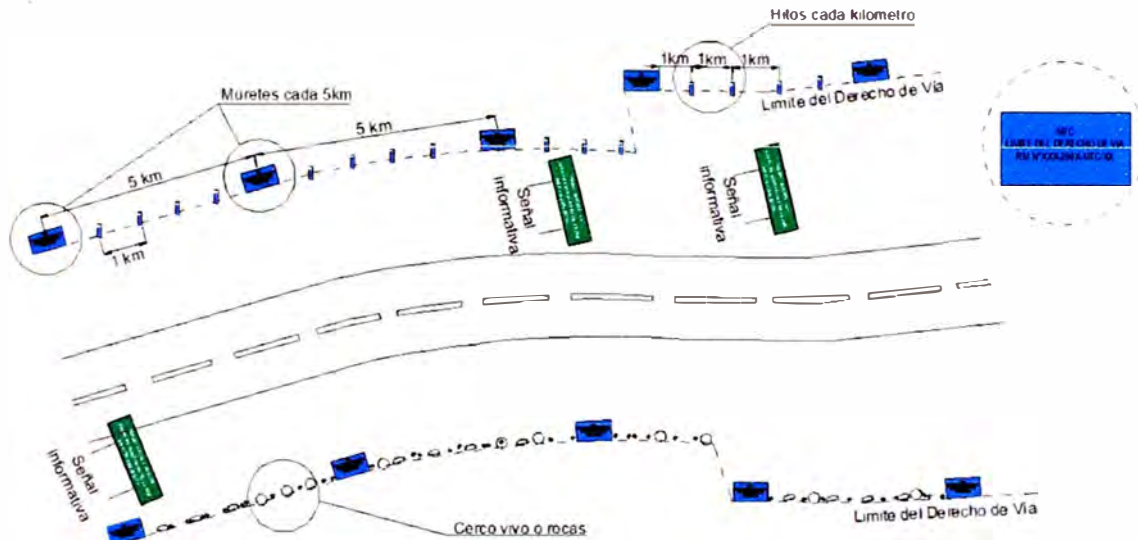


Figura N°1.2.- Modelo de Demarcación y Señalización del Derecho de Vía en la proximidad a centros poblados

1.5 Definiciones

En este punto abarca todo lo concerniente a las definiciones de los términos básicos de acuerdo al contexto, para así lograr un mejor entendimiento del tema.

Expropiación: es un procedimiento que para el caso de los proyecto de Infraestructura Vial, forma parte de la regularización del Derecho de Vía, viene a ser una instancia después de que el Estado no pueda llegar a un acuerdo por Trato Directo con el propietario o poseionario del terreno afectado, teniéndose que adoptar procedimientos judiciales.

Reasentamiento: es un término que se refiere al desplazamiento físico un grupo de personas o unidad social de su entorno habitual a otro entorno, implica también el fenómeno social de restablecer el capital social de dichos grupos.

Afectación: es el área del predio que se encuentra dentro del Derecho de Vía y que será afectada a causa de la ejecución del proyecto Vial, debiendo los habitantes que residen o ejercen alguna actividad en el terreno desplazarse. Se puede presentar afectaciones parciales o totales, de ser el primer caso se podrá continuar con el uso anterior, ó como segunda opción implicará el desplazamiento.

Unidad social: es una persona o grupo de personas con derecho sobre un inmueble. Las unidades sociales se clasifican según las formas de tenencia: propietario, poseedor ó usufructuario; según tipos de uso: residencial, comercial,

industrial, institucional y producción agrícola. En un inmueble pueden encontrarse varias formas de unidades sociales.

COFOPRI: es la entidad encargada de diseñar, normar, ejecutar y controlar el proceso de formalización de la propiedad predial y su mantenimiento en la formalidad, comprende el saneamiento físico - legal y la titulación, la formulación del catastro predial en el ámbito urbano y rural, y transferir conocimientos y capacidades a los Gobiernos Regionales y Locales, en el marco del proceso de descentralización.

Trato Directo: proceso de adquisición de propiedad que procede sólo cuando, de acuerdo al informe registral correspondiente, no existen duplicidades registrales o proceso judicial en que se discuta la propiedad del inmueble.

Prescripción Adquisitiva: llamado en el Derecho Romano "USUCAPACIO" supone la pérdida del derecho de propiedad, mediante la posesión continua, pacífica y pública como propietario durante 10 años. Se adquiere a los 5 años cuando median justo título y buena fe.

1.6 Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario

El reasentamiento es un fenómeno social que se ha presentado y se sigue presentando de manera continua en las últimas décadas en diversas regiones del país y de América Latina, su generación no obedece solamente al requerimiento de áreas de terrenos para desarrollar proyectos, sino también a un tema social de calidad de vida de personas, como ejemplo podemos citar el caso cuando familias tienen que ser reasentadas porque han sufrido catástrofes naturales en su entorno, poseen un alto riesgo en su localidad que atenta contra sus vidas, etc.

Centrándonos en los proyectos de Infraestructura Vial, actualmente en el Perú la problemática social en esta área es tratada bajo la denominación de Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI). Las carreteras por tratarse de proyectos de características lineales, éstas se van desarrollando en todo su trayecto sobre áreas que pertenecen en su gran mayoría a zonas rurales. Las afectaciones prácticamente se presentan a lo largo de todo eje de desarrollo, por lo que el concepto de reasentamiento, salvo casos excepcionales es poco aplicado, y la problemática tiene que ver más con un tema de compensación del afectado.

El PACRI es un instrumento que tiene como objetivo mitigar los efectos negativos, de orden socioeconómico ocasionados por el desplazamiento de la población ubicada en los sitios donde se localizan las obras de rehabilitación y/o mejoramiento vial, de tal modo que se garantice que las unidades sociales desplazadas por los proyectos, sean debidamente compensadas y asistidas, por los efectos causados por el desplazamiento involuntario de las personas.

Los PACRIs pueden llegar a tener una alta incidencia en el éxito del proyecto vial que se quiera ejecutar, es por ello que la planificación y ejecución del PACRI constituye una parte integrante del Proyecto principal, de manera que se pueda prevenir y controlar los posibles factores que alteren la consecución de las metas.

1.6.1 Programas de Inversión

El Gobierno del Perú ante la necesidad de mejorar la Infraestructura Vial existente a lo largo de todo el país implementó programas de inversión para las distintas Redes Viales, para ello requirió apoyo técnico y financiero del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), para lo cual el MTC a través de sus órganos competentes y Unidades Ejecutoras, y en coordinación con los entes financiadores, crearon Marcos Conceptuales para salvaguardar y estar en acorde con las políticas de los bancos. Los Programas que se implementaron son los siguientes:

- Programa Sectorial de Transporte Vial (PSTV)
- Programa de Caminos Departamentales (PCD)
- Programa de Transporte Rural Descentralizado (PTRD)

Programa Sectorial de Transporte Vial (PSTV)

En el año 2009 el Gobierno del Perú aumentó significativamente el presupuesto del sector Transportes. Para tal efecto se implementó un programa gubernamental con el apoyo del BID y BIRF. Esto significó un tipo de préstamo para las inversiones bajo la modalidad del Sector Wide Approach (SWAp), el cual permite financiar un gran número de actividades dentro del presupuesto del MTC, y en particular para PVN, ya que este programa está enfocado principalmente a la red vial nacional.

El programa se centró en las actividades de gestión de la infraestructura existente, por ser la de mayor retorno de corto y mediano plazo. El financiamiento del programa está centrado en 2 componentes que son:

- Actividades vinculadas al desarrollo de la infraestructura
- Actividades de apoyo técnico y desarrollo institucional

a) Las actividades vinculadas al desarrollo de la infraestructura

Este componente financia a todas las actividades vinculadas a la mejora y conservación de los caminos pertenecientes a la red vial nacional, estas actividades pudiendo ser servicios de consultoría, rehabilitación y mejoramiento de la red Vial Nacional, conservación por resultados, programa de puentes y obras de arte y corredores seguros.

b) Actividades de apoyo técnico y desarrollo institucional

Consiste en un trabajo desarrollado principalmente con 3 instituciones del MTC: PROVIAS Nacional, Oficina General de Presupuesto y Planificación (OGPP) y la Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales (DGASA), con el fin de asegurar el cumplimiento de la legislación ambiental y sectorial, y las Políticas y Salvaguardas de los Bancos.

Programa de Caminos Departamentales (PCD)

El Gobierno Peruano a través del PROVIAS Descentralizado, diseñó el PCD para mejorar la transitabilidad y mantener el patrimonio de las Redes Viales Departamentales, de manera que también contribuya al proceso de descentralización, a la integración regional, competitividad y a la mejora de las condiciones de vida en los territorios de las diversas regiones del Perú.

El año 2005 el PCD fue preparado para un periodo de ejecución de 4 años con una inversión de US\$ 200 millones dólares, provenientes del BID, el BM y recursos de contrapartida del gobierno peruano. El PCD abarca los siguientes componentes:

- Rehabilitación y mantenimiento a nivel de afirmado de la Red Vial Departamental, priorizados en los planes viales departamentales participativos.
- Mantenimiento periódico de vías departamentales transferidas a los Gobiernos Regionales.

- Ejecución de un programa integral de fortalecimiento institucional para los gobiernos regionales y PROVIAS Descentralizado.
- Preparación de Estudios, supervisión, monitoreo y seguimiento del Programa, así como la administración misma del Programa.

Programa de Transporte Rural Descentralizado (PTRD)

El Gobierno Peruano a través del PROVIAS Descentralizado, diseñó el PTRD financiado con recursos compartidos entre el propio estado, el BID, el BIRF y los Gobiernos Locales Provinciales.

1.6.2 Políticas Operacionales

Con la implementación de los Programas (PSTV, PCD y PTRD), el MTC mediante sus Unidades Ejecutoras desarrollaron Marcos Conceptuales con el fin de cumplir con las Políticas y Salvaguardias ambientales y sociales de los bancos, de forma que también estén alineados con la legislación ambiental peruana, y así poder asegurar la sostenibilidad del sector. Los siguientes Marcos Conceptuales son los que se formularon:

Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS), a cargo de PROVÍAS Nacional para el PSTV.

Marco Conceptual de Compensación y Reasentamiento Involuntario (MCCRI), a cargo de PROVÍAS Nacional para el PSTV.

Marco Conceptual para el Manejo Ambiental y Social (MCMAS), a cargo de PROVÍAS Descentralizado para el PCD.

Marco Conceptual para el Manejo Socio Ambiental (MCMSA), a cargo de PROVÍAS Descentralizado para el PTRD.

Banco Interamericano de Desarrollo

El BID es la principal fuente de financiamiento y pericia multilateral para el desarrollo económico, social e institucional sostenible de América Latina y el Caribe.

Cuenta con una serie de Políticas Socio-Ambientales y Salvaguardias diseñadas para asegurar la sostenibilidad ambiental y social de las operaciones que financia. Estas Políticas rigen para el BID abarcando productos financieros y no financieros, operaciones de los sectores públicos y privado, así como los

aspectos ambientales y sociales asociados a los procesos de adquisiciones del Banco.

El objetivo general del BID con el desarrollo de las políticas es impulsar el crecimiento económico sostenible y la reducción de la pobreza en armonía con la sostenibilidad ambiental y social a largo plazo.

Sus objetivos específicos de las Políticas y Salvaguardias son:

- Potenciar la generación de beneficios de desarrollo de largo plazo para los países miembros, a través de resultados y metas de sostenibilidad ambiental y social en todas las operaciones y actividades del Banco, y a través del fortalecimiento de las capacidades de gestión ambiental de los países miembros prestatarios.
- Asegurar que todas las operaciones y actividades del Banco sean ambiental y socialmente sostenibles, conforme lo establecen las directrices establecidas en las Políticas.
- Incentivar la responsabilidad ambiental y social corporativa dentro del Banco.

La figura N°1.3, muestra las políticas Ambientales, Sociales y de Salvaguardia del BID, la Política de Reasentamiento Involuntario (OP-710) es la que se relaciona directamente al PACRI.

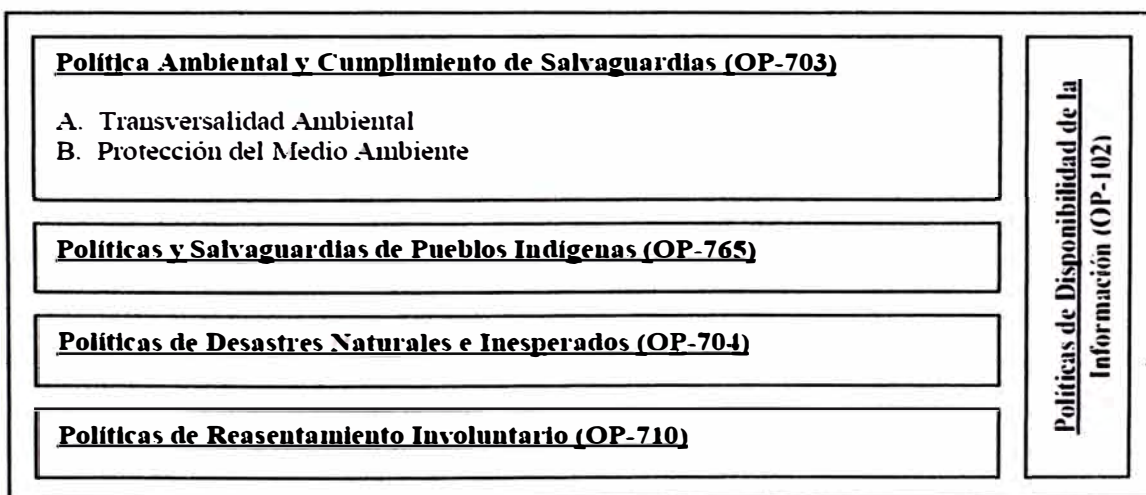


Figura N°1.3.- Políticas Ambientales, Sociales y de Salvaguardia del BID

Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento

El BIRF es una de las cinco instituciones que conforman el Grupo del Banco Mundial, y representa la parte del Banco Mundial que trabaja con los países pobres y de ingresos medios con capacidad crediticia, con el objeto de promover un crecimiento sostenible, equitativo y conducente a la creación de empleo, reducir la pobreza y abordar cuestiones de importancia regional y mundial

Con el fin de asegurar la sostenibilidad ambiental y social de los proyectos, el Banco Mundial cuenta con Políticas de Salvaguarda en el tema, las cuales están divididas en temas ambientales, sociales y aquellas relacionadas con la temática legal. De igual manera, también cuenta con una política de divulgación pública que es de carácter transversal y se aplica en todas las políticas.

La figura N°1.4, muestra las políticas de Salvaguarda del Banco Mundial, la Política Social OP/BP 4.12 Reasentamiento Involuntario, es la que se relaciona directamente al PACRI.

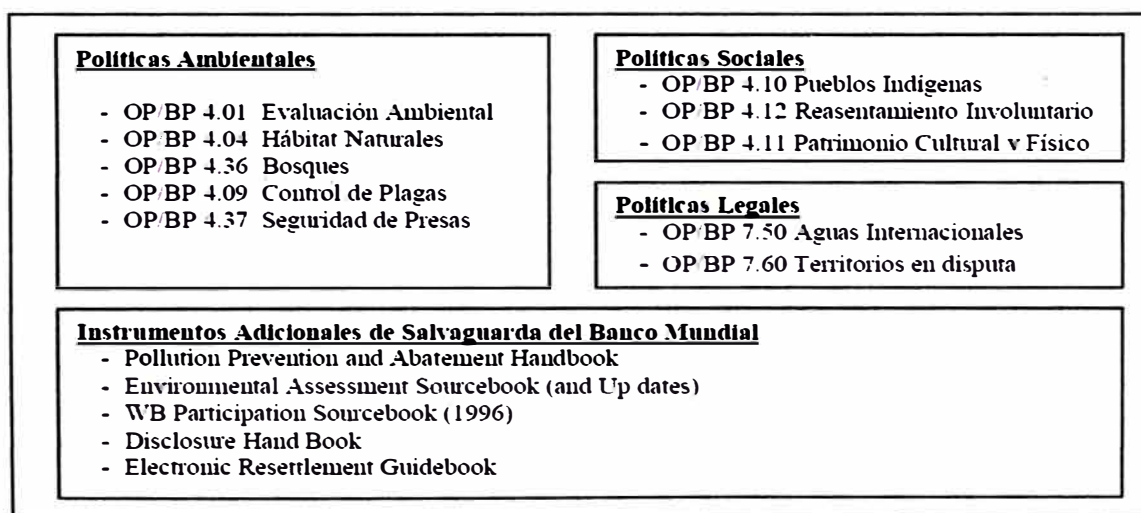


Figura N°1.4.- Políticas de Salvaguarda del Banco Mundial

Marco Institucional

Las Entidades públicas vinculadas a la formulación y ejecución de los PACRIs concerniente a la Red Nacional son:

- Dirección de Asuntos Socio Ambientales (DGASA), es la Autoridad Ambiental del sector Transportes, es competencia de esta Dirección General revisar y aprobar los PACRIs.

- Dirección Nacional de Construcción (DNC), encargada de valorizar los predios afectados a valores comerciales.
- PROVIAS Nacional a través de sus Unidades Gerenciales de Estudios, Asesoría Legal y Administración, se encargan de la gestión de liberación de áreas en los proyectos viales.

1.6.3 Principios

Los principios básicos que establece el MTC, en los cuales se deben basar los PACRIs son:

- Evitar o reducir al mínimo la necesidad de reasentamiento cada vez que sea posible.
- En el caso de que el desplazamiento de la unidad social sea inevitable, se deberá preparar un plan de reasentamiento que asegure que las personas afectadas sean indemnizadas y rehabilitadas de manera equitativa y adecuada, asimismo el afectado recibirá información veraz y oportuna acerca de las alternativas posibles de compensación, para poder elegir la más adecuada a sus necesidades.
- Asegurarse de la participación de la comunidad.
- Considerar el Reasentamiento como una oportunidad del desarrollo sostenible.
- Definir los criterios para la compensación.
- Compensar según el costo de reposición.
- Reconocimiento a los afectados de compensaciones por las pérdidas y costos de reubicación, cuando la afectación conlleva la reubicación involuntaria.
- Restablecer las condiciones socio-económicas de la población desplazada.
- Asistir a los desplazados durante el traslado y durante el período de transición o de adaptación a sus nuevos espacios.

1.6.4 Articulación del PACRI en el ciclo del proyecto

Cuando se formulan los Estudios para un Proyecto de inversión Vial, el PACRI se desarrolla como parte integrante del EIA, el nivel de detalle de los componentes va a depender a que nivel de fase de proyecto nos encontramos, pudiendo ser a nivel de preinversión o definitivo.

Actualmente, la medida de articulación que se esta adoptando del PACRI con el Proyecto, no está siendo las más efectiva y optima, debido a que el actual procedimiento está representando elevar los riesgos que por sí ya puedan tener en el Proyecto.

Como medida de identificación de riesgos, las amenazas y debilidades a los que se encuentran expuestos actualmente los proyectos viales por el tema del PACRI, son los siguientes:

Amenazas

- Oposición a la ejecución del proyecto por parte de la población afectada en el uso de sus terrenos.
- Población cambiante en sus negaciones debido a posibles manipulaciones políticas.
- Limitación presupuestal para ejecutar el PACRI en el proyecto.
- Limitado tiempo para efectuar un procedimiento del PACRI socialmente adecuado.

Debilidades

- Carencia de personal especializado y formado en el tema del PACRI.
- Falta de mayor importancia al tema del PACRI por parte del estado.

A fin de garantizar la disponibilidad de las áreas de terreno en el momento de iniciar la ejecución de obras, y de modo que exista el tiempo necesario para la ejecución del PACRI, en todos los proyectos de construcción, mejoramiento o rehabilitación de vías, existe una relación entre las etapas técnicas de la obra y la formulación y ejecución del PACRI.

Actualmente, en el Perú los proyectos de inversión pública en su formulación tienen que seguir las fases establecidas por el reglamento, para así determinar

su viabilidad. Las etapas de la fase de preinversión que sigue los proyectos de inversión pública son: perfil, prefactibilidad y factibilidad.

Correspondiente a los Estudios Sociales, en la fase de perfil se centran en estudios preliminares, los cuales tienen como alcance solamente a una evaluación social rápida, consiguientemente en la fase de pre-factibilidad se identifica la necesidad de desarrollar el PACRI, y por consiguiente durante las fases de factibilidad y estudio definitivo como diseño, se realiza la formulación del PACRI.

