

Proyecto de Ley N° 2489/2017-CR

SUMILLA: PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL EL MEJORAMIENTO Y CONSERVACION DE LA RED VIAL TACABAMBA - SUMIDERO - CUTERVO - NARANJITO DE CAMSE - MAMABAMBA - SINCHIMACHE - SILLANGATE - PUENTE TECHÍN, EN EL DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA.

El congresista de la República, **Wilmer Aguilar Montenegro**, en representación del grupo parlamentario Fuerza Popular, ejerciendo el derecho que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política, concordado con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente Proyecto de Ley.

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República

Ha dado la siguiente Ley:

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL EL MEJORAMIENTO Y CONSERVACION DE LA RED VIAL TACABAMBA - SUMIDERO - CUTERVO - NARANJITO DE CAMSE - MAMABAMBA - SINCHIMACHE - SILLANGATE - PUENTE TECHÍN, EN EL DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA.

Artículo 1°. Objeto de la Ley.

Declárase de necesidad pública y de interés nacional el mejoramiento y conservación de la red vial Tacabamba - Sumidero - Cutervo - Naranjito de Camse - Mamabamba - Sinchimache - Sillangate - Puente Techín, en el departamento de Cajamarca, sin afectar las áreas naturales protegidas, así como el medio ambiente.

Artículo 2°. Entidad encargada

Declárase de necesidad pública y de interés nacional que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Gobierno Regional de Cajamarca y los Gobiernos Locales de las provincias comprendidos en esta red vial, prioricen los estudios de preinversión, inversión y ejecución a fin de dar cumplimiento al objeto de la presente ley.



CARLOS HUMBERTO TICLLA RAFAEL
Congresista de la República



WILMER AGUILAR MONTENEGRO
Congresista de la República

Daniel Salaverry Villa
Portavoz
Grupo Parlamentario Fuerza Popular

96002-ATD

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 08 de MARZO del 2018

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 2489 para su estudio y dictamen, a la(s) Comisión(es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Fundamento normativo y político

1.1. La Constitución

Nuestra Constitución es base legal de la presente iniciativa por cuanto en su artículo 44 se estipula que el Estado debe “promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación”. Asimismo, en su artículo 58, señala que el desarrollo integral, a la que se alude en el artículo 44, implica tener al Estado como promotor del desarrollo nacional en áreas claves como la infraestructura. Por lo tanto, según nuestra Constitución Política, El Estado “orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura”. El espíritu de la Carta del 93 es pues concebir al Estado como agente del desarrollo humano y la justicia social, y para tal cometido ha de actuar no directamente en la economía, sino en aquello que la encausa a buen puerto. A pesar de ello, el modelo económico en el que se enmarca nuestra Constitución, y en el que se establecieron las libertades fundamentales que rigen a los individuos hoy en día, no se ha traducido en políticas públicas que generen un desarrollo equitativo en general, siendo la infraestructura vial un área seriamente desatendida. Por ende, esta iniciativa legal busca poner en marcha el espíritu de prosperidad económica que impulsa nuestra Constitución y estimula el acceso a iguales oportunidades de desarrollo.

El párrafo precedente se condice con el análisis de Rubio Correa, citado por Santisteban de Noriega dentro del artículo 58 de estudio¹. Rubio menciona que, en el nuevo modelo consignado en la Norma Fundamental del 93, al Estado se le permite intervenir, entre otras áreas, en el de infraestructura. En ese sentido, el actual rector de la PUCP, apunta que: “[e]l Estado (...) deberá asumir la inversión en infraestructura esencial donde no exista esta (por ejemplo carreteras, puertos, aeropuertos, caminos, etc.)”.