La etapa de formulación del PACRI, es una parte muy sensible para la consecución de los objetivos generales del proyecto, en él se deben considerar todos los aspectos técnicos, metodológicos, operativos y socioeconómicos que intervienen en el entorno, los siguientes puntos son los que intervienen para la realización de dicha parte:

- Los diagnósticos socioeconómicos.
- Participación ciudadana.
- Los criterios de elegibilidad.
- Diagnóstico técnico con la identificación de los predios afectados.
- Levantamiento de los linderos de las áreas afectadas.
- Análisis del status legal de los propietarios y/o poseedores.
- Preparación de expedientes técnicos.
- Análisis de alternativas de solución, costos, aprobación del plan.

El PACRI de acuerdo a su política es consultado y validado por los actores, como la población afectada y la comunidad de acogida previa a la aprobación por los órganos competentes de la entidad. En el caso del Sector Vial, el PACRI se debe desarrollar en su fase de formulación ciñéndose por los menos en los requerimientos establecidos por la DGASA.

En teoría la implementación o ejecución del PACRI debería culminar antes del inicio de la fase de ejecución de obras del proyecto, pero actualmente en PVN para el caso de obras públicas la ejecución del PACRI se da prácticamente durante la fase de contratación del proyecto.

La ejecución del PACRI conlleva a una serie de procedimientos administrativos como la realización de informes mensuales, memorias de reuniones con la población, actualización de las bases de datos, informes de disponibilidad, así como también su seguimiento y evaluación.

Durante fase de ejecución-supervisión del proyecto, según sea el caso de que el PACRI haya sido finalizado o no, está establecido que se continúen las actividades de seguimiento y evaluación, por parte del ejecutor y seguimiento por parte supervisores independientes.

Con fase de cierre administrativo se debe efectuar la evaluación ex post del Plan, que consiste en analizar si el plan fue el adecuado y si los resultados satisficieron a las familias afectadas.

El siguiente cuadro N° 1.2, muestra los trabajos a realizar en los PACRIs dependiendo la fase de éste.

Cuadro N° 1.2.- Relación de fases del proyecto con el PACRI

Planificación y Construcción de Obras	Planificación y ejecución del PACRI
Fase de perfil	Estudios preliminares
	Diagnóstico socioeconómico Participación ciudadana Fecha de corte Criterios de elegibilidad Diagnóstico técnico -Identificación de predios afectados -Levantamiento de linderos del área afectada -Análisis del status legal de los propietarios y/o poseesionarios. -Avalúos -Preparación de expedientes técnicos Análisis de alternativas de solución Formulación del Plan Costos Aprobación del Plan
Fase de contratación	Implementación o ejecución del Plan Informes mensuales Memorias de reuniones con la población Actualización de la base de datos Informes de disponibilidad Inicio del Seguimiento y Evaluación
Fase de ejecución-supervisión	Seguimiento y Evaluación
Fase de cierre administrativo	Evaluación Ex post

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

1.6.5 Formulación del PACRI

El PACRI como parte del EIA, el desarrollo del informe sigue la siguiente estructura:

- Metodología de aplicación.
- Identificación de la población directamente afectada.
- Resultados de la caracterización en los aspectos socio-económicos, calidad de vida y sus aspiraciones como resultado de la aplicación de la ficha de evaluación socio – económica.

- Identificación y análisis de impactos a la población por desplazar.
- Alternativas de solución basadas en el tipo de impactos ocasionados y criterios de elegibilidad.
- Programas propuestos.
- Expedientes técnicos.
- Medidas de Participación Ciudadana.
- Estructura organizacional para la ejecución del plan.
- Presupuesto.
- Cronograma de ejecución.
- Sistema de seguimiento.

1.6.6 Programas

Programa de Participación Ciudadana

Este Programa se encuentra presente tanto en la etapa de formulación como de ejecución del PACRI, su objeto es de ofrecer a los propietarios, titulares de predios afectados, toda información oportuna y necesaria del proceso de compensación y reasentamiento, como por ejemplo acerca del proceso de adquisición de predios, los cronogramas previstos, así como los derechos y deberes que poseen las partes.

Su adecuada aplicación genera la minimización de posibles efectos adversos en el proyecto, ya que fortalece las medidas de compensación, las áreas en que tendrá lugar el reasentamiento, los proyectos de rehabilitación económica y la prestación de servicios sociales que reflejen las necesidades y las expectativas de la población afectada.

Con respecto al Programa de Participación Ciudadana, en la formulación del PACRI debe indicarse lo siguiente:

- Descripción de la estrategia de consulta a las poblaciones que serán desplazadas y a las comunidades de acogida, si las hubiera.
- Resumen de las opiniones expresadas a lo largo del proceso de consulta y la forma como se tuvieron en cuenta en la elaboración del plan.

- Actas de Consulta y/o Actas de Acuerdos.
- Procedimientos y canales establecidos, para que las personas desplazadas puedan comunicar sus preocupaciones lo largo de la implementación del plan.

Programa de Restablecimiento de Servicios Sociales

Este programa tiene por objetivo atender a las personas afectadas por la realización del proyecto vial, que hayan perdido el acceso a los servicios de educación y salud por motivo de su traslado.

En el mismo sentido, los diagnósticos socioeconómicos servirán de ayuda para la identificación de la población en edad escolar, población registrada para la atención de servicios de salud en centros cercanos, etc.

En el caso de que el proyecto afecte establecimientos públicos tales como escuelas, centros de salud y otros, la Entidad siendo el caso el MTC a través de sus Unidades Ejecutoras, deben promover a la reposición de estas instituciones.

Programa de Regularización y Tenencia de la tierra

Este programa considera el saneamiento de la propiedad y/o el reconocimiento de la posesión de los afectados.

Programa de Adquisición de Áreas

Se centra como primera opción el trato directo con los afectados, con la aplicación de la Ley N° 27628 y las normas vigentes sobre la materia, como también mediante la aplicación de la Ley General de Expropiaciones – Ley 27117.

Programa de Indemnización Asistida

Su objetivo es que la indemnización económica recibida por las personas desplazadas sea utilizada de manera óptima.

Programa de Asistencia Técnica Productiva

El fin de este programa es el de promover la innovación de las actividades productivas, así como también la formación de organizaciones de productores para facilitar la mejora de la producción y la comercialización de los productos de la zona.

Rehabilitación de Remanentes

Este programa está dirigido para el caso de afectaciones parciales de los predios, ya sea urbanos como rurales, con el fin de permitir la permanencia de las familias que ocupan los predios y/o la continuidad de las actividades productivas.

Programa de Contingencia

Los programas de contingencia permitirán establecer los lineamientos para evitar retrasos y sobrecostos que puedan interferir con el normal desarrollo de las obras del proyecto. Los principales eventos identificados y para los cuales se implementará el programa de contingencia son:

- Ocurrencia de problemas técnicos referidos a cualquier eventualidad originada por aspectos técnicos u omisiones de detalle y/o diseño como errores en ubicación, fallas estructurales, drenajes, etc.; los cuales no fueron incluidos en el proyecto.
- Pérdidas de viviendas y terrenos de cultivo adyacentes a la carretera en una cantidad mayor a las contabilizadas inicialmente en el PACRI, debido a la inestabilidad de los taludes o cambios fortuitos en los trabajos de ingeniería, por lo que se requiera una compensación adicional.

Como medida aplicativa a este programa, se establece el Plan de Contingencia, donde se formulan los procedimientos y acciones básicas de respuesta que se deben tomar para afrontar de manera oportuna, adecuada, efectiva y con los recursos necesarios la eventualidad de incidentes y/o estados de emergencia que pudieran ocurrir durante las fases de construcción del proyecto.

El plan debe ser preparado teniendo en cuenta las diferentes actividades que comprende el proyecto, pasando desde la Fase propiamente Constructiva del Proyecto hasta su Fase de Operación.

El siguiente cuadro N° 1.3, muestra los posibles riesgos y contingencias asociadas al PACRI, que se pueden presentar en el desarrollo de las obras.

Cuadro N° 1.3.- Contingencias y Riesgos Identificados en el PACRI

FASE	TIPO DE EVENTO	DESCRIPCIÓN
Proceso Constructivo	Nuevas viviendas afectadas: -Afectaciones parciales o totales. -Fallas estructurales de la vivienda. -Cambios y adecuación de la carretera.	1.- Alquiler de viviendas. 2.- Construcción de módulos típicos. 3.- Reparación y restauración de viviendas. 4.- Expediente de Indemnización.
	Mayor área de afectación de terrenos	Elaboración de Expediente Individual para Indemnizar.
	Afectaciones de cultivos de pan llevar	Compensar con semillas y agroquímicos, u otros relacionados a los cultivos.
	Afectaciones de los servicios públicos	Acometidas domiciliaria de Luz, acometidas domiciliaria de agua.
Proceso de Operación	Taludes inestables Derrumbe después de la culminación de los trabajos de la carretera	Pueden afectar: 1.- Nuevas viviendas. 2.- Terrenos de Cultivos.

Fuente: PROVIAS Nacional.

1.7 Interferencias por Servicios Públicos

La formulación del PACRI también incluye el proceso de liberación de los Servicios Públicos que se encuentran instalados dentro del Derecho de Vía, y constituyen una interferencia para el desarrollo de las obras.

Esta etapa consiste en regularizar y reubicar los servicios públicos (líneas eléctricas, telefonía, fibra óptica, etc.) afectados durante la ejecución de las obras de infraestructura vial. Normalmente los servicios públicos afectados pertenecen a concesionarios, donde la reubicación lo realiza él mismo pero con cargo a la Entidad. Para el caso de las afectaciones de los servicios de agua y alcantarillado, estas actividad pueden estar incluidas en el presupuesto de obra estando a cargo de los Contratistas siempre que se encuentre aprobado en el expediente técnico definitivo y se cuente con las partidas necesarias para hacerse cargo de las mismas, caso contrario dichas reubicaciones serán realizados como presupuestos adicionales.

CAPÍTULO II : PLAN DE COMPENSACIÓN Y REASENTAMIENTO INVOLUNTARIO EN EL PROYECTO

El presente capítulo abarca el análisis de la formulación y ejecución del PACRI del Proyecto “Mejoramiento y Rehabilitación de la Carretera Lunahuaná - DV. Yauyos - Chupaca Tramo: Ronchas - Chupaca”. Comentando la necesidad del Proyecto desde sus Estudios Preliminares hasta sus Estudios Definitivos, analizando las características particulares de las localidades en donde se realizó la Obra, siendo éstas las que recaen como responsabilidad a tener en cuenta en el desarrollo del Proyecto.

2.1 Antecedentes del Proyecto

En el año 2004 se realizó la elaboración del estudio del Perfil de la carretera Lunahuaná - Yauyos - Chupaca, la cual pertenecía a la Ruta Nacional N° 022 (actualmente Ruta N° PE-24), consecutivamente el 22 de noviembre del mismo año, con Resolución Directoral N° 815-2004-MTC/20 se aprobó el “Estudio de Preinversión a Nivel de Perfil de la carretera Ruta Nacional N° 022, Tramo: Lunahuaná - Yauyos - Chupaca”, la cual consta de una longitud de 245.15 Km. Como siguiente paso el MEF autorizó la elaboración del Estudio de Factibilidad del Proyecto Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Lunahuaná - Yauyos - Chupaca, con código B.P. 9895, el 09 de diciembre de 2005 el Director de Inversiones de la Oficina General de Planificación y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprueba el Estudio de Factibilidad del Proyecto derivándose al MEF, para la declaración de viabilidad del Proyecto.

El 17 de marzo de 2005, el Director General de la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público declara Viable al Estudio de Factibilidad del Proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Lunahuaná - Dv. Yauyos - Chupaca”. Dicho Estudio consiste en el mejoramiento y rehabilitación del tramo de Carretera Lunahuaná - Dv. Yauyos - Chupaca, la cual consta de una longitud de 240.70 Km., y se plantea en mejorar las características de la carretera con diversos tipos de trabajos como: ensanches de plataforma, mejoras del trazo, diseños de sistemas de drenaje, construcción de muros de sostenimiento, construcción de puentes, etc.

Finalmente, luego de la declaración de viabilidad del estudio, PROVIAS Nacional llevó el proceso de selección para la contratación del Consultor para la Elaboración del “Estudio Definitivo, Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Lunahuaná - Dv. Yauyos - Chupaca, Tramo: Ronchas - Chupaca”, este tramo tiene una longitud de 16.30 km, y contempla la rehabilitación y mejoramiento a nivel de tratamiento superficial bicapa $e = 2.5$ cm. con base granular $e = 10.0$ cm. y sub base granular $e = 15.0$ cm., con una superficie de rodadura de 6.0 m. de ancho, con bermas de 1.20 m a 1.00 m. a cada lado. El Proyecto tiene un gran significado, ya que constituye una ruta alterna a la Carretera Central, siendo beneficiados muchos pueblos que se encuentran asentados a lo largo de la Carretera como son las localidades de Lunahuaná, Pacarán, Zúñiga, Carachota, Magdalena, Yauyos, Alis, Tomás, Tinco de Yauricocha, San José de Quero, Chaquicocha, Collpa, Ronchas, Huarisca y Chupaca.

2.2 Descripción del Proyecto

2.2.1 Ubicación

La carretera Lunahuaná - Dv. Yauyos - Chupaca forma parte de la Ruta Nacional Transversal N° PE-24: Emp. PE-1S (Dv. San Vicente) - Emp. PE-3S (El Tambo), que se ubican en las Regiones de Lima y Junín.

Con respecto al Tramo del Proyecto: Ronchas - Chupaca, se ubica en la región Junín, en los distritos de Chambará, Ahuac y Chupaca, el primero de ellos perteneciente a la provincia de Concepción y los dos últimos a la provincia de Chupaca. El inicio del tramo (km 0+000) se ubica al ingreso al centro poblado de Ronchas, a la altura del Km. 238+450 (3,490 m.s.n.m.) de la carretera Cañete-Huancayo, el término del tramo (km 16+300) se ubica en la intersección del Jr. San Pedro y la Av. Chupaca (carretera asfaltada Chupaca - Huancayo), en la ciudad de Chupaca, a la altura del Km. 254+750.

El cuadro N° 2.1 muestra en resumen la ubicación del Proyecto, el cual es tema de análisis en el PACRI.

Cuadro N° 2.1.- Ubicación del Proyecto

CARACTERÍSTICAS DEL TRAMO DEL PROYECTO	DATOS
Carretera	Lunahuaná - Dv. Yauyos - Chupaca
Tramo	Ronchas - Chupaca
Kilometraje	Km. 00+ 000 - Km. 16+ 300,
Departamento	Junín
Provincia	Concepción y Chupaca
Distrito	Chambará, Ahuac y Chupaca

Fuente: PROVIAS Nacional

En las siguientes figuras N°2.1 y N°2.2 se muestra el inicio y fin de la Carretera Ronchas - Chupaca.



Figura N°2.1.- Inicio del Tramo (Km. 00+000)



Figura N°2.2.- Fin del Tramo (Km. 16+300)

2.2.2 Aspectos Generales

En su estado inicial el tramo de carretera: Ronchas - Chupaca, la superficie de rodadura presentaba afirmado, así como sus estructuras existentes se encontraban en un estado precario a nivel artesanal, no presentaban muros de ningún tipo ni grandes estructuras de drenaje, salvo dos alcantarillas ubicadas en el km 8+500 y 9+802, una losa esviada para el cruce de canal de riego en el km 11+430, y una serie de cruces de canales de concreto armado que se ubican en los últimos cinco kilómetros de la carretera.

El cuadro N° 2.2 muestra las características iniciales del tramo de carretera en análisis.

Cuadro N° 2.2.- Características iniciales del Tramo

CARACTERÍSTICAS INICIALES DE LA CARRETERA	DATOS
Clasificación de la Carretera	3ERA CLASE
Ancho de Calzada	6.00m.
Ancho de Bermas a cada lado	0.50m.
Pendiente Máxima	12%
Ancho y Altura de la Cuneta	0.75 x 0.50 m.
Velocidad Directriz	45 KPH
Radio Máximo y Mínimo	25
Bombeo de Calzada	2%
Ancho de Derecho de Vía	15.00

Fuente: PROVIAS Nacional.

2.2.3 Derecho de Vía

A través de la Resolución Ministerial N° 570-2008 MTC/02 publicado en el diario oficial El Peruano el 21 de julio de 2008, el derecho de vía para la carretera Zúñiga - Dv. Yauyos – Chupaca (Ver Anexo A).

El cuadro N° 2.3 muestra en resumen el Derecho de Vía para la Carretera Zúñiga - Dv. Yauyos - Chupaca, la cual contiene al tramo de carretera en estudio: Ronchas – Chupaca.

Cuadro N° 2.3.- Derecho de Vía

CARRETERA	RUTA	LONGITUD (Km.)	DEPARTAMENTO	DERECHO DE VIA
Zúñiga - Dv. Yauyos - Chupaca	PE-24	224+000	JUNIN	20m (10m a c/lado del eje de la vía)

Fuente: Resolución Ministerial N° 570-2008 MTC/02.

2.2.4 Características Geométricas del Diseño

Las características geométricas del diseño del proyecto fueron determinadas en base al Manual de Diseño de Carreteras (DG 2001), y en función de la velocidad directriz de diseño:

El siguiente cuadro N° 2.4 muestra las características geométricas del diseño de la Carretera Ronchas - Chupaca.

Cuadro N° 2.4.- Características geométricas del diseño

SECTOR	KM 0+000 - KM 10+000	KM 10+000 - KM 15+400	KM 15+400 - KM 16+300
Velocidad Directriz	VD = 45 KPH	VD = 60 KPH	VD = 45 KPH
Ancho de Calzada	6.60m	7.00m	6.60m
Ancho de Bermas	1.20m c/lado	1.50m c/lado	1.20m c/lado
Bombeo	2%	2%	2%
Radio mínimo	60m	125m	60m
Sobreechanco máximo	1.40m	1.10m	1.40m
Peralte máximo	8%	8%	6%
Pendiente máxima	8%	7%	8%
Talud de relleno	1.5H:1V	1.5H:1V	1.5H:1V
Talud de corte	De acuerdo al tipo de material	De acuerdo al tipo de material	De acuerdo al tipo de material
Cunetas triangulares revestidas	1.00 x 0.40	1.00 x 0.40	1.00 x 0.40
Cuneta Rectangulares Revestida c/tapa	0.50 x 0.40	0.50 x 0.40	0.50 x 0.40

Fuente: PROVIAS Nacional.

2.2.5 Poblados que atraviesa la vía

El Proyecto de carretera, a lo largo de su desarrollo atraviesa a centros poblados o caseríos, los cuales principalmente realizan actividades de agricultura y

comercio. El cuadro N° 2.5 muestra la relación de centros poblados asentados en las márgenes de la Carretera Ronchas - Chupaca.

Cuadro N° 2.5.- Poblados ubicados en el área de influencia del Proyecto

DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO	CENTRO POBLADO	PROGRESIVA	
				INICIO (Km.)	FIN (Km.)
Junín	Concepción	Chambará	Ronchas	00+000	01+900
			Angasmayo	03+300	04+450
	Chupaca	Ahuac	Copca	04+450	05+250
			Izcuhuatiana	06+520	07+200
			Antacusi	07+700	08+330
			Huarisca	08+330	10+040
		Chupaca	Callaballauri	13+000	14+300
			Pincha	14+740	15+400
	Chupaca	Chupaca	15+400	16+250	

Fuente: PROVIAS Nacional.

2.3 Principios de Afectaciones Físicas

Los principios para el desarrollado del PACRI en el Estudio Definitivo del Proyecto, se basó en las normas estipuladas por el BID y el MTC, en donde se señalan que se debe garantizar un Plan de Reasentamiento y Compensación, con la finalidad de aminorar el impacto por las afectaciones, acorde con los contenidos de los marcos de política establecidos.

Como caso particular al Proyecto, los principios del PACRI recaen principalmente por la naturaleza y condiciones del Estudio, en afectaciones a viviendas y terrenos de cultivo.

De acuerdo al Derecho de Vía establecido, y a las características Proyectadas en el Estudio, las afectaciones físicas que deben seguir los siguientes principios:

- Para el caso de viviendas el principio alude a tomar todas las medidas posibles para evitar o reducir al mínimo la necesidad de reasentamiento involuntario.
- En el caso de terrenos de cultivos hay dos alternativas a considerar: primero según la faja de dominio es decir los límites de afectación según las secciones transversales más un margen de seguridad de ser necesario, y la

segunda con límite de afectación a 10m. del eje de la carretera a ambos márgenes aplicando el Derecho de Vía.

Cuando el desplazamiento sea inevitable, se debe preparar un Plan de Reasentamiento que asegure que las personas afectadas serán indemnizadas y rehabilitadas de manera equitativa y adecuada, considerando que todas las familias afectadas, independientemente de su condición legal deben formar parte del programa de compensación, reubicación y rehabilitación.

Como derechos de la población afectada, se tienen que reconocer los siguientes:

- Conocer su situación de afectado y los detalles relativos a la magnitud de la afectación.
- Tener saneado su derecho de propiedad y/o posesión de tal forma que pueda intervenir en el proceso de venta por trato directo y conocer los procedimientos relativos a la compensación por pérdidas y a la reubicación y rehabilitación social.
- Recibir la compensación por su inmueble y haberse reubicado antes del inicio de las obras.

2.4 Formulación del PACRI

La creación y aplicación de los PACRIs, tiene por objetivo principal el compensar las pérdidas de la población afectada por la ejecución del Proyecto, y brindar programas como de asistencia técnica, agropecuaria, etc., con el objetivo de mejorar la calidad de vida de las personas.

Con respecto al proyecto que se está analizando "Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Lunahuaná - DV. Yauyos - Chupaca, Tramo: Ronchas - Chupaca", el PACRI sigue también el mismo objetivo mencionado anteriormente, que se puede dividir en:

Objetivos Generales

- Mejoramiento de las condiciones socioeconómicas de vida de la población afectada.
- Minimizar los impactos socioeconómicos que se deriven de la liberalización de las áreas afectadas por la ejecución del Proyecto.

Objetivos Específicos

- Identificación y clasificación las áreas directamente afectadas por la ejecución de del Proyecto de Infraestructura Vial.
- Determinación las principales características de los predios y la población directamente afectados.
- Evaluación de las pérdidas económicas y sociales de la población afectada.
- Propuesta de medidas de compensación y/o reasentamiento involuntario a la población afectada, que minimicen las pérdidas económicas y sociales.
- Reubicación de las redes de servicios telefónicos y redes eléctricas, previa coordinación con las empresas administradoras de los servicios.
- Propuesta de medidas de gestión adecuadas para la implementación de acciones concretas para la compensación y/o reasentamiento involuntario.

El diseño del PACRI formulado para la para Carretera Lunahuaná - Dv. Yauyos - Chupaca, Tramo: Ronchas - Chupaca, fue realizado en el Estudio Definitivo en base a los diseños finales proyectados en la carretera.

La secuencia que corresponde para la Formulación del PACRI fue estructurada en tres etapas: Fase preliminar de gabinete, fase de campo y fase final de gabinete.

Fase preliminar de gabinete

Constituye la primera etapa, y comprende las actividades de recopilación, procesamiento, evaluación y análisis preliminar de información básica y temática de estudios relacionados con el ámbito de influencia de la carretera, así como la preparación de los instrumentos técnicos (fichas técnicas) para el levantamiento de información complementaria en la siguiente etapa.

Fase de Campo

Esta fase abarca la determinación de los programas de compensación y reasentamiento involuntario más conveniente a aplicar, así como también inspecciones al área del proyecto, y recopilación de información complementaria, en esta fase se desarrolla las siguientes actividades:

- Reconocimiento de campo de toda el área de influencia del tramo vial, para la evaluación de los predios afectados.

- Reconocimiento sobre el trazo del tramo vial de los principales problemas existentes vinculados al tema de afectaciones de terrenos de cultivos.
- Levantamiento de información social de cada familia afectada.
- Inventario y registro de todas las estructuras afectadas.
- Recopilación de información base, como aspectos socioeconómicos de la población afectada, de modo de obtener mejores criterios de elegibilidad.
- Coordinaciones realizadas con los afectados, a fin hacer de conocimiento las alternativas de solución a los pobladores afectados en su propiedad, pudiendo darse la alternativa de reubicación o en su defecto la de indemnización del predio.
- Diagnóstico de los predios afectados, para la definición del programa de adquisición de áreas por trato directo.

Fase final de gabinete

Esta etapa final de gabinete comprende principalmente a las tareas de elaboración de los informes Finales, y a la preparación de los planos de las afectaciones en base a los planos de diseño finales de ingeniería.

En la formulación del PACRI del proyecto, se tuvo como fecha de corte de la identificación de las afectaciones el mes de diciembre del 2008, pudiéndose a partir de esta fecha encontrarse más predios afectados no identificados.

2.5 Identificación y Evaluación de los predios afectados

De acuerdo a las características de diseño proyectadas en el tramo de carretera, las cuales abarcan trabajos de ampliación de la plataforma de la vía, construcción de obras de arte, dichos trabajos van a producir a lo largo de la vía afectaciones, siendo una gran parte de éstas pertenecientes a predios agrícolas de propietarios ó poseionarios de comunidades campesinas o centros poblados involucrados en el área de influencia.

El Derecho de Vía como ya se había mencionado anteriormente, de acuerdo a Resolución Ministerial para la carretera Zúñiga - Dv. Yauyos - Chupaca es de 20m (10m a cada lado del eje vial), pero en el caso de zonas de centros poblados cuyas viviendas se encuentran dispersas a lo largo del tramo de carretera, se establece un ancho necesario para realizar los trabajos en la

plataforma en una longitud de 5m a cada lado del eje de carretera, y en zonas de mayor densidad poblacional la liberación de áreas va de acuerdo a las secciones transversales del proyecto.

En el Proyecto el ámbito de afectación comprende a predios conformados por viviendas, casetas, letrinas, muros, pircas, cercos vivos, portones metálicos, árboles forestales y frutales, cultivos de pan llevar, terrenos agrícolas, redes eléctricas y redes telefónicas.

2.5.1 Identificación de Afectaciones

El PACRI del Estudio Definitivo del Proyecto, determinó afectaciones correspondientes a predios, terrenos de cultivo, obras complementarias, sembríos, interferencias de postes de la red eléctrica y de telefonía, que se encontraban ubicados dentro del Derecho de Vía (ver Anexo C y D). El cuadro N° 2.6 muestra en resumen la cantidad de Afectaciones determinadas en la Formulación del PACRI de la Carretera Ronchas - Chupaca.

Cuadro N° 2.6.- Cantidad de Afectaciones.

Cantidad de Afectaciones	Descripción
141 Edificaciones (Viviendas y Muros en zonas urbanas).	En un inicio según el Programa formulado comprendía la reposición de las viviendas.
289 Terrenos entre Agrícolas, Comunidades Campesinas, en donde se incluyen árboles forestales y frutales.	Comprende: 23 propietarios, 82 posesionarios, 04 comunidades campesinas (Angasmayo, Copca, Antacusi y Huarisca Grande) y 184 comuneros afectados. Haciendo un total de afectados de 289.
89 Reubicaciones de muros, Cercos y Obras Complementarias.	Comprende las afectaciones que se encuentran dentro de los terrenos agrícolas, pero que deben ser reubicadas.
202 Entre afectados de Sembríos de pan llevar, arboles frutales y maderables.	Estas afectaciones se encuentran dentro de los 289 terrenos afectados, aparte de la compensación económica también el programa de asistencia técnica agropecuaria es una medida de compensación.
Reubicación de Postes de la red eléctrica y telefónica.	Trabajos de reubicación en coordinación con las empresas administradoras de los servicios.

Fuente: PROVIAS Nacional.

En la figura N°2.3 se puede apreciar un conjunto de viviendas del Centro Poblado Ronchas, ubicadas dentro del Derecho de Vía y que son afectadas por la obra Mejoramiento y Rehabilitación de la Carretera Ronchas - Chupaca.



Figura N°2.3.- Vivienda ubicada en Km. 0+265, afectada por ensanche de plataforma

En la figura N°2.4 se puede apreciar viviendas del Centro Poblado Izcuhuatiana, ubicadas dentro del Derecho de Vía, y en donde los pobladores tendrán que ser compensados.



Figura N°2.4.- Vivienda ubicada en Km. 6+550, afectada por trabajos de ampliación de la plataforma

En las figuras N°2.5 y N°2.6 se muestran afectaciones por construcciones ubicadas dentro del Derecho de Vía, las cuales tendrán que ser reubicados o indemnizados a la población como medida de compensación.



Figura N°2.5.- Cerco perimétrico de pirca, ubicado en Km. 1+950, afectado por los trabajos en la carretera



Figura N°2.6.- Muro Tapial, ubicado en Km. 0+050, afectado por los límites del Derecho de Vía

En las siguientes figuras N°2.7 y N°2.8 se aprecian terrenos de cultivos ubicados dentro del Derecho de Vía y que forman parte de las afectaciones identificadas.



Figura N°2.7.- Cultivos de maíz, ubicados en Km. 1+470, afectados por los límites del Derecho de Vía



Figura N°2.8.- Cultivos, ubicados en Km. km. 8+020, afectados por corte de talud en la ampliación de la plataforma

2.5.2 Situación Legal de las Afectaciones

En lo que respecta al diagnóstico legal de los predios, en la formulación del PACRI se identificó la situación legal de éstos, teniéndose:

- Para las edificaciones, 141 identificadas como afectadas, en condición de poseionarios.
- Para los terrenos, 289 identificados como afectados, en la siguiente distribución:
 - ✓ 23 propietarios.

- ✓ 82 posesionarios.
- ✓ 04 comunidades campesinas propietarias y 184 comuneros instalados en dicha propiedad.

Como comentario podemos decir, que la situación legal encontrada en la formulación del PACRI, es un indicador de la realidad en que se encuentran los centros poblados asentados a lo largo de las vías, los cuales se han desarrollado de una manera desordenada e inadecuada, y como resultado de ello tenemos las invasiones al derecho de vía, que representan hoy en día una problemática social en la ejecución de los Proyectos Viales, por lo cual surge la necesidad de afectar a los diversos predios, terrenos, obras complementarias u otras interferencias ubicadas dentro de las áreas directas al proyecto.

2.5.3 Situación socioeconómica de los Afectados

Como parte del diseño del PACRI en el Estudio Definitivo, también se realizó la identificación en el aspecto socioeconómico de la población afectada, siendo un punto muy importante en la formulación del Plan, a fin de proceder de la mejor manera en la gestión de las afectaciones.

Como lo mencionado anteriormente, en la formulación del PACRI se identificó una serie de estructuras y elementos afectados por la ejecución del proyecto vial, como: viviendas, muros, cercos, árboles forestales y frutales, terrenos de cultivos, agrícolas, redes de electrificación y telefonía.

El cuadro N° 2.7 muestra el tipo de material predominante de los viviendas que son afectadas; teniendo que el material que más se utiliza en las paredes es el cemento (34.5%), ladrillo (32.1%), tapial (26.0%) y adobe (7.3%). Para techo se utiliza teja (61.5%), calaminas (21.7%) y cemento (16.8%). Finalmente los pisos son de tierra (65.1%) y de cemento (34.9%).

Cuadro N° 2.7.- Material Predominante en la Construcción de Viviendas Afectadas

Materiales de Construcción	Paredes		Techo		Piso	
	N	%	N	%	N	%
Adobe	24	7.3%		0.0%		0.0%
Cemento	113	34.5%	55	16.8%	114	34.9%
Tapial	85	26.0%		0.0%		0.0%
Ladrillo	104	32.1%		0.0%		0.0%
Tierra		0.0%		0.0%	212	65.1%
Madera		0.0%		0.0%		0.0%
Calamina		0.0%	71	21.7%		0.0%
Teja		0.0%	200	61.5%		0.0%
Total	326	100%	326	100%	326	100%

Fuente: PROVIAS Nacional.

El cuadro N° 2.8 muestra que dentro de la población afectada el estado civil mayoritario es el de casados (32.1%), siguiéndole el de solteros (19.3%), convivientes (17.1%) y viudos (14.8%).

Cuadro N° 2.8.- Estado Civil de la población afectada

Estado Civil	N	%
Soltero	154	19.3%
Casado	256	32.1%
Viudo	118	14.8%
Divorciado	17	2.1%
Conviviente	137	17.1%
Separado	66	8.2%
S/R	51	6.4%
Total	799	100.0%

Fuente: PROVIAS Nacional.

El cuadro N° 2.9 muestra la cantidad de población afectada por el Proyecto Vial, asimismo es de notar que el 50.6% son hombres y el 49.3% son mujeres.

Cuadro N° 2.9.- Identificación por tipo de Sexo de la población afectada

Categoría	N	%
Hombres	1214	50.6%
Mujeres	1183	49.3%
Total	2,397	100%

Fuente: PROVIAS Nacional.

El Cuadro N° 2.10 muestra el nivel de instrucción de la población afectada, en donde se puede apreciar que es muy variado en los distintos niveles, pero llegándose a tener solo un 13.4% de analfabetismo.

Cuadro N° 2.10.- Nivel de Instrucción de la población afectada

Niveles	N	%
Analfabeto	321	13.4%
Primaria incompleta	303	12.6%
Primaria completa	408	17.0%
Secundaria incompleta	280	11.7%
Secundaria completa	276	11.5%
Superior no universitario completo	270	11.3%
Superior universitario incompleto	274	11.4%
Superior universitario completo	265	11.0%
Total	2397	100%

Fuente: PROVIAS Nacional.

El Cuadro N° 2.11 muestra que la actividad económica principal de la población afectada es la actividad agrícola y la comercial con un 31.7% y un 20.2% respectivamente. Las demás actividades representan porcentajes menores.

Cuadro N° 2.11.- Actividad económica principal de la población afectada

Casos Frecuentes	N	%
Agricultor	253	31.7%
Comerciante	161	20.2%
Albañil	60	7.5%
Chofer	55	6.8%
Empleado	60	7.5%
Jubilado	60	7.5%
Obrero	58	7.2%
Policía	8	1.0%
S/R	84	10.5%
Total	799	100.0%

Fuente: PROVIAS Nacional.

El Cuadro N° 2.12 muestra que cuando los afectados de esta zona se enferman acuden principalmente a los Puestos de Salud (45.3%), pero también acuden a los botiquines (26%) y al Centro de Salud (28.7%).

Cuadro N° 2.12.- Atención Médica de la población afectada

Atención Médica	N	%
Centro de salud	229	28.7%
Puesto de salud	362	45.3%
Botiquin	208	26.0%
Total	799	100%

Fuente: PROVIAS Nacional.

El Cuadro N° 2.13 muestra las expectativas que los afectados tienen sobre los cursos de capacitación, destacando que el 32.7% tienen interés sobre la agro exportación.

Cuadro N° 2.13.- Expectativas de Capacitación de la población afectada

Cursos de Capacitación	N	%
Técnicas sobre crianzas de animales	150	18.8%
Microempresas familiares	50	6.2%
Mejoramiento de cultivo	78	9.8%
Agro exportación	261	32.7
N/R	260	32.5
Total	799	100

Fuente: PROVIAS Nacional.

El Cuadro N° 2.14 muestra información muy importante en el desarrollo del Proyecto Vial, en donde se puede apreciar que el 51.3% de los afectados están de acuerdo con el proyecto vial y mientras que 24.9% manifestó no estarlo.

Cuadro N° 2.14.- Opinión de la población afectada sobre el Proyecto

Atención Médica	N	%
De acuerdo	410	51.3%
No esta de acuerdo	199	24.9%
N/R	190	23.8%
Total	799	100

Fuente: PROVIAS Nacional.

En el Cuadro N° 2.15 se puede apreciar que el 54.3% de los afectados están de acuerdo con la compensación económica de sus afectaciones, mientras que el 22.5% no lo están.

Cuadro N° 2.15.- Opinión con respecto a la Compensación Económica

Opinión de los Afectados	N	%
Si	434	54.3%
No	180	22.5%
N/R	185	23.1%
Total	799	100%

Fuente: PROVIAS Nacional.

El Cuadro N° 2.16 muestra que los afectados utilizarían su compensación económica en abrir un negocio (19.4%), comprar un terreno (12.9%), realizar viajes (9.6%), comprar semillas (10.1%), comprar animales para crianza (10.3%) y finalmente apoyar a la educación de sus hijos (10.0%).

Cuadro N° 2.16.- Utilización de la Compensación Económica

Niveles	N	%
Abrir un negocio	155	19.4%
Comprar terreno	103	12.9%
Viajar	77	9.6%
Compra semilla	81	10.1%
Comprar animales para crianza	82	10.3%
Apoyar la educación de sus hijos	80	10.0%
Otros	69	8.6%
N/R	152	18.6%
Total	799	100.0%

Fuente: PROVIAS Nacional.

En base a la información socioeconómica mostrada líneas arriba, se puede concluir que hay una predisposición mayoritaria por parte de la población afectada a colaborar con la realización del proyecto, aceptando la compensación económica por sus predios o terrenos afectados.

2.5.4 Afectaciones de servicios

La identificación de las afectaciones a los servicios públicos por la ejecución del proyecto vial, corresponden a las interferencias que ocasionan las redes eléctricas, de telefonía y saneamiento; debido a que se encuentran ubicadas dentro del Derecho de Vía o en su defecto dentro del área directa de las obras.

Para el caso de las redes de saneamiento, se consideró que éstas se encuentren dentro del alcance del contratista de la obra.

En la formulación del PACRI del proyecto, se tomó como su alcance la gestión de las reubicaciones de las redes eléctricas y de telefonía; las cuales en su identificación representan interferencias a la ejecución de las obras.

Para el caso de las interferencias con redes eléctricas, éstas corresponden a líneas de transmisión eléctrica de baja y media tensión, como también líneas de alumbrado público. En cuanto a las redes de telefonía, las interferencias se localizan específicamente en la ciudad de Chupaca, identificándose tanto infraestructura aérea como subterránea.

Los costos de las reubicaciones de servicios forman parte del presupuesto PACRI, siendo responsabilidad de PROVIAS Nacional su implementación.

En figura N°2.09 se aprecian los postes de la red eléctrica y de telefonía ubicados dentro del Derecho de Vía.



Figura N°2.09.- Postes ubicados dentro del Derecho de Vía, km 15+900 - Km.16+500

2.5.5 Programas

La formulación del PACRI determinó la aplicación de ocho programas, los cuales en conjunto conforman las distintas etapas del PACRI, el éxito del proyecto dependerá en gran parte a la implementación y ejecución de estos programas, ya que componen la base estructural del plan. En el Cuadro N° 2.17, se presenta los programas diseñados para su aplicación.

Cuadro N° 2.17.- Ejecución del PACRI de acuerdo a los Programas

ETAPA	PROYECTO	PROGRAMAS
Liberación de Áreas	I.- Regularización de Tenencia del predio	1.- Empadronamiento
		2.-Evaluación y regularización de la condición jurídica del actual conductor del predio
		3.- Inmatriculación e inscripción de acta de asamblea
	II.-Adquisición de Áreas Afectadas	4. Reposición de viviendas
		5.- Trato directo
		6.- Valuación comercial
		7.- Reposición de muros perimétricos y cercos vivos
	III.- Reubicación de servicios de redes	8.- Inscripción y Registro
		9.- Reubicación de postes de red eléctrica y red telefónica

ETAPA	PROYECTO	PROGRAMAS
Desarrollo Social y Económico	IV.- Proyectos de apoyo Social	10.- Asistencia técnica agropecuario
Seguimiento y Supervisión	V.- Actividades durante la ejecución de la obra vial	11.-Verificación y Complementación de expedientes individuales
		12.- Monitoreo y Evaluación
		13.-Programa de Contingencia

Fuente: PROVIAS Nacional.

2.5.6 Presupuesto

El presupuesto estimado para la ejecución del PACRI del proyecto fue de S/. 3'741,004.42. De forma detallada se muestra en el Cuadro N° 2.18 los costos parciales estimados pertenecientes a cada programa.