La acción promotora del Estado, referida en los párrafos anteriores, ha de entenderse como un proceso integral y colaborativo dentro de los distintos niveles de gobierno. De esta forma, tanto el Gobierno nacional, como el regional y local trabajan coordinadamente y en conjunto para lograr este fin. En particular, son estos dos últimos niveles de gobierno los encargados en impulsar más directamente las inversiones en infraestructura. Así lo expresan los artículos 192 y

¹ Santisteban de Noriega, Jorge. (2015). Artículo 58. Estado orientador y promotor. En: Walter Gutiérrez (Dir.), *La Constitución comentada. Análisis artículo por artículo*. TII, pp. 303-304. Lima: Gaceta Jurídica.

195 de la Constitución, indicando que en el ámbito regional (art. 192) y en el local (art. 195) los gobiernos regionales y locales, respectivamente, son los órganos competentes para "fomentar la competitividad, las inversiones y el financiamiento para la ejecución de proyectos y obras de infraestructura".

1.2. El Acuerdo Nacional y la Política Nacional del Sector Transporte

En el tema de infraestructura, el Acuerdo Nacional recoge lo dispuesto por la Constitución y, por ende, concuerda con el espíritu promotor que del Estado se exige en esta materia. Conforme a ello la Décima (Objetivo II), Décimo Octava y la Vigésimo Primera (Objetivo III) Políticas del Acuerdo Nacional expresan la voluntad del Estado de intervenir en la promoción de la infraestructura dentro de una economía social de mercado.

Estas Políticas, a su vez, están en concordancia con la Política Nacional del Sector Transporte. En efecto, en la segunda base de dicha Política, a saber, la de "Gestión Integrada del Sistema Enfocada al Usuario para Mejorar la Eficiencia, la Seguridad y la Calidad", se indica que el Estado debe "enfocarse a satisfacer en forma adecuada las necesidades de la movilidad de la población y específicamente de los usuarios de los servicios de transporte". Como vemos, el Acuerdo corrobora las precisiones que hiciera Rubio sobre el artículo 58 de la Constitución, lo que deja en claro la dirección que debe tomar el Estado en el impulso a la infraestructura.

Asimismo, en la quinta base de este documento, los líderes políticos, en representación de la ciudadanía, han dejado en claro que el Estado siempre debe tender "a la mayor cobertura de accesibilidad para los habitantes de las diferentes regiones, con infraestructura acorde con las necesidades específicas".

Confirmando y complementando lo anterior, el cuarto lineamiento de esta Política establece que el Estado "[s]e orienta a fomentar la integración nacional, regional, continental e intercontinental desarrollando infraestructura y servicios de transporte, a fin de contribuir al desarrollo económico y social y consolidar la inserción del Perú en el mundo". Y seguidamente manifiesta que una de las estrategias para tal lineamiento es "[c]ontribuir a la integración física nacional e internacional a través del desarrollo de infraestructura de transporte, en concordancia con el proceso de descentralización del país y de globalización".

1.3. Plan regional de Cajamarca

El Plan de Desarrollo Regional Concertado: Cajamarca 2021, señala que para lograr el desarrollo económico de su jurisdicción y mejorar las capacidades competitivas

en la producción de sus distintas actividades económicas y el aprovechamiento de sus ventajas comparativas en recursos y estrategias, es importante promover el crecimiento de una serie de ejes entre los que se encuentra el de infraestructura económica:

El enfoque de desarrollo económico debe estar orientado a generar mejores condiciones de vida de las familias que habitan en el departamento y a generar riqueza como alternativa para disminuir los índices de pobreza y extrema pobreza.

Para ello debe promoverse el desarrollo económico departamental desde los siguientes ejes:

(...)

5. INFRAESTRUCTURA ECONÓMICA.- O infraestructura de apoyo para lograr el acondicionamiento territorial en conectividad vial, eléctrica, de riego y telecomunicaciones como factores fundamentales para alcanzar el desarrollo integral e integrado del departamento.

Así, pues, la Administración regional cajamarquina no hace sino traducir la voluntad del Estado como agente promotor de las condiciones adecuadas para un óptimo desenvolvimiento de una economía social de mercado.