Cuadro N° 2.18.- Presupuesto estimado para la ejecución del PACRI

Proyecto	Programas	Costo Parcial
I. Regularización de la Tenencia	1. Programa de empadronamiento	29,800.00
	2. Evaluación y regularización de la condición jurídica del actual conductor del predio	69,300.00
	3. Inmatriculación, sucesión intestada y prescripción adquisitiva	37,800.00
II. Adquisición de áreas afectadas	4. Reposición de viviendas	2,537,366.45
	5. Trato directo	98,703.04
	6. Valuación comercial	47,900.00
	7. Reposición de muros y cercos perimétricos	136,509.27
	8. Inscripción y registro	55,000.00
III. Reubicación de servicios de redes	9. Reubicación de postes de red eléctrica y red telefónica	169,833.04
IV. Proyecto de apoyo social	10. Asistencia técnica agropecuaria	33,942.62
V. Actividades durante la ejecución de la obra vial	11. Verificación y complementación de expedientes individuales	62,550.00
	12. Monitoreo y evaluación	182,300.00
	13. Programa de contingencia	280,000.00
Costo Total S/.		3'741,004.42

Fuente: PROVIAS Nacional.

2.6 Implementación del PACRI

La fase de la implementación del PACRI, se refiere al inicio de los trabajos previamente planificados en la formulación.

El proyecto que se está analizando "Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Lunahuaná - Dv. Yauyos - Chupaca, Tramo: Ronchas - Chupaca", al ser parte de la jurisdicción de la Red Nacional, PROVIAS Nacional es el encargado de asumir las responsabilidades para su ejecución.

El 07 de julio de 2009, mediante Resolución Directoral N° 069-2009-MTC/16, se resuelve aprobar el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "Estudio Definitivo para la Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Lunahuaná - Dv. Yauyos - Chupaca, Tramo: Ronchas - Chupaca", en el cual en su componente de Impacto Ambiental referido al PACRI, consigna como número de afectados identificados a 430 predios (141 viviendas, 289 terrenos de cultivo) y 70 postes de reubicación de la red eléctrica y telefónica.

El 25 de febrero de 2010, a través del proceso de selección, se otorgó la Buena Pro de la Licitación Pública N°0026-2009-MTC/20 al Consorcio Chupaca, la cual estuvo referida a la ejecución del proyecto vial "Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Lunahuaná - Dv. Yauyos - Chupaca, Tramo: Ronchas - Chupaca".

Las ejecuciones de los PACRIs a cargo de PROVIAS Nacional, se realizan a través de la Oficina PACRIs - CIRAs perteneciente a la Unidad Gerencial de Estudios, el momento de la implementación se inicia al poco tiempo después de aprobado los Estudio Definitivos de Impacto Ambiental, lo que significa tener que lidiar con tiempo limitado en pocos meses antes del inicio de ejecución de las obras.

Para el caso del proyecto tratado, la implementación del PACRI se inició con el Diagnostico Técnico - Legal del tramo de Carretera, teniendo como resultado final la identificación de 651 predios afectados (154 viviendas, 493 terrenos de cultivo y 4 comunidades campesinas), con lo cual se pudo determinar la existencia de una discordancia entre los resultados del Estudio Aprobado y lo verificado en campo. El cuadro N° 2.19 muestra la relación de predios identificados, predios liberados y predios adquiridos de acuerdo al periodo de ejecución.

Cuadro N° 2.19.- Identificación de afectados de acuerdo al periodo.

PERIODO	IDENTIF. PREDIOS AFECT.	TIPO DE AFECTACION			PREDIOS LIBERADOS	PREDIOS ADQUIRIDOS		PREDIOS REUBICADOS	
		VIV.	TERR.	CC.	EJEC.	PROY.	EJEC.	PROY.	EJEC.
PACRI-EIA	430	141	289	4					
Ejecutado AI 2009	639	154	485	4	86				
Ejecutado AI 2010	639	154	485	4	168				
Ejecutado AI 2011	651	154	497	4	651		82		
Ejecutado AI 2012	651	154	497		651		50	1(*)	

* Reposición del Jardín de Niños N°420 - Angasmayo

Fuente: PROVIAS Nacional.

De acuerdo al cuadro mostrado líneas arriba, se puede apreciar que el proceso de adquisición de predios es un proceso lento, esto se debe a que obedece a una serie de pasos a seguir de acuerdo a la condición del predio.

La implementación del PACRI del proyecto se inició en el segundo semestre del año 2009, liberándose ese mismo año 86 predios involucrados dentro de las áreas del proyecto. Para el año 2010, con el inicio de las obras se liberó 168 predios, y con la finalización de las mismas el año 2011 se liberó el total de predios involucrados dentro de las áreas directas al proyecto. Como en un inicio la compensación de viviendas afectadas comprendía su reposición según programa formulado en el estudio, por cuestiones de requerimiento de terrenos para proceder a la reposición, se optó por la medida de compensación económica, siendo está aceptada por la población. Dentro de la identificación de las afectaciones se encontró un centro educativo "Jardín de Niños N°420 – Angasmayo", ubicado en la progresiva 3+820, el cual demandaba su afectación total, pero en acorde con la política de Restablecimiento de Servicios Sociales, PROVIAS Nacional procedió al tramite de su reposición, obra que actualmente está en proceso para su inicio de ejecución en el año 2013.

Para el caso particular del proyecto no hubo alguna causalidad por parte de la disponibilidad de terreno, que ocasionaran retrasos en los trabajos de las obras. Como comentario podemos decir, que la problemática de disponibilidad de terreno es tema recurrente en los Proyectos Viales, y que debido al poco tiempo que se tiene para lograr una adecuada gestión de liberación de afectaciones, en

algunos casos se han presentado ampliaciones de plazos de obra, debido a la falta de disponibilidad de terreno.

CAPÍTULO III PROPUESTA PARA LA GESTIÓN DE AFECTACIONES

El presente capítulo abarca la problemática presente en la Gestión de las afectaciones en los Proyecto de Infraestructura Vial, y de la misma manera se propone un mecanismo de solución, a fin de minimizar los posibles impactos negativos que puedan sufrir la población afectada, así como también el estado peruano.

Ante la necesidad de liberar las áreas ocupadas por la población para ejecutar en dichos espacios las obras requeridas en los proyectos, en los Estudios de Ingeniería se trata el tema basándose en las normativas y políticas establecidas por las entidades involucradas. Los PACRIs, formulados en el componente Ambiental de los Estudios, formulan y diseñan el plan de acuerdo al entorno particular afectado en la vía, proponiendo programas para su implementación y ejecución.

Al no existir o ser prácticamente nulo el registro de inscripción del Derecho de Vía, el desarrollo de los proyectos de infraestructura vial se enfrenta con dicha situación, siendo necesario planificar actividades que estarán relacionadas al proceso de liberación de áreas que han sido ocupadas por los pobladores a lo largo de la carretera. A través del tiempo, un aspecto que ha contribuido a la generación de la problemática mencionada, es la carencia de lineamientos o programas que permitan preservar las áreas relacionadas al Derecho de Vía.

Actualmente el proceso de implementación del PACRI se inicia una vez que se cuenta con la aprobación de los Estudios Definitivos en la parte ambiental, siendo la DGASA como autoridad ambiental del sector transporte, la encargada de aprobarlo.

El actual procedimiento de los PACRIs está provocando que se generen una serie de efectos adversos a las partes involucradas (población y estado), siendo la población la parte más sensible al sentirse vulnerada en sus derechos. Podemos mencionar los siguientes efectos que se están produciendo en las ejecuciones de los PACRIs:

Aparición constante de conflictos de carácter social y legal con la población afectada durante la ejecución de las obras, lo cual podría provocar paralizaciones de las obras.

Generación de extemporaneidad en la compensación de las afectaciones, siendo la población la parte más afectada ante esta situación, con pérdidas económicas y calidad de vida.

Generación de mayores costos no programados para la implementación del PACRI, con consecuencias económicas para la entidad.

Los posibles efectos mencionados líneas arriba, tienen un origen común que es el actual Sistema de Gestión del PACRI, contribuyendo también a las limitaciones que posee la entidad en cuanto a sus procesos administrativos que conllevan mucho tiempo.

3.1 Procesos

Teniendo claro que los objetivos del PACRI son: el mejoramiento de las condiciones socioeconómicas de vida de la población afectada, así como el minimizar los impactos socioeconómicos que se deriven de la liberalización de las áreas afectadas por la ejecución del Proyecto. Desde el punto de vista de la entidad, el objetivo que también se persigue es el de lograr la inscripción del Derecho de Vía a su favor, y así poseer el mecanismo legal para su preservación.

El Proceso que sigue la inscripción del Derecho de Vía, es un proceso largo en plazos, debido a los diferentes mecanismos administrativos que se tienen que realizar. Todo el proceso implica en su primera parte la liberación de las áreas comprometidas para el proyecto, y en su segunda parte el procedimiento de adquisición e inscripción de las áreas a favor del estado.

En la figura N°3.1 se puede observar el proceso general del PACRI, el cual tiene un tiempo estimado total de 3 a 3.5 años pudiendo en algunos ser mayor dependiendo de la magnitud del Proyecto, centrándonos solamente a lo que se refiere la liberación de áreas, se estima que dicho proceso pueda estar durando entre 8 a 24 meses, siendo este tiempo crucial para efectos de disponibilidad de terreno en obra, pero lo que viene sucediendo actualmente en el desarrollo de los Proyectos Viales es que el inicio de la implementación del PACRI se realiza solamente con unos pocos meses de anticipación al inicio de las obras del Proyecto, por lo cual se están corriendo muchos riesgos para el éxito del objetivos, y a su vez se están generando una serie de efectos adversos para las partes.



Figura N°3.1.- Proceso General de inscripción del Derecho de Vía

En lo correspondiente al procedimiento de Saneamiento Físico-Legal de las áreas afectadas, su objetivo es el de sanear los predios a fin de poder inscribirlos en los Registros Públicos a favor de la entidad. Este procedimiento puede variar en sus plazos dependiendo de las condiciones en la que se presente el predio. La figura N°3.2 muestra los plazos estimados correspondientes, siendo el caso más favorable con 30 días, y para el más desfavorable con 240 días.

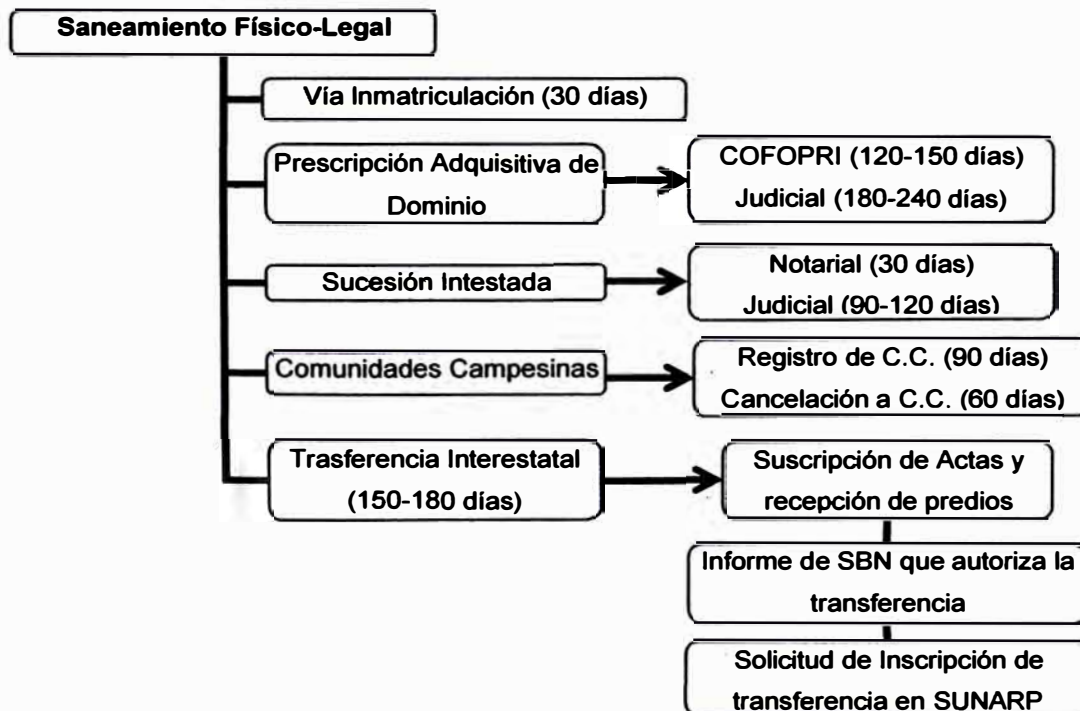


Figura N°3.2.- Proceso de Saneamiento Físico-Legal

En cuanto al Proceso de Adquisición e Inscripción de Áreas, ya no tiene vinculación directa con la etapa de liberación de áreas, pero su desarrollo si tiene implicancia directa con los objetivos que persigue el PACRI, ya que el proceso en mención puede llegar a impactar de una manera directa a la población afectada en el tema socioeconómico, y de alguna forma también al Estado. La figura N°3.3 muestra los plazos estimados correspondientes al proceso en mención, siendo para el caso más favorable 460 días, y para el caso más desfavorable 540 días.

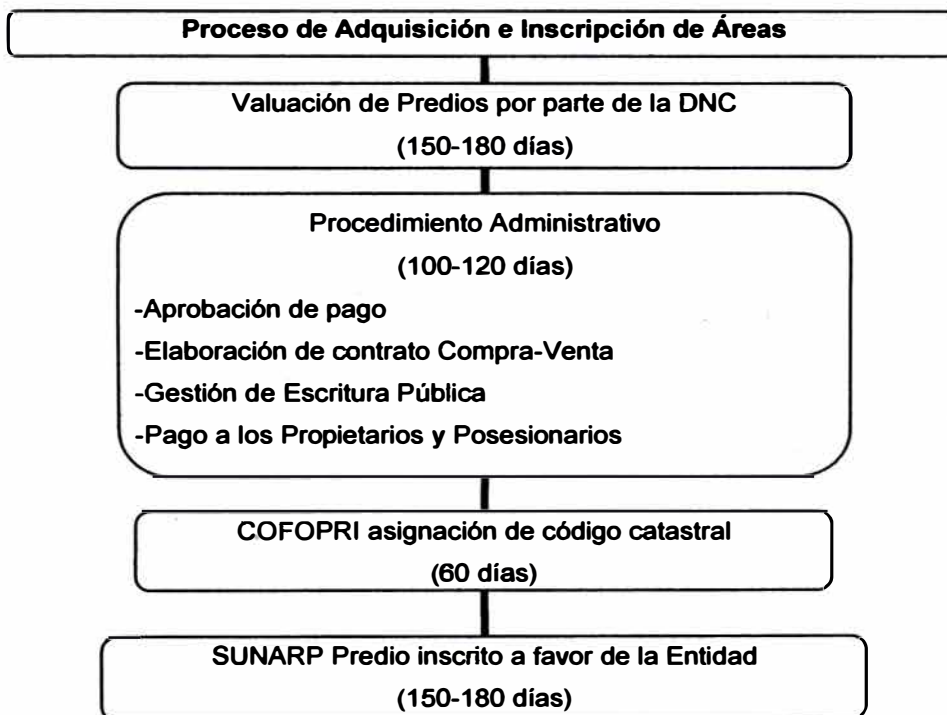


Figura N°3.3.- Proceso de Adquisición e Inscripción de Áreas

3.2 Propuesta

Por lo visto en el Capítulo II con el análisis del PACRI del proyecto “Mejoramiento y Rehabilitación de la Carretera Lunahuaná - DV. Yauyos - Chupaca Tramo: Ronchas - Chupaca”, la declaración de su viabilidad tuvo como fecha marzo de 2005, la implementación del PACRI de dicho proyecto empezó una vez después de la aprobación del Estudio Definitivo de Impacto Ambiental que fue en julio de 2009, y la fecha de inicio de obras fue en febrero de 2010. Entonces, se puede notar que el mecanismo adoptado entre la formulación del PACRI, implementación del PACRI y ejecución de las obras, no es lo suficientemente óptimo, debido al escaso tiempo que se cuenta para realizar las gestiones necesarias para liberación de terrenos.

Con el propósito de optimizar la Gestión de liberación, se va a analizar el actual proceso que sigue la implementación y ejecución del PACRI, y se planteará una alternativa de solución para poder optimizar el proceso.

La figura N°3.4 muestra el procedimiento del PACRI realizado para el caso del Proyecto Vial visto en el Capítulo II, en donde se puede observar que el proceso se puede alargar hasta mucho tiempo después de culminado los trabajos de obra, y con lo cual conlleva a generar una serie impactos negativos a los involucrados. Como alternativa de solución se observa una propuesta, que se basa en realizar el PACRI una vez obtenida la vialidad del Proyecto.

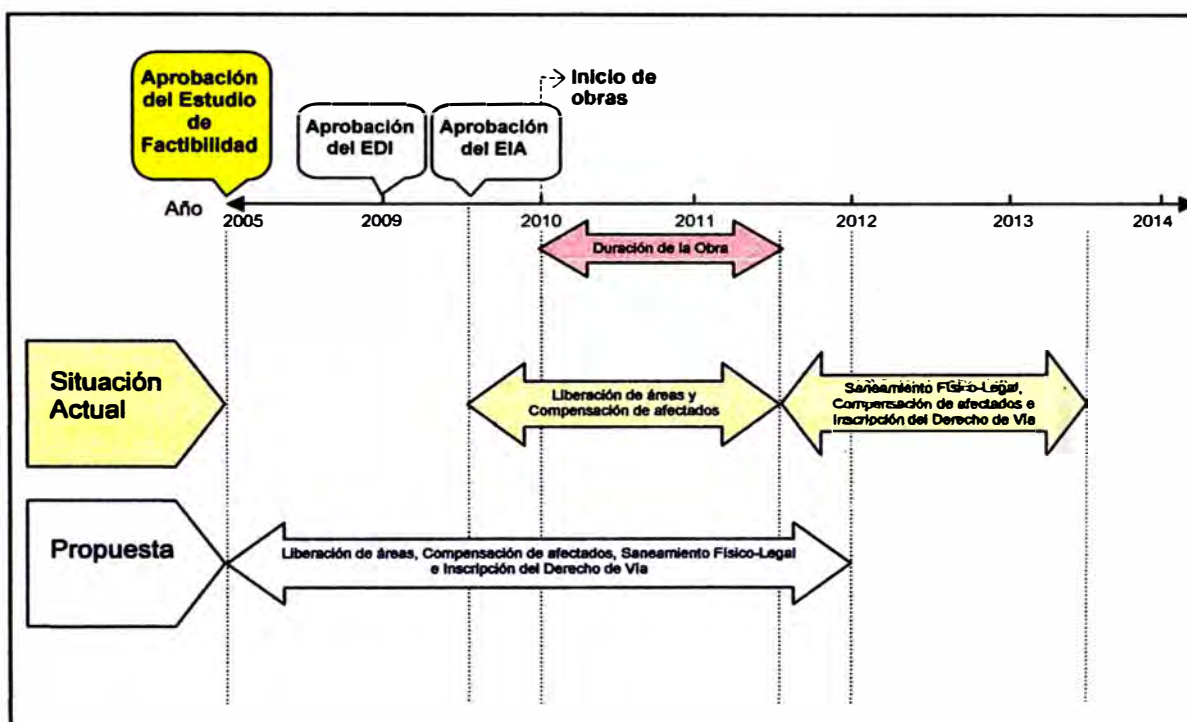


Figura N°3.4.- Procedimiento del PACRI en su Situación Actual y mediante la alternativa propuesta

Procedimiento de la Propuesta

1. Iniciar la implementación del PACRI una vez de obtenida la viabilidad del Proyecto.
2. Realizar la evaluación del diagnóstico Técnico-Legal de los predios afectados por el Proyecto Vial, en base a lo desarrollado previamente en el Estudio de Factibilidad.
3. Realizar el Saneamiento Fisco-Legal en paralelo con la inscripción del Derecho de Vía.
4. Iniciar la liberación de las áreas ocupadas dentro del Derecho de Vía.

3.3 Efectos e Impactos

El presente punto consistente en identificar los efectos e impactos que conlleva en ejecutar el PACRI mediante su situación actual y lo que implicaría en ejecutarlo a través de la alternativa propuesta.

Situación Actual

Efectos

- Desplazamiento inmediato de la población de sus viviendas por ubicarse dentro del Derecho de Vía y por el requerimiento de las áreas para la ejecución de la obras.
- Asentamiento de la población desplazada en viviendas alquiladas por parte de la Entidad, hasta que reciban su compensación económica.
- Generación de conflictos sociales y legales con la población afectada durante la ejecución de las obras.
- Excesiva demora en las compensaciones a los afectados, debido muchas veces a que se tienen que reformular los expedientes Técnico-Legales de los afectados y seguir el procedimiento consecuente que toma diversos procesos.
- Negociación directa por parte de la población afectada con el contratista de la obra, a fin de recibir algún tipo compensación para permitir el uso de las áreas afectadas.
- Generación de mayores costos para la Entidad por la implementación del PACRI.

Impactos

- Disminución de la calidad de vida o pérdidas económicas de la población afectada.
- Manifestaciones locales en contra del Proyecto, provocando posibles paralizaciones en los trabajos.
- Pérdidas económicas para la Entidad, con gastos que podrían evitarse de aplicar un óptimo Plan.

3.4 Ventajas y Desventajas

El implantar la Propuesta para la Gestión de las afectaciones en los Proyectos Viales, visto en los puntos anteriores, tiene una serie de ventajas a comparación con la situación actual, pero la Propuesta exige algunas redefiniciones en las políticas establecidas por la Entidad en cuanto a la elaboración de los Estudios de los Proyectos Viales, como por ejemplo:

- Se tendría que destinar mayor inversión en la elaboración de los Estudios de Factibilidad, para así exigir mayor detalle en cuanto al diseño del PACRI, ya que generaría un gran avance en cuestión de plazos, ya que actualmente la información proporcionada de los Estudios Definitivos en este campo, suele presentarse desactualizada u obsoleta, teniéndose que volverse a reformular, lo cual implica pérdida económica y de tiempo.
- Como la ejecución del PACRI lo realizaría PROVIAS Nacional con tiempo anticipado, solamente sería necesario realizar el PACRI en el Estudio Definitivo, en los posibles cambios del trazo de la carretera.

Las ventajas y desventajas que se pueden identificar son las siguientes:

Ventajas

- Mejor trato a la población afectada por el desarrollo del Proyecto Vial, recibiendo su compensación en la fecha adecuada cuando todos los trámites estén realizados.
- Disponibilidad del terreno casi en su totalidad al empezar los trabajos en obra.
- Posibilidad nula de producirse paralizaciones de obra, debido a la disponibilidad de terreno.
- Mitigación de las posibles pérdidas económicas que pueda sufrir la Entidad en la ejecución del PACRI.

Desventaja

- El comenzar a implementar el PACRI después de la Factibilidad del Proyecto, en la fase del Estudio Definitivo del Proyecto pueden surgir cambios de trazo del eje, lo que afectaría directamente a la Implementación del PACRI, esperando que estos cambios sean mínimos, se deben de disponer de las medidas de contingencia oportunas.

CAPÍTULO IV : CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 Conclusiones

- La aplicación de los Programas Sociales en el desarrollo de los proyectos, como el PACRI para el caso de la Infraestructura Vial, refleja la importancia que ha tomado dicho campo en los últimos años, por lo tanto se debe seguir con su mejoramiento a medida que se logren mitigar los impactos negativos que están produciendo actualmente, con la propuesta planteada en el presente Informe de Suficiencia se podrá mejorar la actual gestión de las afectaciones físicas.
- Teniendo como origen de la problemática de las afectaciones a la ocupación del Derecho de Vía, es necesario crear más mecanismos que ayuden a su preservación, actualmente con las normas que se tiene es necesario la acción de las autoridades locales y de la Entidad a cargo, a fin de lograr cumplirlas e implementarlas.
- Del PACRI analizado Carretera Ronchas - Chupaca, se hace notar la falencia del actual Proceso de Gestión, ya que teniendo las obras terminadas en el año 2011, aun se tiene pobladores afectados por compensar y un gran porcentaje de áreas por registrar a favor del Estado.
- Los procesos burocráticos lentos que comprende el PACRI en el Saneamiento Físico-Legal de los predios afectados y en el Proceso de Adquisición e Inscripción de Áreas, hace que la problemática se acreciente aún más, siendo necesario su reformulación.
- Se aprecia también que el actual proceso del PACRI tiene como objetivo primario la liberación de las áreas para la ejecución de la obra, dejándose en un segundo plano los impactos socioeconómicos que puedan sufrir la población afectada.
- En cuanto a los objetivos teóricos que persigue el PACRI se observa que aún no se están llegando a cumplir cabalmente, presentándose en algunos casos efectos contradictorios, ya que en vez de representar una oportunidad de mejora a la población afectada, significa perdida en su ambiente socioeconómico.

4.2 Recomendaciones

- Brindar mayor importancia al desarrollo de los PACRIs en su fase de diseño, para así determinar las principales actividades económicas de la población afectada, de tal manera que se pueden diseñar programas que fortalezcan las potencialidades de la población afectada.
- No solo limitarse en los PACRI a establecer la compensación a los afectados mediante la vía de indemnización económica, sino analizar las realidades locales para plantear alternativas más sostenibles para el bien de las personas, de modo que el concepto de reasentamiento también pueda ser evaluado en las propuestas.
- Se debe de implementar mayores programas de preservación del Derecho de Vía, a fin de salvaguardar la propiedad del Estado, como inspecciones de campo periódicamente, a fin de detectar posibles invasiones.
- Realizar coordinaciones con los Municipios de los centros poblados, a fin de que el Plan de Desarrollo Urbano de las localidades este acorde a los límites del Derecho de Vía y se eduque a la población respecto al tema.
- Realizar la práctica de lecciones aprendidas a los PACRIs desarrollados hasta la fecha, de modo de determinar los éxitos y errores del actual sistema de gestión, y así lograr el aprendizaje de cuales causas están provocando los impactos negativos a las partes, asimismo resaltar los impactos positivos para seguir fortaleciéndolos.

BIBLIOGRAFÍA

- Aylas Choquicota, Sandro David, "Investigación del impacto social económico de las afectaciones físicas del sistema vial "Puente Paucartambo - Oxapampa". Tesis para optar Título Profesional FIC-UNI. Lima, Perú, 2011.
- Banco Interamericano de Desarrollo, "Reasentamiento involuntario en los proyectos del BID", BID, Estados Unidos 1999.
- Corporación Financiera Internacional, "Manual para la preparación de un plan de acción para el reasentamiento", CFI, Estados Unidos 2002.
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones, "Lineamientos para obtener la libre disponibilidad de áreas de terreno para la ejecución de Proyectos Viales", UGE, Lima 2011.
- MTC-PROVIAS NACIONAL (2009) Marco Conceptual de Compensación y Reasentamiento Involuntario. Perú.
- MTC-PROVIAS DEPARTAMENTAL (2005) Marco Conceptual de Compensación y Reasentamiento involuntario. Perú.
- PROVIAS NACIONAL – "Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario del proyecto Mejoramiento y Rehabilitación de la Carretera Lunahuana – DV. Yauyos - Chupaca Tramo: Ronchas Chupaca", MTC, Lima 2009.

ANEXOS

	Pág.
ANEXO A	73
ANEXO B	74
ANEXO C	75
ANEXO D	94

ANEXOS A

376852

NORMAS LEGALES

Comunicaciones, del proceso de selección correspondiente a Concurso Público para la contratación del servicio de reparación de lote de equipos y tarjetas del Sistema Nacional de Gestión y Control del Espectro Radioeléctrico, por tratarse de un servicio que no admite sustitutos y cuyo proveedor es único en el mercado, conforme a lo dispuesto en el literal e) del artículo 19° del Texto Único Ordenado de la Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado, aprobado por Decreto Supremo N° 083-2004-PCM, y el artículo 144° de su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 084-2004-PCM, según el detalle siguiente:

Tipo de contrato	Contratación de servicios
Descripción de la contratación	Reparación de lote de equipos y tarjetas del Sistema Nacional de Gestión y Control del Espectro Radioeléctrico
Plazo de entrega	Ocho (8) meses, contados a partir de la entrega en fábrica de los bienes a reparar.
Valor referencial	S/ 756 536 00 (Setecientos, cincuenta y seis mil quinientos treinta y seis y 00/100 Nuevos Soles)
Fuente de financiamiento	Recursos Directamente Recaudados
Dependencia que contrata	Unidad Ejecutora 001 - Administración General

Artículo 2°.- Autorizar al Director General de la Oficina General de Administración de la Unidad Ejecutora 001 - Administración General del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a fin que realice la contratación del servicio a que se refiere el Artículo 1° de la presente Resolución mediante acciones inmediatas, de conformidad con lo establecido en el artículo 148° del Reglamento de la Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado aprobado por Decreto Supremo N° 084-2004-PCM.

Artículo 3°.- Remitir la presente Resolución, así como los Informes N° 216-2007-MTC/18.01.1, N° 134-2007-MTC/29.02, N° 911-2008-MTC/29.02 y N° 1990-2008-MTC/29.02, de la Dirección General de Control y Supervisión de Comunicaciones, los Informes N° 525-2007-MTC/10.02, N° 373-2008-MTC/10.02, N° 486-2008-MTC/10.02 y N° 537-2008-MTC/10.02, de la Oficina de Abastecimiento de la Oficina General de Administración, así como el Informe N° 1655-2008-MTC/08, de la Oficina General de Asesoría Jurídica, a la Contraloría General de la República y al Consejo Superior de Contrataciones y Adquisiciones del Estado - CONSUCODE, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de su aprobación.

Artículo 4°.- Remitir los actuados a la Secretaría General para que disponga la realización de las acciones correspondientes para la determinación de la responsabilidad a que hubiere lugar.

Artículo 5°.- Publicar, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 147° del Reglamento de la Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado aprobado por Decreto Supremo N° 084-2004-PCM, la presente Resolución Ministerial en el Sistema Electrónico de Adquisiciones y Contrataciones del Estado.

Regístrese, comuníquese y publíquese

VERÓNICA ZAVALA LOMBARDI
Ministra de Transportes y Comunicaciones

230481-1

Precisan derecho de vía de la Carretera Zuñiga - Dv. Yauyos - Chupaca (Ruta PE-24)

RESOLUCIÓN MINISTERIAL
N° 570-2008-MTC/02

Lima, 21 de julio de 2008

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el artículo 2° del Reglamento de Jerarquización Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, el Derecho de Vía es la Faja de terreno de ancho variable dentro del cual se encuentra comprendida la carretera, sus obras complementarias, servicios, áreas

previstas para futuras obras de ensanche o mejoramiento, y zonas de seguridad para el usuario, indicándose que su ancho se establece, en cada caso por Resolución Ministerial.

Que, asimismo, el artículo 4° del Decreto Ley N° 20081 establece que: el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, fijara el derecho de vía, en atención a la categoría y clasificación de las carreteras, así como a las características topográficas de las regiones en las que se ejecuten los proyectos viales.

Que, mediante Informe N° 337-2008-MTC/14.07 la Dirección de Caminos de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, señala que de acuerdo al Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras aprobado por Decreto Supremo N° 034-2007-MTC, la carretera Lunahuana - Dv. Yauyos - Chupaca Tramo Ronchas - Chupaca, es parte de la Ruta PE - 24, Trayectoria Emp. PE-1S (Dv. San Vicente) - San Vicente - Imperial - Lunahuana - Zuñiga - Cotahuasi - Dv. Yauyos - Tomás - San José de Quero - Chupaca - Pte Pilcomayo - Emp. PE - 3S (El Tambo); debiéndose determinar el Derecho de vía de acuerdo a lo dispuesto en la Resolución Suprema N° 333 del 8 de octubre de 1947, que aprueba las Normas Técnicas para Estudio y Construcción de Caminos, así como en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras del año 2001, aprobado por Resolución Directoral N° 143-2001-MTC/15.17 de acuerdo al cual el ancho mínimo absoluto de la faja de dominio o derecho de vía para una carretera de dos carriles (2da. clase) debe ser 20 m. (10 m. a cada lado del eje de la vía), el mismo que en terrenos de topografía quebrada se extenderá hasta 5 m. más allá del borde de los cortes del pie de los terraplenes o del borde más alejado de las obras de drenaje que se construyan, por lo que recomienda se precise el derecho de vía de la Carretera: Zuñiga - Dv. Yauyos - Chupaca, Ruta PE-24.

Que, con Memorandum N° 2233 -2008-MTC/14, el Director General de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, solicita se expida la Resolución Ministerial que precise el derecho de vía antes descrito.

Que, en consecuencia, considerando el marco legal antes citado resulta necesario precisar el derecho de vía de la carretera mencionada.

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto Ley N° 20081 y Decreto Supremo N° 021-2007-MTC.

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Precisar el Derecho de Vía de la Carretera Zuñiga - Dv. Yauyos - Chupaca, (Ruta PE-24), de acuerdo al siguiente detalle:

Carretera	Ruta	Longitud (m)	Departamento	Geometría de la Carretera
Zuñiga - Dv. Yauyos - Chupaca	PE - 24	224+900	Lima y Yauyos	2000 (10 m) a cada lado del eje de la vía

Artículo 2°.- El Derecho de Vía a que se contrae el artículo precedente en terrenos de topografía quebrada se extenderá hasta 5 m. más allá del borde de los cortes del pie de los terraplenes o, del borde más alejado de las obras de drenaje.

Regístrese, comuníquese y publíquese

VERÓNICA ZAVALA LOMBARDI
Ministra de Transportes y Comunicaciones

230482-1

Autorizan a empresa para operar taller de conversión a gas natural vehicular ubicado en el distrito de San Miguel, provincia de Lima

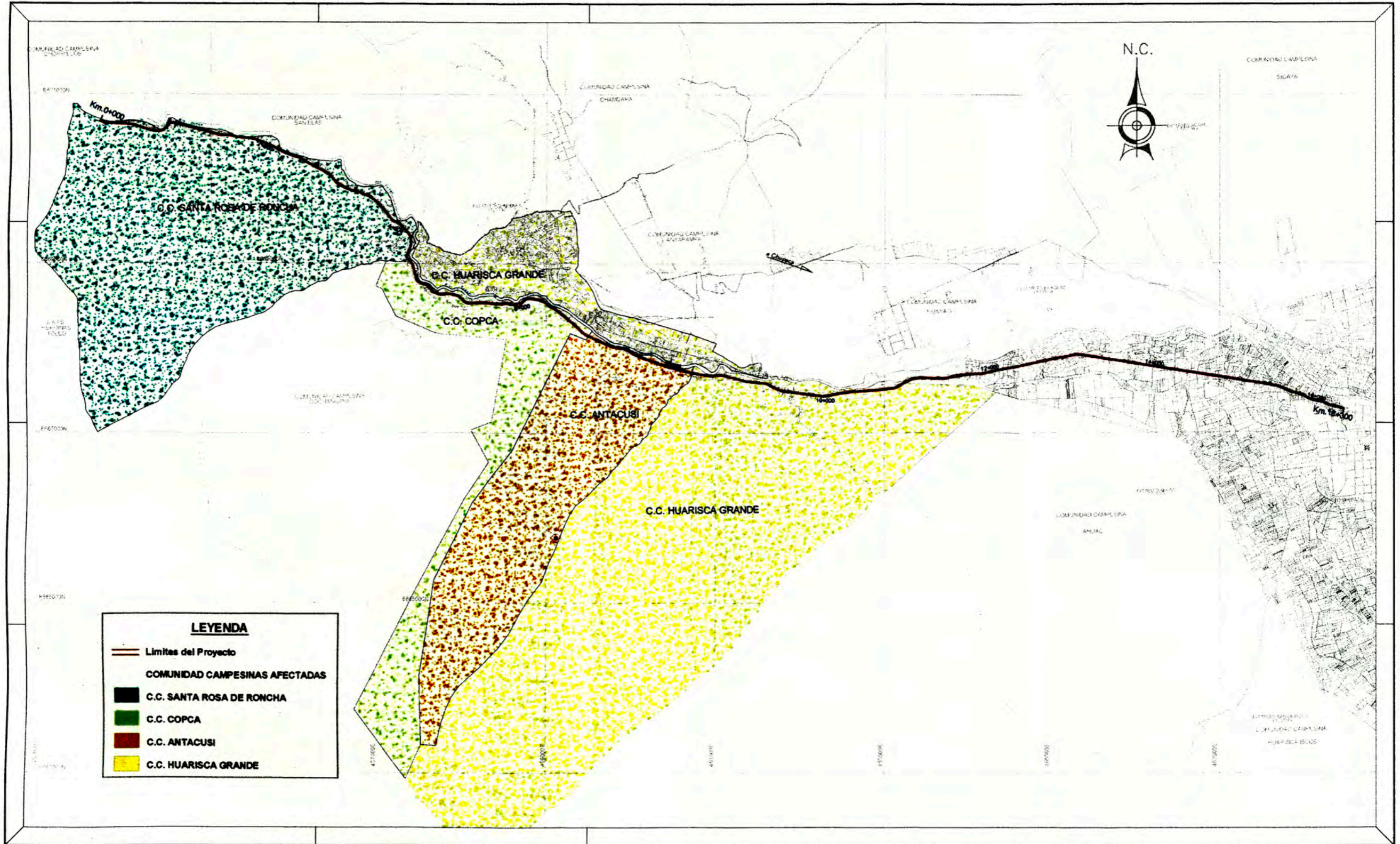
RESOLUCIÓN DIRECTORAL
N° 8780-2008-MTC/15

Lima, 10 de julio de 2008

VISTOS:

El Parte Diario registrado con No. 055509 y el expediente N° 2008-018214 presentados por ALESE S.A.C.

ANEXOS B



ANEXOS C

Relación de viviendas afectadas

CÓDIGOS	PROGRESIVAS	L A D O	NOMBRE DEL AFECTADO	TIPO DE AFECTACIÓN	CENTRO POBLADO
T-CHU-C-001	0+063 - 0+075	D	Marcelina Díaz de Ballasco	letrina y muro tapial	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-002	0+258 - 0+270	I	Dimas de la Cruz Ballasco	vivienda de 2 pisos	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-003	0+267 - 0+274	I	Elias Ballasco y Julio de la Cruz	vivienda de 2 pisos	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-004	0+263 - 0+279	I	Julia Quinto	vivienda de 2 pisos	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-005	0+283 - 0+302	I	Yofosina Quinto de la Cruz	vivienda de 1 piso	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-006	0+302 - 0+317	I	Fernando Garay Garay	vivienda de 1 piso	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-007	0+338 - 0+358	I	Clemente Mucha Garay	vivienda de 2 pisos	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-008	0+355 - 0+368	I	Dionisia Díaz Mendoza y Lorenzo Mucha	vivienda de 1 piso	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-009	0+366 - 0+404	I	Vivienda, Tienda, Jugueria	vivienda de 2 pisos	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-010	0+404 - 0+435	D	Natalia Rojas de la Cruz y Zenon Inga Lapa	vivienda de 1 piso	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-011	0+413 - 0+425	I	Fernando Garay Garay	vivienda de 2 pisos	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-012	0+435 - 0+444	I	Dina de la Cruz	vivienda de 1 piso	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-013	0+481 - 0+497	D	Seosimo Deodulio Chalo de La Cruz	vivienda de 2 pisos	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-014	0+498 - 0+506	I	Rogelio Mucha	vivienda de 2 pisos	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-015	0+502 - 0+519	I	Alejandro Mucha	vivienda de 2 pisos	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-016	0+506 - 0+515	D	Yolanda Mucha	Quiosco	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-017	0+522 - 0+544	I	Ricardina Blancas	vivienda de 1 piso	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-018	0+540 - 0+551	D	Dario Garay	vivienda de 1 piso	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-019	0+544 - 0+554	I	Alejandrina Galbàn	vivienda de 1 piso	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-020	0+563 - 0+572	I	Alejandrina Galbàn	vivienda de 1 piso	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-021	0+587 - 0+600	I	Australia de la Cruz Garay	vivienda de 2 pisos	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-022	0+601 - 0+616	I	María Celestina Minaya	vivienda de 2 pisos	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-023	0+616 - 0+625	I	Irene de la Cruz Garay	vivienda de 2 pisos	Sta. Rosa

CÓDIGOS	PROGRESIVAS	L A D O	NOMBRE DEL AFECTADO	TIPO DE AFECTACIÓN	CENTRO POBLADO
					Ronchas
T-CHU-C-024	0+665 - 0+679	I	Estela Garay	vivienda de 2 pisos	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-025	0+678 - 0+687	I	Felipe Alvarado Ballasco	vivienda de 1 piso	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-026	0+687 - 0+692	I	Juana Medina Quinto	paredes	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-027	0+689 - 0+702	I	Juana Medina Quinto	vivienda de 1 piso	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-028	0+703 - 0+714	I	Juana Medina Quinto	vivienda de 2 pisos	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-029	0+719 - 0+749	I	Amancio Quinto de la Cruz	vivienda de 1 piso	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-030	0+826 - 0+858	I	Amancio Quinto de la Cruz	vivienda de 2 pisos	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-031	0+923 - 0+936	I	Hugo Rojas de la Cruz	vivienda de 2 pisos	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-032	0+976 - 0+990	I	Alfonso Rojas Baquerizo	vivienda de 1 piso	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-033	0+990 - 1+006	I	Augusto Casas Bruno	vivienda de 1 piso	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-034	1+007 - 1+021	I	Maximiliana Mucha Baquerizo	vivienda de 2 pisos	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-035	1+021 - 1+030	I	Sixto Quinto de la Cruz	vivienda de 1 piso	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-036	1+039 - 1+060	I	Dario Garay de la Cruz	vivienda de 2 pisos	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-037	1+061 - 1+083	I	Honorio Rojas de la Cruz	vivienda de 1 piso	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-038	1+207 - 12+115	I	María Rojas	vivienda de 1 piso	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-C-039	1+215 - 1+228	I	Gregoria Arana	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-040	2+713 - 2+721	D	Gregoria Arana	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-041	2+827 - 2+837	D	Gregoria Arana	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-042	2+880 - 2+895	D	Delfina Vilchez de Pastrana	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-043	2+895 - 2+911	D	Leoncio Saavedra Mellano	vivienda de 2 pisos	Angasmayo
T-CHU-C-044	2+919 - 2+935	D	Delfina Vilchez Baquerizo	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-045	2+895 - 2+911	D	Gliseria Lagos Vilchez	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-046	3+355 - 3+361	D	Daria Vilchez	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-047	3+385 - 3+393	D	Gelacio Córdova	cercos	Angasmayo
T-CHU-C-048	3+393 - 3+401	D	Marcelina Fuica Lindo	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-049	3+401 - 3+408	D	Teodosia Vilchez Canchumanya	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-050	3+482 - 3+497	D	Gregorio Lagos Vilchez	vivienda de 2 pisos	Angasmayo

CÓDIGOS	PROGRESIVAS	L A D O	NOMBRE DEL AFECTADO	TIPO DE AFECTACIÓN	CENTRO POBLADO
T-CHU-C-051	3+497 - 3+507	D	Mario Huamani Lagos o Pablo Lagos Vilchez	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-052	3+536 - 3+552	D	Delfina Vilchez Q Apolonio Apolinario V.	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-053	3+573 - 3+588	D	Macedonio Vilchez	vivienda de 2 pisos	Angasmayo
T-CHU-C-054	3+590 - 3+605	D	Pablo Vilchez Arcos y Elena Vilchez Ordoñez	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-055	3+605 - 3+612	D	Eusebia Vilchez Lago	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-056	3+629 - 3+639	D	Felipe Aquino Taza	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-057	3+670 - 3+680	D	Felipe Aquino Taza	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-058	3+682 - 3+696	D	Román Flores Hilario	vivienda de 2 pisos	Angasmayo
T-CHU-C-059	3+724 - 3+737	D	Román Flores Hilario	vivienda de 2 pisos	Angasmayo
T-CHU-C-060	3+737 - 3+806	D	Román Flores Hilario	muro	Angasmayo
T-CHU-C-061	3+805 - 3+832	D	Román Flores Hilario	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-062	3+834 - 3+842	D	Victoria Camargo	vivienda de 2 pisos	Angasmayo
T-CHU-C-063	3+842 - 3+848	D	Maruja Vilchez Baquerizo	vivienda de 2 pisos	Angasmayo
T-CHU-C-064	3+848 - 3+861	D	Enrique Vilchez Aquino	vivienda de 2 pisos	Angasmayo
T-CHU-C-065	3+914 - 3+930	D	Adriana Orihuela Vilchez	vivienda de 2 pisos	Angasmayo
T-CHU-C-066	3+932 - 3+953	D	Adriana Orihuela Vilchez	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-067	3+964 - 3+975	I	Adriana Orihuela Vilchez	vivienda de 2 pisos	Angasmayo
T-CHU-C-068	3+992 - 4+003	D	Adriana Orihuela Vilchez	vivienda de 2 pisos	Angasmayo
T-CHU-C-069	4+031 - 4+052	I	Adriana Orihuela Vilchez	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-070	4+052 - 4+062	I	Antonio Vilchez	1 piso con sótano	Angasmayo
T-CHU-C-071	4+062 - 4+089	I	Antonio Vilchez	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-072	4+112 - 4+122	I	Roque Odoñez Vilchez	vivienda de 2 pisos	Angasmayo
T-CHU-C-073	4+174 - 4+200	D	Roque Odoñez Vilchez	paredes	Angasmayo
T-CHU-C-074	4+438 - 4+450	D	Sebastiana Ordoñez	vivienda de 1 piso	Angasmayo
T-CHU-C-075	4+463 - 4+481	D	Sebastiana Ordoñez	paredes	Copca
T-CHU-C-076	4+487 - 4+499	D	Sebastiana Ordoñez	vivienda de 1 piso, muro	Copca
T-CHU-C-077	4+547 - 4+567	I	Sebastiana Ordoñez	vivienda de 1 piso	Copca
T-CHU-C-078	4+552 - 4+566	I	Sebastiana Ordoñez	vivienda de 1 piso	Copca
T-CHU-C-079	5+119 - 5+133	D	Hugo Huanalaya Galván y Carolina Samaniego Lazo	vivienda de 2 pisos	Copca
T-CHU-C-080	5+169 - 5+187	D	Casimira Galvan Casallo	vivienda de 2 pisos	Copca
T-CHU-C-081	5+187 - 5+195	D	Dionisio Arriola Alvarado	vivienda de 2 pisos	Copca
T-CHU-C-082	5+195 - 5+203	D	Clarisa Nilda Lazo Cangalaya	vivienda de 2 pisos	Copca

CÓDIGOS	PROGRESIVAS	L A D O	NOMBRE DEL AFECTADO	TIPO DE AFECTACIÓN	CENTRO POBLADO
T-CHU-C-083	5+203 - 5+211	D	Samudio Rojas Cancalaya	muro	Copca
T-CHU-C-084	5+211 - 5+223	D	Francisca Vilchez Villanueva	vivienda de 2 pisos	Copca
T-CHU-C-085	5+223 - 5+229	D	Filomeno Lazo Inga	vivienda de 2 pisos	Copca
T-CHU-C-086	6+528 - 6+545	I	Filomeno Lazo Inga	1 piso paredes	Izcuhuatian a
T-CHU-C-087	6+545 - 6+551	I	Filomeno Lazo Inga	vivienda de 1 piso	Izcuhuatian a
T-CHU-C-088	6+544 - 6+563	D	Filomeno Lazo Inga	vivienda de 2 pisos	Izcuhuatian a
T-CHU-C-089	6+605 - 6+617	I	Filomeno Lazo Inga	vivienda de 1 piso	Izcuhuatian a
T-CHU-C-090	6+617 - 6+632	I	Filomeno Lazo Inga	vivienda de 1 piso	Izcuhuatian a
T-CHU-C-091	6+639 - 6+669	I	Beterbo Ordoñez	vivienda de 1 piso	Izcuhuatian a
T-CHU-C-092	6+721 - 6+735	D	Oswaldo Salvador Villanueva	1 piso paredes	Izcuhuatian a
T-CHU-C-093	6+783 - 6+795	I	Oswaldo Salvador Villanueva	2 pisos paredes	Izcuhuatian a
T-CHU-C-094	6+796 - 6+805	D	Beterbo Ordoñez	vivienda de 1 piso	Izcuhuatian a
T-CHU-C-095	6+956 - 6+966	I	Beterbo Ordoñez	vivienda de 2 pisos	Izcuhuatian a
T-CHU-C-096	6+988 - 6+998	D	Lucio Malpartida Córdova	1 piso paredes	Izcuhuatian a
T-CHU-C-097	7+781 - 7+800	D	Lucio Malpartida Córdova	vivienda de 2 pisos	Antacusi
T-CHU-C-098	8+328 - 8+338	D	Lucio Malpartida Córdova	vivienda de 1 piso	Antacusi
T-CHU-C-099	8+338 - 8+347	D	Lucio Malpartida Córdova	vivienda de 2 pisos	Antacusi
T-CHU-C-100	8+785 - 8+812	D	Lucio Malpartida Córdova	vivienda de 2 pisos	Huarisca
T-CHU-C-101	8+925 - 8+933	D	Lucio Malpartida Córdova	vivienda de 2 pisos	Huarisca
T-CHU-C-102	8+941 - 8+949	D	Lucio Malpartida Córdova	vivienda de 2 pisos	Huarisca
T-CHU-C-103	8+984 - 8+992	D	Zolezzi Marquez Oteo	vivienda de 2 pisos	Huarisca
T-CHU-C-104	9+009 - 9+016	D	Zolezzi Marquez Oteo	vivienda de 1 piso	Huarisca
T-CHU-C-105	9+016 - 9+023	D	Salomé Cerrón Meza	vivienda de 2 pisos	Huarisca
T-CHU-C-106	9+024 - 9+032	D	Alejandro Cerrón Vilchez	vivienda de 2 pisos	Huarisca
T-CHU-C-107	9+034 - 9+042	D	Gregorio Cerrón Vilchez	vivienda de 2 pisos	Huarisca
T-CHU-C-108	9+048 - 9+080	D	Guillermo Lindo Díaz	muro	Huarisca
T-CHU-C-109	9+061 - 9+067	I	Guillermo Lindo Díaz	vivienda de 1 piso	Huarisca

CÓDIGOS	PROGRESIVAS	L A D O	NOMBRE DEL AFECTADO	TIPO DE AFECTACIÓN	CENTRO POBLADO
T-CHU-C-110	9+092 - 9+097	I	Guillermo Lindo Díaz	vivienda de 1 piso	Huarisca
T-CHU-C-111	9+107 - 9+131	I	Enriqueta Castro Martínez	vivienda de 1 piso	Huarisca
T-CHU-C-112	9+216 - 9+230	D	Urbano Lazo Bamera	muro	Huarisca
T-CHU-C-113	9+236 - 9+243	D	Consuelo Minaya Layo	vivienda de 2 pisos	Huarisca
T-CHU-C-114	9+243 - 9+249	D	Víctor Carrion Tacza	vivienda de 2 pisos	Huarisca
T-CHU-C-115	9+247 - 9+258	D	Víctor Carrion Tacza	vivienda de 1 piso, muro	Huarisca
T-CHU-C-116	9+264 - 9+295	D	Víctor Carrion Tacza	vivienda, patio	Huarisca
T-CHU-C-117	9+396 - 9+402	D	Víctor Carrion Tacza	vivienda de 2 pisos	Huarisca
T-CHU-C-118	9+407 - 9+421	D	Víctor Carrion Tacza	vivienda de 1 piso, muro	Huarisca
T-CHU-C-119	9+426 - 9+433	D	Víctor Carrion Tacza	paredes	Huarisca
T-CHU-C-120	9+552 - 9+558	I	Víctor Carrion Tacza	vivienda de 2 pisos	Huarisca
T-CHU-C-121	9+749 - 9+762	D	Víctor Carrion Tacza	vivienda de 1 piso	Huarisca
T-CHU-C-122	9+762 - 9+776	D	Oliver Lazo Santana	vivienda/muro	Huarisca
T-CHU-C-123	9+759 - 9+778	I	Enrique Carrillo Garay	muro	Huarisca
T-CHU-C-124	9+851 - 9+857	I	Guillermina Madueño Damián	vivienda de 1 piso	Huarisca
T-CHU-C-125	9+944 - 9+976	D	Cosme de la Cruz	corralón	Huarisca
T-CHU-C-126	9+997 - 10+011	D	Cosme de la Cruz	vivienda de 2 pisos	Huarisca
T-CHU-C-127	11+232 - 11+239	D	Oscar Orihuela Casas Rosa Ordoñez Carhuamaca	vivienda de 1 piso	Callaballauri
T-CHU-C-128	11+277 - 11+296	D	Carlos Santana Tacunan Rosa Orihuela Casas	vivienda de 2 pisos	Callaballauri
T-CHU-C-129	11+401 - 11+427	I	Angel Mario Maravi Oropeza Felicitas Nelida Ortega de Maravi	corralón	Callaballauri
T-CHU-C-130	11+621 - 11+633	D	Aquina Orihuela, Pablo Quilca	vivienda de 2 pisos	Callaballauri
T-CHU-C-131	11+652 - 11+658	D	Aquina Orihuela, Pablo Quilca	paredes	Callaballauri
T-CHU-C-132	12+783 - 12+809	D	Victor Astete Vílchez	vivienda de 1 piso	Callaballauri
T-CHU-C-133	13+585 - 13+611	D	Miguel Pérez Rojas	vivienda de 1 piso	Chupaca
T-CHU-C-134	15+120 - 15+153	I	Miguel Pérez Rojas	vivienda de 2 pisos	Chupaca
T-CHU-C-135	15+295 - 15+317	I	Miguel Pérez Rojas	FALTA FOTO	Chupaca
T-CHU-C-136	15+455 - 15+472	D	Miguel Pérez Rojas	vivienda de 1 piso	Chupaca
T-CHU-C-137	15+600 - 15+610	D	Miguel Pérez Rojas	vivienda de 1 piso	Chupaca
T-CHU-C-138	15+969 - 15+976	D	Miguel Pérez Rojas	muro	Chupaca
T-CHU-C-139	16+016 - 16+045	D	Alejandro Quiñones	vivienda, corralón	Chupaca
T-CHU-C-140	16+116 - 16+129	D	Simón Raul Patiño Salcedo	vivienda de 1 piso	Chupaca
T-CHU-C-141	16+145 - 16+165	D	Simón Raul Patiño Salcedo	vivienda de 1 piso	Chupaca

Relación de terrenos Agrícolas afectados

CÓDIGOS	PROGRESIVAS		LADO	NOMBRE DEL AFECTADO	CENTRO POBLADO
	INICIO	FINAL			
T-CHU-001	0+000	0+070	D	Bartolome Díaz Mendoza - Carmela Santana Medina	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-002	0+095	0+180	D	Marcelina Díaz Ballasco	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-003	0+310	0+328	I	Fernando Garay Garay - Casilda Lindo Samaniego	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-004	0+390	0+400	D	Marina Bertha Salvador Rojas	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-005	0+400	0+412	D	Natalia Rojas De La Cruz	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-006	0+430	0+438	I	Basilio Mucha De La Cruz - Gloria Marcelina Vílchez	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-007	0+510	0+530	I	Juana Mucha Díaz	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-008	0+572	0+582	I	Florencio Garay	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-009	0+615	0+630	D	Crema De La Cruz	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-010	0+630	0+650	I	Crema De La Cruz	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-011	0+690	0+703	D	Nelly Vílchez	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-012	0+688	0+691	I	Juana Medina Quinto	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-013	0+691	0+696	I	Emilio Medina Quinto - Felipa Mauricia Vílchez Alvarado	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-014	0+696	0+717	I	Juvencio Quinto Díaz	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-015	0+720	0+750	I	Amancio Quinto De La Cruz	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-016	0+785	0+825	D	Pedro Díaz Mucha - Eugenia Lozano Tacza	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-017	0+830	0+857	D	Aníbal De La Cruz Garay - Erinda Minaya Lazo	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-018	0+860	0+880	D	Hugo Rojas De La Cruz	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-019	0+900	0+920	I	Maximo Olegua Medina	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-020	0+935	0+945	I	Hugo Rojas De La Cruz	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-021	0+945	0+950	I	Honorio Rojas De La Cruz - Edaclides Cordova De Rojas	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-022	0+950	0+955	I	Florencia Díaz Mucha	Sta. Rosa Ronchas

CÓDIGOS	PROGRESIVAS		LADO	NOMBRE DEL AFECTADO	CENTRO POBLADO
	INICIO	FINAL			
T-CHU-023	0+955	- 0+975	I	Mariza Elva Rojas Quiñones	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-024	1+010	- 1+035	D	Maximiliana Celestina Mucha Baquerizo	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-025	1+010	- 1+018	I	Maximiliana Celestina Mucha Baquerizo	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-026	1+030	- 1+040	I	Dario Garay De La Cruz	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-027	1+083	- 1+097	I	Armando Garay	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-028	1+097	- 1+126	I	Florencio Garay	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-029	1+126	- 1+142	I	Honorio Rojas De La Cruz - Edaclides Córdova De Rojas	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-030	1+142	- 1+162	I	Paulina Salvatierra Millan	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-031	1+162	- 1+175	I	Julia Baquerizo Taxa	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-032	1+175	- 1+188	I	Maximiliano Mucha Garay - Florencia Quispealaya Lazo	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-033	1+188	- 1+200	I	Fernando Mucha Díaz	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-034	1+225	- 1+245	I	Alfredo Rojas Basquerizo	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-035	1+245	- 1+260	I	Fernando Garay Garay	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-036	1+260	- 1+275	I	Hugo Huaynalaya Galvan-Paulina Lazo Samaniego	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-037	1+275	- 1+305	I	Armando Garay Garay	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-038	1+305	- 1+340	I	Clemente Mucha Garay Domitila Estrada de Mucha	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-039	1+340	- 1+370	I	Álvaro de la Cruz	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-040	1+470	- 1+490	I	Jerónimo Garay Mucha	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-041	1+515	- 1+540	I	Estelita Otiliana Garay Garay Luis Urcuhuaranga Atencio	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-042	1+540	- 1+600	I	Simeón Arana Ballasco	Sta. Rosa Ronchas
T-CHU-043	1+630	- 1+660	I	Nolberto Medina de la Cruz	Angasmayo
T-CHU-044	1+938	- 2+050	I	Marina Bertha Salvador Rojas	Angasmayo
T-CHU-045	1+940	- 1+975	D	Alfonso Rojas Baquerizo Justina de la Cruz Tello	Angasmayo
T-CHU-046	2+120	- 2+138	I	No se Ubico	Angasmayo

CÓDIGOS	PROGRESIVAS		LADO	NOMBRE DEL AFECTADO	CENTRO POBLADO
	INICIO	FINAL			
T-CHU-047	2+570	- 2+595	D	Alfonso Rojas Baquerizo Justina de la Cruz Tello	Angasmayo
T-CHU-048	2+556	- 2+600	I	José Jacinto Taype	Angasmayo
T-CHU-049	2+645	- 2+660	I	No se Ubico	Angasmayo
T-CHU-050	2+710	- 2+720	D	Marcelina Baquerizo	Angasmayo
T-CHU-051	2+770	- 2+778	I	No se Ubico	Angasmayo
T-CHU-052	2+825	- 2+830	D	Delfina Vílchez de Pastrana	Angasmayo
T-CHU-053	2+880	- 2+885	D	Delfina Vílchez de Pastrana	Angasmayo
T-CHU-054	2+885	- 2+890	D	Delfina Vílchez de Pastrana	Angasmayo
T-CHU-055	2+890	- 2+895	D	Delfina Vílchez de Pastrana	Angasmayo
T-CHU-056	2+900	- 2+910	D	Leoncio Saavedra Mellado Marcelina Valdez Quispe	Angasmayo
T-CHU-057	2+920	- 2+935	D	Delfina Vílchez de Pastrana	Angasmayo
T-CHU-058	2+950	- 3+010	D	Maximo Mucha Garay Florencia Quispealaya Lazo	Angasmayo
T-CHU-059	3+210	- 3+295	D	Victoria Vílchez Garay	Angasmayo
T-CHU-060	3+230	- 3+258	I	Delfina Vílchez de Pastrana	Angasmayo
T-CHU-061	3+258	- 3+290	I	Benedicta Anastasia Vílchez de Poma	Angasmayo
T-CHU-062	3+355	- 3+360	D	Pedro Vílchez Aquino	Angasmayo
T-CHU-063	3+390	- 3+395	D	Gelacio Córdova Lazo Elena Clara Vílchez de Córdova	Angasmayo
T-CHU-064	3+395	- 3+400	D	Claudio Lafos Hilario	Angasmayo
T-CHU-065	3+400	- 3+410	D	Teodocia Vílchez Canchumanya	Angasmayo
T-CHU-066	3+415	- 3+420	D	Silvestre Vílchez Arroyo	Angasmayo
T-CHU-067	3+435	- 3+445	D	Hiduvisa Vílchez	Angasmayo
T-CHU-068	3+520	- 3+532	D	Apolinario Arcos Vílchez	Angasmayo
T-CHU-069	3+575	- 3+580	D	Felomena Arcos Valle	Angasmayo
T-CHU-070	3+610	- 3+620	D	José de la Cruz Galvan Feliciano Garay Quispealaya	Angasmayo
T-CHU-071	3+620	- 3+630	D	Teodocio Marquez Arcos	Angasmayo
T-CHU-072	3+630	- 3+640	D	Edgar Aquino Vílchez	Angasmayo
T-CHU-073	3+640	- 3+670	D	Feliciano Garay Quispealaya	Angasmayo
T-CHU-074	3+670	- 3+680	D	Marcelina Baquerizo Mellado	Angasmayo
T-CHU-075	3+696	- 3+725	D	Patricia Hilarón Garay	Angasmayo
T-CHU-076	3+770		D	C.E.I N°420	Angasmayo
T-CHU-077	3+930	- 3+955	D	José de la Cruz Galvan Feliciano Garay Quispealaya	Angasmayo
T-CHU-078	3+925	- 3+955	I	José de la Cruz Galvan Feliciano Garay Quispealaya	Angasmayo
T-CHU-079	3+975	- 3+985	I	Aurora Arroyo Lazo	Angasmayo
T-CHU-080	4+210	- 4+260	D	Julia de la Cruz	Angasmayo
T-CHU-081	4+310	- 4+370	D	Alberto Arcos Lazo	Angasmayo
T-CHU-082	4+320	- 4+360	I	Alberto Arcos Lazo	Angasmayo
T-CHU-083	4+470	-	D	Justina Borja Lazo López	Copca

CÓDIGOS	PROGRESIVAS		LADO	NOMBRE DEL AFECTADO	CENTRO POBLADO
	INICIO	FINAL			
T-CHU-084	4+570	- 4+595	D	Hildebrando Baquerizo	Copca
T-CHU-085	4+566	- 4+586	I	Honorato Porras Vilchez	Copca
T-CHU-086	4+586	- 4+596	I	Virgilio Lazo López	Copca
T-CHU-087	4+596	- 4+618	D	Alfredo Víctor Cerrón Samaniego	Copca
T-CHU-088	4+595	- 4+605	I	Alfredo Víctor Cerrón Samaniego	Copca
T-CHU-089	4+610	- 4+618	I	Alfredo Víctor Cerrón Samaniego	Copca
T-CHU-090	4+620	- 4+645	I	Marcelino López Arcos	Copca
T-CHU-091	4+620	- 4+650	D	Luzmila Canchumanya Baquerizo	Copca
T-CHU-092	4+795	- 4+860	I	Luzmila Canchumanya Baquerizo	Copca
T-CHU-093	4+870	- 4+890	D	Luzmila Canchumanya Baquerizo	Copca
T-CHU-094	4+930	- 4+960	D	Hugo Huaynalaya Galvan Paulina Lazo Samaniego	Copca
T-CHU-095	5+180	- 5+180	D	Casimira Galván de Aliaga	Copca
T-CHU-096	5+205	-	D	Clara Cangalaya Galvan	Copca
T-CHU-097	5+215	-	D	Francisaca Vilchez Villanueva	Copca
T-CHU-098	5+235	- 5+300	D	Lita Ida Orellana Garay	Copca
T-CHU-099	5+240	- 5+275	I	Federico Arriola Aliaga	Copca
T-CHU-100	5+310	- 5+320	I	Hilda Tarcila Orellana Garay	Copca
T-CHU-101	5+365	- 5+375	D	Casimira Galvan Casallo	Copca
T-CHU-102	5+480	- 5+520	D	Lita Ida Orellana Garay	Copca
T-CHU-103	5+590	- 5+600	I	Francisaca Vilchez Villanueva	Copca
T-CHU-104	5+710	- 5+745	I	Cecilia Lazo Villanueva	Copca
T-CHU-105	5+710	- 5+730	D	Casimira Galvan Casallo	Copca
T-CHU-106	5+730	- 5+760	D	Sabina Alvarado López	Copca
T-CHU-107	5+760	- 5+790	D	Teófila López Villanueva	Copca
T-CHU-108	5+745	- 5+765	I	Sabina Alvarado López	Copca
T-CHU-109	5+810	- 5+910	I	Teófila López Villanueva	Copca
T-CHU-110	6+020	- 6+040	I	Alicia Aliaga Ravilla	Copca
T-CHU-111	6+040	- 6+060	I	Jaime Aliaga Ravilla	Copca
T-CHU-112	6+060	- 6+080	I	Adolfo Aliaga Ravilla	Copca
T-CHU-113	6+080	- 6+090	I	Rubén Aliaga Ravilla	Copca
T-CHU-114	6+090	- 6+100	I	Mariano Aliaga Ravilla	Copca
T-CHU-115	6+160	- 6+280	I	Estrella Cerrón de la Cruz	Copca
T-CHU-116	6+160	- 6+260	D	Dominica Orihuela de Quinto	Copca
T-CHU-117	6+260	- 6+300	D	Veronica Ordoñez de Lazo	Copca
T-CHU-118	6+515	- 6+540	D	Juana Ordoñez Samaniego	Copca
T-CHU-119	6+570	- 6+615	D	Fortunada Vega Vda De Malpartida	Copca
T-CHU-120	6+660	- 6+700	D	Adela Orihuela Castro	Copca
T-CHU-121	6+720	- 6+735	D	Felix Oswaldo Salvador Villanueva Bertha Alvarado de Salvador	Copca
T-CHU-122	6+780	- 6+795	D	Maria Rosa Aliaga de Curi	Copca
T-CHU-123	6+850	- 6+880	D	Alicia Aliaga Revilla	Sta. Cruz de Iscuhuatiana
T-CHU-124	7+000	- 7+030	D	Lucio Malpartida Córdova	Sta. Cruz de

CÓDIGOS	PROGRESIVAS		LADO	NOMBRE DEL AFECTADO	CENTRO POBLADO
	INICIO	FINAL			
					Iscuatuatiana
T-CHU-125	7+010	7+055	I	Moisés Aquino Malpartida	Sta. Cruz de Iscuatuatiana
T-CHU-126	7+030	7+085	D	Viterbo Ordoñez Lindo	Sta. Cruz de Iscuatuatiana
T-CHU-127	7+055	7+120	I	Gregoria Malpartida	Sta. Cruz de Iscuatuatiana
T-CHU-128	7+090	7+110	D	Gregoria Malpartida	Sta. Cruz de Iscuatuatiana
T-CHU-129	7+110	7+120	D	Lucio Malpartida Córdova	Sta. Cruz de Iscuatuatiana
T-CHU-130	7+120	7+135	D	Dominica Martinez Canchumanya	Sta. Cruz de Iscuatuatiana
T-CHU-131	7+160	7+180	D	No se ubico	Sta. Cruz de Iscuatuatiana
T-CHU-132	7+180	7+200	D	No se ubico	Sta. Cruz de Iscuatuatiana
T-CHU-133	7+200	-	I	Lucio Malpartida Córdova	Sta. Cruz de Iscuatuatiana
T-CHU-134	7+200	7+260	D	Dominica Martinez Canchumanya	Sta. Cruz de Iscuatuatiana
T-CHU-135	7+205	7+240	I	Lucio Malpartida Córdova	Sta. Cruz de Iscuatuatiana
T-CHU-136	7+350	7+430	D	Fortunada Vega Vda De Malpartida	Sta. Cruz de Iscuatuatiana
T-CHU-137	7+500	7+510	D	Hector Aliaga Ravilla	Sta. Cruz de Iscuatuatiana
T-CHU-138	7+510	7+520	D	Celsa Aliaga Ravilla	Sta. Cruz de Iscuatuatiana
T-CHU-139	7+520	7+525	D	Rubén Aliaga Ravilla	Sta. Cruz de Iscuatuatiana
T-CHU-140	7+525	7+530	D	Fortunada Vega Vda De Malpartida	Sta. Cruz de Iscuatuatiana
T-CHU-141	7+530	7+555	D	Raúl de la Cruz Gargate	Sta. Cruz de Iscuatuatiana
T-CHU-142	7560	7+640	D	Filemom Cerafin Samaniego Galvan Gregoria Malpartida de Samaniego	Huarisca
T-CHU-143	7+645	7+695	D	Filemom Cerafin Samaniego Galvan - Gregoria Malpartida de Samaniego	Huarisca
T-CHU-144	7+645	7+690	I	Filemom Cerafin Samaniego Galvan Gregoria Malpartida de Samaniego	Huarisca
T-CHU-145	7+710	7+725	D	Filemom Cerafin Samaniego Galvan Gregoria Malpartida de Samaniego	Huarisca
T-CHU-146	7+900	7+945	D	Modesto Primitivo Vilchez Pascual	Huarisca
T-CHU-147	8+015	8+025	D	Raúl de la Cruz	Huarisca

CÓDIGOS	PROGRESIVAS		LADO	NOMBRE DEL AFECTADO	CENTRO POBLADO
	INICIO	FINAL			
T-CHU-148	8+280	- 8+307	I	Ermenegildo Samaniego	Huarisca
T-CHU-149	8+290	- 8+320	D	Juan Samaniego Medina	Huarisca
T-CHU-150	8+307	- 8+325	I	Fridolina Cerrón Samaniego	Huarisca
T-CHU-151	8+340	- 8+430	I	Julia Garay	Huarisca
T-CHU-152	8+360		I	Juan Samaniego	Huarisca
T-CHU-153	8+350	- 8+365	D	Luisa Cerrón	Huarisca
T-CHU-154	8+365	- 8+380	D	Mario Cerrón	Huarisca
T-CHU-155	8+430	- 8+495	I	Gromencia N. Zurichaqui de Baltazar	Huarisca
T-CHU-156	8+545	- 8+605	D	Comunidad Huarisca	Huarisca
T-CHU-157	8+605	- 8+655	D	Comunidad Huarisca	Huarisca
T-CHU-158	8+655	- 8+715	D	Hector Aliaga Revilla Antolina Casas de Aliaga	Huarisca
T-CHU-159	8+715	- 8+740	D	Aurora Casas Díaz	Huarisca
T-CHU-160	8+740	- 8+750	D	Mario Baquerizo Casas	Huarisca
T-CHU-161	8+750	- 8+760	D	Lucio Vilchez	Huarisca
T-CHU-162	87+560	- 8+780	D	Lucia Martinez Ninalaya	Huarisca
T-CHU-163	8+785	- 8+825	D	Blanca Vilchez Marino	Huarisca
T-CHU-164	8+825	- 8+855	D	Bartolome Vilchez	Huarisca
T-CHU-165	8+855	- 8+895	D	Zenón Vilchez	Huarisca
T-CHU-166	8+895	- 8+925	D	Domingo García Rojas	Huarisca
T-CHU-167	8+930	- 8+940	D	Alejandro Melgar Lindo	Huarisca
T-CHU-168	8+950	- 8+960	D	Esther Lindo Lindo Felix Alvarado Ballasco	Huarisca
T-CHU-169	8+960	- 8+970	D	Marcelina Lindo Aliaga	Huarisca
T-CHU-170	8+970	- 8+976	D	Liduvina Lindo Aliaga	Huarisca
T-CHU-171	8+976	- 8+984	D	Jorge Lindo Aliaga	Huarisca
T-CHU-172	9+030	- 9+045	I	Acelsio Cerrón	Huarisca
T-CHU-173	9+050	- 9+060	I	Gregorio Cerrón Vilchez	Huarisca
T-CHU-174	9+060		D	Guillermo Lindo	Huarisca
T-CHU-175	9+070	- 9+090	I	Simeon Castro	Huarisca
T-CHU-176	9+215	- 9+224	D	Sergio Lazo	Huarisca
T-CHU-177	9+224	- 9+235	D	Ciro Lazo Alvarado	Huarisca
T-CHU-178	9+400		D	Vito Cerrón Meza	Huarisca
T-CHU-179	9+410		D	Pedro Simon Lazo	Huarisca
T-CHU-180	9+430	- 9+455	D	Nelson Melgar Tapia	Huarisca
T-CHU-181	9+475	- 9+480	D	Yolanda Lazo Paredes	Huarisca
T-CHU-182	9+540	- 9+575	D	Pedro de la Cruz	Huarisca
T-CHU-183	9+700	- 9+706	D	Angela Tacuna Martinez	Huarisca
T-CHU-184	9+700	- 9+706	I	Faustino Lazo	Huarisca
T-CHU-185	9+730	- 9+740	D	Oscar Carillo Madueño	Huarisca
T-CHU-186	9+760		D	Evidio Lazo Yauri Isabel Santana Acosta	Huarisca
T-CHU-187	9+780	- 9+830	D	Guillermo Lindo Díaz	Huarisca
T-CHU-188	9+870	- 9+900	I	Romulo Isalas Guerra Damián	Huarisca

CÓDIGOS	PROGRESIVAS		LADO	NOMBRE DEL AFECTADO	CENTRO POBLADO
	INICIO	FINAL			
				Luisita Cerrón Samaniego	
T-CHU-189	9+920	- 9+940	D	Consuelo Melgar	Huarisca
T-CHU-190	9+960	-	D	Cosme de la Cruz Rojas	Huarisca
T-CHU-191	9+980	- 9+990	D	Alfredo de la Cruz Melgar	Huarisca
T-CHU-192	10+005	-	D	Niceta Garay Ochoa	Huarisca
T-CHU-193	10+010	- 10+035	D	Luisita Cerrón Samaniego	Huarisca
T-CHU-194	10+110	- 10+070	D	Jesús Lindo Ravilla	Huarisca
T-CHU-195	11+290	-	D	No se Ubico	Huarisca
T-CHU-196	11+360	- 11+380	D	Silvia Maravi	Huarisca
T-CHU-197	11+415	-	I	Silvia Maravi	Huarisca
T-CHU-198	11+440	- 11+465	I	No se Ubico	Huarisca
T-CHU-199	11+480	- 11+550	I	Rodrigo Maravi Petri	Huarisca
T-CHU-200	11+525	- 11+560	D	Eulalia Melgar	Huarisca
T-CHU-201	11+570	- 11+620	I	No se Ubico	Huarisca
T-CHU-202	11+570	- 11+620	D	Rubén Lindo Galvan	Huarisca
T-CHU-203	11+630	- 11+640	I	Florentina Quilca Orihuela Olimpio Chancasanampa Huaman	Huarisca
T-CHU-204	11+630	- 11+645	D	Edilio Lazo Aliaga	Huarisca
T-CHU-205	11+655	- 11+830	D	Humberto Camayo Lazo Tarcilia Herminia Alvarado Lazo	Huarisca
T-CHU-206	11+675	- 11+690	I	Julio Alvarado Acosta	Huarisca
T-CHU-207	11+730	- 11+763	I	Natividad Alvarado Acosta Isaac Claudio Quispealaya Orihuela	Huarisca
T-CHU-208	11+863	- 11+820	I	No se Ubico	Huarisca
T-CHU-209	11+830	- 11+860	I	Humberto Camayo Lazo Tarcilia Herminia Alvarado Lazo	Huarisca
T-CHU-210	11+885	- 11+920	D	Eusebio Lazo Galvan - Isabel Santana Acosta de Lazo	Huarisca
T-CHU-211	11+885	- 11+925	I	Eusebio Lazo Galvan - Isabel Santana Acosta de Lazo	Huarisca
T-CHU-212	11+930	- 11+950	I	Hemán Aliaga Córdova	Huarisca
T-CHU-213	11+950	- 12+015	D	Hemán Aliaga Córdova	Huarisca
T-CHU-214	11+960	- 12+020	I	Pablo Solano Camargo Margarita Acosta de Solano	Huarisca
T-CHU-215	12+022	- 12+060	D	Paulino Bravo García	Huarisca
T-CHU-216	12+030	- 12+060	I	Paulino Bravo García	Huarisca
T-CHU-217	12+065	- 12+100	D	Hemán Aliaga Córdova	Huarisca
T-CHU-218	12+065	- 12+100	I	Hemán Aliaga Córdova	Huarisca
T-CHU-219	12+110	- 12+156	D	José Antonio Condezo Damián Emma Hurtado de Condezo	Huarisca
T-CHU-220	12+110	- 12+156	I	Manuel Aparicio Astete Acosta	Huarisca
T-CHU-221	12+170	- 12+200	I	Hermogenes Orihuela	Huarisca
T-CHU-222	12+170	- 12+285	D	Justino Condezo Nuñez	Huarisca
T-CHU-223	12+200	- 12+340	I	Raúl Astete Condezo Herlinda Severiana Vilchez de Astete	Huarisca

CÓDIGOS	PROGRESIVAS		LADO	NOMBRE DEL AFECTADO	CENTRO POBLADO
	INICIO	FINAL			
T-CHU-224	12+240	12+350	D	José Antonio Condezo Damián Emma Hurtado de Condezo	Huarisca
T-CHU-225	12+350	12+380	I	Benigno Maravi Rojas	Huarisca
T-CHU-226	12+355	12+410	D	Carmen Rosa Tapia Orihuela Eladio Lazo Meza	Huarisca
T-CHU-227	12+410	12+460	D	Carmen Rosa Tapia Orihuela Eladio Lazo Meza	Huarisca
T-CHU-228	12+420	12+460	I	Irma Ochoa Vda. Rixse	Huarisca
T-CHU-229	12+470	12+515	D	Irma Ochoa Vda. Rixse	Huarisca
T-CHU-230	12+535	12+545	D	Basilio Camayo Vílchez	Huarisca
T-CHU-231	12+550	12+590	D	Julio Rojas Condezo	Huarisca
T-CHU-232	12+560	12+580	I	Leonardo Vílchez Galván	Huarisca
T-CHU-233	12+590	12+610	D	Andrés Avelino Vílchez Galván	Huarisca
T-CHU-234	12+625	12+635	I	Nemecio Joaquín Vílchez	Huarisca
T-CHU-235	12+630	12+670	D	Josue Aristides Córdova Segura Victoria Beronica Pérez Melgar	Huarisca
T-CHU-236	12+680	12+710	I	César Lindo Vílchez-Sebastiana	Huarisca
T-CHU-237	12+685	12+695	D	César Lindo Vílchez-Sebastiana	Huarisca
T-CHU-238	12+730	12+750	I	Raúl Astete Condezo Herlinda Severiana Vílchez de Astete	Huarisca
T-CHU-239	12+750	12+775	D	Natividad Aliaga Córdova (difunta)	Huarisca
T-CHU-240	12+785	12+810	D	Natividad Aliaga Córdova (difunta)	Huarisca
T-CHU-241	12+820	12+845	D	Víctor Hugo Astete Vílchez Digna Pérez Rojas	Huarisca
T-CHU-242	12+845	12+855	D	Víctor Hugo Astete Vílchez Digna Pérez Rojas	Huarisca
T-CHU-243	12+825	12+880	D	César Lindo Vílchez	Huarisca
T-CHU-244	12+885	12+990	D	Mila Mercedes Melgar Condor Jesús Uceda Vílchez	Huarisca
T-CHU-245	12+910	12+995	I	Eudocia Melgar Rosas	Huarisca
T-CHU-246	13+000	13+030	D	Natividad Aliaga Córdova	Huarisca
T-CHU-247	13+010	13+040	I	Natalia Córdova Aliaga	Callaballauri
T-CHU-248	13+035	13+045	D	Raúl Astete Condezo Herlinda Severiana Vílchez de Astete	Callaballauri
T-CHU-249	13+060	13+115	I	No se Ubico	Callaballauri
T-CHU-250	13+110	13+190	D	Cristobal Michel Melgar Galvan	Callaballauri
T-CHU-251	13+220	13+240	D	Victor Chipana Carrión Victoria Alvarez Contreras	Callaballauri
T-CHU-252	13+270	13+300	D	Lourdes Maravi Gómez	Callaballauri
T-CHU-253	13+300	13+350	I	Liliana Melgar Aliaga	Callaballauri
T-CHU-254	13+300	13+335	D	Lourdes Maravi López	Callaballauri
T-CHU-255	13+345	13+365	D	Lourdes Maravi López	Callaballauri
T-CHU-256	13+355	13+365	I	Lourdes Maravi López	Callaballauri
T-CHU-257	13+370	13+550	I	Lucio Orihuela	Callaballauri

CÓDIGOS	PROGRESIVAS		LADO	NOMBRE DEL AFECTADO	CENTRO POBLADO
	INICIO	FINAL			
T-CHU-258	13+400	-	D	No se Ubico	Callaballauri
T-CHU-259	13+430	- 13+460	D	Ana María Dorregaray Murga	Callaballauri
T-CHU-260	13+480	- 13+550	D	Mario Jesús Pérez Melgar Maxima Ochoa Rojas	Callaballauri
T-CHU-261	13+560	- 13+585	D	Leoncio Pérez Damián Gabriela Quispealaya de Pérez	Callaballauri
T-CHU-262	13+595	- 13+605	D	Miguel Pérez Rojas José Córdova Segura	Callaballauri
T-CHU-263	13+625	- 13+650	D	Jorge Luis Arroyo	Callaballauri
T-CHU-264	13+650	- 13+700	D	Graciela Ines Pérez Melgar	Callaballauri
T-CHU-265	13+735	- 13+790	D	Mario Jesús Pérez Melgar Maxima Ochoa Rojas	Callaballauri
T-CHU-266	13+800	- 13+915	D	Hipolita Aliaga Vda. De Condezo	Pincha
T-CHU-267	13+925	- 14+000	D	Hipolita Aliaga Vda. De Condezo	Pincha
T-CHU-268	14+005	- 14+040	D	Silvina Herrera Cárdenas	Pincha
T-CHU-269	14+050	- 14+090	D	Oswaldo Aliaga Surichaqui Julia Lazo Condezo	Pincha
T-CHU-270	14+090	- 14+170	D	Luzmila Melgar de Maravi	Pincha
T-CHU-271	14+180	- 14+230	D	Marin García Barreto	Pincha
T-CHU-272	14+230	- 14+260	D	Juana Orihuela Romero	Pincha
T-CHU-273	14+280	- 14+310	D	Jacinta Reyes Orihuela	Pincha
T-CHU-274	14+330	- 14+360	D	Elsa Orihuela Gálvez	Pincha
T-CHU-275	14+440	- 14+510	D	Samuel Diego Flores Dianderos Herminia María Condfor Salvatierra	Pincha
T-CHU-276	14+510	- 14+570	D	Victoria Orihuela Lazo	Pincha
T-CHU-277	14+570	- 14+583	D	Néstor Cerrón Galvan	Pincha
T-CHU-278	14+870	- 14+995	I	Camilo Orcaya de Aliaga	Pincha
T-CHU-279	14+895	- 14+910	I	Camilo Orcaya de Aliaga	Pincha
T-CHU-280	14+920	- 14+940	I	Rosa Gálvez	Pincha
T-CHU-281	15+150	- 15+910	I	Eulogio Cerrón	Pincha
T-CHU-282	15+245	- 15+310	D	Eulogio Cerrón	Pincha
T-CHU-283	15+340	- 15+410	D	Pablo Rojas López	Pincha
T-CHU-284	15+635	- 15+675	D	No se Ubico	Pincha
T-CHU-285	15+845	- 15+855	D	Pablo Molinero Vásquez	Pincha
T-CHU-286	16+030	-	D	Juan Román salcedo	Pincha
T-CHU-287	16+075	- 16+095	D	Mardonio Patiño Camargo	Pincha
T-CHU-288	16+105	- 16+115	D	Mardonio Patiño Camargo	Pincha
T-CHU-289	16+130	- 16+145	D	Rubén Néstor Palomino Gastelu Isabel Reyna Orocaja Camac	Pincha

Relación de Muros, cercos y obras complementarias afectadas.

N°	CÓDIGOS	PROGRESIVAS		L A D O	NOMBRE DEL AFECTADO	TIPO DE AFECTACIONES		CENTRO POBLADO
		INICIO	FINAL			MUROS Y CERCOS	OBRAS COMPLEM.	
1	T-CHU-001	0+000	0+070	D	Bartolomé Díaz Mendoza - Carmela Santana Medina	Tapial H=1.5m		Sta. Rosa Ronchas
2	T-CHU-003	0+310	0+328	I	Fernando Garay Garay - Casilda Lindo Samaniego	Tapial H=2.0m		Sta. Rosa Ronchas
3	T-CHU-005	0+400	0+412	D	Natalia Rojas De La Cruz	Tapial H=1.5m		Sta. Rosa Ronchas
4	T-CHU-007	0+510	0+530	I	Juana Mucha Díaz	Tapial H=1.5m		Sta. Rosa Ronchas
5	T-CHU-008	0+572	0+582	I	Florencio Garay	Tapial H=1.0m		Sta. Rosa Ronchas
6	T-CHU-010	0+630	0+650	I	Crema De La Cruz	Palos		Sta. Rosa Ronchas
7	T-CHU-012	0+688	0+691	I	Juana Medina Quinto	Tapial H=1.5m		Sta. Rosa Ronchas
8	T-CHU-013	0+691	0+696	I	Emilio Medina Quinto - Felipa Mauricia Vilchez A.	Tapial H=1.5m		Sta. Rosa Ronchas
9	T-CHU-014	0+696	0+717	I	Juvencio Quinto Díaz	Tapial H=1.5m		Sta. Rosa Ronchas
10	T-CHU-015	0+720	0+750	I	Amancio Quinto De La Cruz	Tapial H=1.5m		Sta. Rosa Ronchas
11	T-CHU-016	0+785	0+825	D	Pedro Díaz Mucha - Eugenia Lozano Tacza	Pencas		Sta. Rosa Ronchas
12	T-CHU-017	0+830	0+857	D	Anibal De La Cruz Garay- Erinda Minaya Lazo	Pirca H=1.0m		Sta. Rosa Ronchas
13	T-CHU-038	1+305	1+340	I	Clemente Mucha Garay Domitila Estrada de Mucha	Tapial H=2.0m		Sta. Rosa Ronchas
14	T-CHU-045	1+940	1+975	D	Alfonso Rojas Baquerizo Justina de la Cruz Tello	Pirca H=1.0m		Angasmayo
15	T-CHU-050	2+710	2+720	D	Marcelina Baquerizo	Tapial H =2.0m		Angasmayo
16	T-CHU-052	2+825	2+830	D	Delfina Vilchez de Pastrana	Tapial H=2.0m		Angasmayo
17	T-CHU-053	2+880	2+885	D	Delfina Vilchez de Pastrana	Tapial H=1.5m		Angasmayo
18	T-CHU-054	2+885	2+890	D	Delfina Vilchez de Pastrana	Tapial H=1.5m		Angasmayo
19	T-CHU-055	2+890	2+895	D	Delfina Vilchez de Pastrana	Tapial H=1.5m		Angasmayo
20	T-CHU-056	2+900	2+910	D	Leoncio Saavedra Mellado Marcelina Valdez Quispe	Tapial H=2.0m		Angasmayo
21	T-CHU-060	3+230	3+258	I	Delfina Vilchez de Pastrana	Pencas		Angasmayo
22	T-CHU-061	3+258	3+290	I	Benedicta Anastasia Vilchez	Pencas		Angasmayo

N°	CÓDIGOS	PROGRESIVAS		L A D O	NOMBRE DEL AFECTADO	TIPO DE AFECTACIONES		CENTRO POBLADO
		INICIO	FINAL			MUROS Y CERCOS	OBRAS COMPLEM.	
					de Poma			
23	T-CHU-062	3+355	- 3+360	D	Pedro Vílchez Aquino	Tapial H=2.0m		Angasmayo
24	T-CHU-063	3+390	- 3+395	D	Gelacio Córdova Lazo Elena Clara Vílchez de Córdova	Tapial H=1.5m		Angasmayo
25	T-CHU-065	3+400	- 3+410	D	Teodocia Vílchez Canchumanya	Tapial H=1.5m		Angasmayo
26	T-CHU-068	3+520	- 3+532	D	Apolinario Arcos Vílchez	Tapial H=1.5m		Angasmayo
27	T-CHU-074	3+670	- 3+680	D	Marcelina Baquerizo Mellado	Tapial H=2.0m		Angasmayo
28	T-CHU-076	3+770	-	D	C.E.I N°420	Tapial H=2.0m		Angasmayo
29	T-CHU-077	3+930	- 3+955	D	José de la Cruz Galván Feliciano Garay Quispealaya	Pirca H=1.0m		Angasmayo
30	T-CHU-078	3+925	- 3+955	I	José de la Cruz Galván Feliciano Garay Quispealaya	Tapial H=2.0m		Angasmayo
31	T-CHU-079	3+975	- 3+985	I	Aurora Arroyo Lazo	Pencas		Angasmayo
32	T-CHU-083	4+470	-	D	Justina Borja Lazo López	Tapial H=2.5m		Copca
33	T-CHU-095	5+180	- 5+180	D	Casimira Galvan de Aliaga	Tapial H=1.5m		Copca
34	T-CHU-096	5+205	-	D	Clara Cangalaya Galvan	Tapial H=1.5m		Copca
35	T-CHU-097	5+215	-	D	Francisaca Vílchez Villanueva	Tapial H=1.5m		Copca
36	T-CHU-121	6+720	- 6+735	D	Felix Oswaldo Salvador Villanueva Bertha Alvarado de Salvador	Tapial H=2.0m		Copca
37	T-CHU-133	7+200	-	I	Lucio Malpartida Córdova	Tapial H=1.0m		Sta. Cruz de Iscuhuatiana
38	T-CHU-153	8+350	- 8+365	D	Luisa Cerrón	Pirca H=1.0m		Huarisca
39	T-CHU-158	8+655	- 8+715	D	Héctor Aliaga Revilla Antolina Casas de Aliaga	Alambre Púas		Huarisca
40	T-CHU-159	8+715	- 8+740	D	Aurora Casas Díaz	Alambre Púas		Huarisca
41	T-CHU-168	8+950	- 8+960	D	Esther Lindo Lindo Félix Alvarado Ballasco	Pirca H=1.0m		Huarisca
42	T-CHU-172	9+030	- 9+045	I	Acelsio Cerrón	Pirca H=1.0m		Huarisca

N°	CÓDIGOS	PROGRESIVAS		L A D O	NOMBRE DEL AFECTADO	TIPO DE AFECTACIONES		CENTRO POBLADO
		INICIO	FINAL			MUROS Y CERCOS	OBRAS COMPLEM.	
43	T-CHU-174	9+060	-	D	Guillermo Lindo	Tapial H=2.0m		Huarisca
44	T-CHU-175	9+070	- 9+090	I	Simeon Castro	Pencas		Huarisca
45	T-CHU-176	9+215	- 9+224	D	Sergio Lazo	Tapial H=1.5m	Puerta Madera Rustica	Huarisca
46	T-CHU-178	9+400	-	D	Vito Cerrón Meza	Tapial H=2.0m		Huarisca
47	T-CHU-179	9+410	-	D	Pedro Simón Lazo	Ladrillo H=2.5m	Puerta Metálica 1.20mx2.2m	Huarisca
48	T-CHU-180	9+430	- 9+455	D	Nelson Melgar Tapia	Palos, Alambre De Púas	Caseta Madera 3.0mx2.25m	Huarisca
49	T-CHU-181	9+475	- 9+480	D	Yolanda Lazo Paredes	Alambre Púas		Huarisca
50	T-CHU-182	9+540	- 9+575	D	Pedro de la Cruz	Alambre Púas		Huarisca
51	T-CHU-186	9+760	-	D	Evidio Lazo Yauri Isabel Santana Acosta	Pencas		Huarisca
52	T-CHU-187	9+780	- 9+830	D	Guillermo Lindo Diaz	Alambre Púas		Huarisca
53	T-CHU-188	9+870	- 9+900	I	Rómulo Isalás Guerra Damián Luisita Cerrón Samaniego	Alambre Púas		Huarisca
54	T-CHU-190	9+960	-	D	Cosme de la Cruz Rojas	Ladrillo H=2.5m	Portón Metálico 3.0mx3.0m y Columnas de Concreto	Huarisca
55	T-CHU-192	10+005	-	D	Niceta Garay Ochoa	Tapial H=2.0m	Puerta Calamina 2 Hojas	Huarisca
56	T-CHU-194	10+110	- 10+070	D	Jesús Lindo Ravilla	Pirca H=1.0m	Cerco Vivo De Pencas	Huarisca
57	T-CHU-195	11+290	-	D	No se Ubico	Tapial H=1.0m		Huarisca
58	T-CHU-196	11+360	- 11+380	D	Silvia Maravi	Tapial H=1.0m		Huarisca
59	T-CHU-197	11+415	-	I	Silvia Maravi	Tapial H=2.0m	Portón Metálico 2.2mx3.5m y Columnas de Concreto	Huarisca
60	T-CHU-198	11+440	- 11+465	I	No se Ubico	Pencas		Huarisca

N°	CÓDIGOS	PROGRESIVAS		L A D O	NOMBRE DEL AFECTADO	TIPO DE AFECTACIONES		CENTRO POBLADO
		INICIO	FINAL			MUROS Y CERCOS	OBRAS COMPLEM.	
61	T-CHU-199	11+480	11+550	I	Rodrigo Maravi Petri	Alambre Púas		Huarisca
62	T-CHU-200	11+525	11+560	D	Eulalia Melgar	Alambre Púas		Huarisca
63	T-CHU-203	11+630	11+640	I	Florentina Quilca Orihuela Olimpio Chancasanampa Huaman	Pencas		Huarisca
64	T-CHU-204	11+630	11+645	D	Edilio Lazo Aliaga	Quenual		Huarisca
65	T-CHU-205	11+655	11+830	D	Humberto Camayo Lazo Tarcilia Herminia Alvarado Lazo	Pirca H=1.0m	Alambre Púas	Huarisca
66	T-CHU-220	12+110	12+156	I	Manuel Aparicio Astete Acosta	Alambre Púas		Huarisca
67	T-CHU-232	12+560	12+580	I	Leonardo Vilchez Galván	Pirca H=1.0m		Huarisca
68	T-CHU-235	12+630	12+670	D	Josue Aristides Córdova Segura Victoria Beronica Pérez Melgar	Alambre Púas		Huarisca
69	T-CHU-240	12+785	12+810	D	Natividad Aliaga Córdova (difunta)	Tapial H=2.5m	Portón Metálico 4.5mx2.2m y Columnas de Concreto	Huarisca
70	T-CHU-241	12+820	12+845	D	Víctor Hugo Astete Vilchez Digna Pérez Rojas	Ladrillo H=2.5m	Columnas de Concreto	Huarisca
71	T-CHU-242	12+845	12+855	D	Víctor Hugo Astete Vilchez Digna Pérez Rojas	Ladrillo H=2.5m	Portón Metálico 3.0mx3.0m y Columnas de Concreto	Huarisca
72	T-CHU-246	13+000	13+030	D	Natividad Aliaga Córdova	Pirca H=1.0m	Cerco Vivo De Pencas	Huarisca
73	T-CHU-261	13+560	13+585	D	Leoncio Pérez Damián Gabriela Quispealaya de Pérez	Alambre Púas		Callaballauri
74	T-CHU-262	13+595	13+605	D	Miguel Pérez Rojas José Córdova Segura	Alambre Púas		Callaballauri
75	T-CHU-263	13+625	13+650	D	Jorge Luis Arroyo	Alambre Púas		Callaballauri
76	T-CHU-265	13+735	13+790	D	Mario Jesús Pérez Melgar Maxima Ochoa Rojas	Alambre Púas		Callaballauri
77	T-CHU-266	13+800	13+915	D	Hipólita Aliaga Vda. De Condezo	Alambre Púas		Pincha
78	T-CHU-267	13+925	14+000	D	Hipólita Aliaga Vda. De	Alambre		Pincha

N°	CÓDIGOS	PROGRESIVAS		L A D O	NOMBRE DEL AFECTADO	TIPO DE AFECTACIONES		CENTRO POBLADO
		INICIO	FINAL			MUROS Y CERCOS	OBRAS COMPLEM.	
					Condezo	Púas		
79	T-CHU-269	14+050	14+090	D	Oswaldo Aliaga Surichaqui Julia Lazo Condezo	Alambre Púas		Pincha
80	T-CHU-280	14+920	14+940	I	Rosa Gálvez	Alambre Púas		Pincha
81	T-CHU-281	15+150	15+910	I	Eulogio Cerrón	Pencas		Pincha
82	T-CHU-282	15+245	15+310	D	Eulogio Cerrón	Pencas		Pincha
83	T-CHU-283	15+340	15+410	D	Pablo Rojas López	Alambre Púas		Pincha
84	T-CHU-284	15+635	15+675	D	No se Ubico	Pencas		Pincha
85	T-CHU-285	15+845	15+855	D	Pablo Molinero Vásquez	Pencas		Pincha
86	T-CHU-286	16+030	-	D	Juan Román salcedo	Tapial H=1.5m		Pincha
87	T-CHU-287	16+075	16+095	D	Mardonio Patiño Camargo	Pirca H=1.0m		Pincha
88	T-CHU-288	16+105	16+115	D	Mardonio Patiño Camargo	Pirca H=1.0m		Pincha
89	T-CHU-289	16+130	16+145	D	Rubén Néstor Palomino Gastelu Isabel Reyna Orocaja Camac		Letrina, 1 Pilón	Pincha

ANEXOS D

Afectaciones de Redes Telefónicas

Nº	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	OBSERVACIONES
1	Desmontar e instalar postes de concreto	02 unid.	Ubicados entre el Jr. Pedro López y la Av. Avelino Cáceres - Chupaca, estas instalaciones son parte de las redes aéreas y subterráneas.
2	Desmontar riostra e instalar ancla	01 unid.	
3	Canalización para 02 ductos subterráneos de 3"	20 m.	
4	Demolición y reposición de calzada	6 m2	
5	Tendido y conexionado de la red telefónica básica	6 m2	

Afectaciones de Redes Eléctricas

Nº	PROGRESIVA	LADO	CLASIFICACIÓN DE REDES	OBSERVACIONES
1	00+290	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
2	00+375	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
3	00+480	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
4	00+513	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
5	00+542	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
6	00+610	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
7	00+650	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
8	00+922	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
9	01+203	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
10	01+237	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
11	01+300	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
12	01+438	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
13	01+478	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
14	02+800	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
15	03+961	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
16	03+996	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
17	04+029	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
18	01+060	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
19	04+092	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
20	04+480	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
21	06+664	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
22	06+700	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
23	09+060	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
24	09+382	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
25	09+500	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
26	09+565	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
27	11+208	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.

Nº	PROGRESIVA	LADO	CLASIFICACIÓN DE REDES	OBSERVACIONES
28	11+278	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
29	11+630	D	Poste de media tensión	Poste de concreto 13m.
30	11+684	D	Poste de media tensión	Poste de concreto 13m.
31	11+817	D	Poste de media tensión	Poste de concreto 13m.
32	12+090	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
33	12+794	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
34	13+558	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
35	13+637	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
36	13+672	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
37	13+710	D	Poste de media tensión	Poste de concreto 13m.
38	13+798	D	Poste de media tensión	Poste de concreto 13m.
39	13+996	D	Poste de media tensión	Poste de concreto 13m.
40	14+040	D	Poste de media tensión	Poste de concreto 13m.
41	14+162	D	Poste de media tensión	Poste de concreto 13m.
42	14+261	D	Poste de media tensión	Poste de concreto 13m.
43	14+313	D	Poste de media tensión	Poste de concreto 13m.
44	14+369	D	Poste de media tensión	Poste de concreto 13m.
45	14+466	D	Poste de media tensión	Poste de concreto 13m.
46	14+564	D	Poste de media tensión	Poste de concreto 13m.
47	14+670	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
48	14+970	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
49	14+990	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
50	15+072	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
51	15+110	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
52	15+550	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
53	15+585	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
54	15+220	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
55	15+255	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
56	15+255	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
57	15+295	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
58	15+338	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
59	15+295	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
60	15+375	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
61	15+415	I	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
62	15+415	D	Poste de baja tensión	Poste de madera 12m.
63	15+482	C	Poste de media tensión	Poste de concreto 13m.
64	15+518	I	Poste de media tensión	Poste de concreto 13m.
65	15+652	I	Poste de media tensión	Poste de concreto 13m.
66	15+984	C	Poste de media tensión	Poste de concreto 13m.

N°	PROGRESIVA	LADO	CLASIFICACIÓN DE REDES	OBSERVACIONES
67	16+090	C	Poste de media tensión	Sub estación aérea, 02 postes de concreto
68	16+100	D	Poste de media tensión	Poste de concreto 13m.