En síntesis, nuestra propuesta tiene el siguiente soporte legal y político:

➤ **Base legal**

- Constitución Política del Perú (arts. 44, 58, 192 y 195)

➤ **Base política**

- Acuerdo Nacional (Décima, Décimo Octava y la Vigésimo Primera Políticas)
- Política Nacional del Sector Transporte (bases 2 y 4 y cuarto lineamiento)
- Plan de Desarrollo Regional Concertado: Cajamarca 2021 (eje económico)

2. Justificación

2.1. Antecedentes

Con fecha del 25 de enero de 2018, las autoridades y delegaciones del Distrito y provincia de Cutervo, así como del distrito de Tacabamba – provincia de Chota, se reunieron en el Centro Poblado de Sumidero, por el distrito de Tacabamba – provincia de Chota, se hicieron presente las autoridades y delegaciones del Centro

poblado El Naranjo, y de los caseríos Pichugan, Santa Rosa de Caramarca Chico, La Conga de Maraihuaca, y por el distrito y provincia de Cutervo se hicieron presente las delegaciones y autoridades de los *caseríos*: Alto Chugurmayo, Valle Chugurmayo, Ambulco Chico, San José, Cullanmayo, San Felipe, Alifiaco, Huangá Shanga, Cruce el Chirimoyo, Chugur y del caserío Puente Techín, la delegación de los centros poblados que participaron son las siguientes: *centro poblado* de Sumidero, Ambulco Grande, Conday, Payac, Libertad Naranjito de Camse, Mamabamba, Sinchimache, , Sillangate, quienes solicitaron al Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones Roy Ventura Ángel y los Congresistas de la República Wilmer Aguilar Montenegro y Carlos Tilla Rafael, realizar las gestiones para **DECLARAR DE INTERES NACIONAL EL MEJORAMIENTO Y CONSERVACION DE LA RED VIAL TACABAMBA - SUMIDERO - CUTERVO – NARANJITO DE CAMSE – MAMABAMBA - SINCHIMACHE – SILLANGATE – PUENTE TECHÍN, EN EL DEPARTAMENTO DE CAJAMARCA**, toda vez que es una necesidad imperante para integrar las provincias de Chota, Cutervo, Jaén y ciudades de la Sierra, Costa y Selva del territorio peruano.

Esta red vial es fundamental para el proceso de desarrollo de los pueblos del interior del país, permitiendo, además, no solo un flujo comercial, sino que además permitiría el desarrollo sociocultural y turístico.

La falta de infraestructura vial adecuada entre los pueblos afecta la competitividad y el proceso de desarrollo de los pueblos, por lo tanto el mejoramiento y conservación de esta red vial permitiría dinamizar las actividades productivas, reducir los precios de la mayoría de los productos sobre todo del sector agropecuario, reducir los costos del transporte y los tiempos de viaje, tener un mayor acceso de los productos de la zona al mercado regional y mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos.

La construcción de esta vía permite conectar a la ciudad de Cutervo con los distritos chotanos, esto ha sido posible gracias a la acción coordinada de la Asociación de Pobladores Cutervinos "Los Requejos", sus representantes parlamentarios y sus autoridades locales. Este loable esfuerzo conjunto se inició a mediados de la década del 80. En junio de 1986 la Asociación "Los Requejos" se propuso realizar las gestiones, a todo nivel, para hacer posible la carretera que integre a Cutervo con el centro poblado de Sumidero, siendo interlocutores fundamentales en esta gestión el diputado Víctor De Los Ríos y el senador cutervino Humberto Carranza Piedra.

A raíz de esta iniciativa, otros pueblos y sus autoridades iniciaron esfuerzos para que la vía llegue no solo a Sumidero sino también a Chiguirip y luego a Tacabamba. Esto hizo más compleja y difícil la tarea, pero finalmente el 12 de septiembre de 1989 se inauguraría la carretera Cutervo - Sumidero - Tacabamba.

2.2. Tramo Tacabamba - Sumidero - Cutervo – Naranjito de Camse – Mamabamba - Sinchimache – Sillangate – Puente Techín.

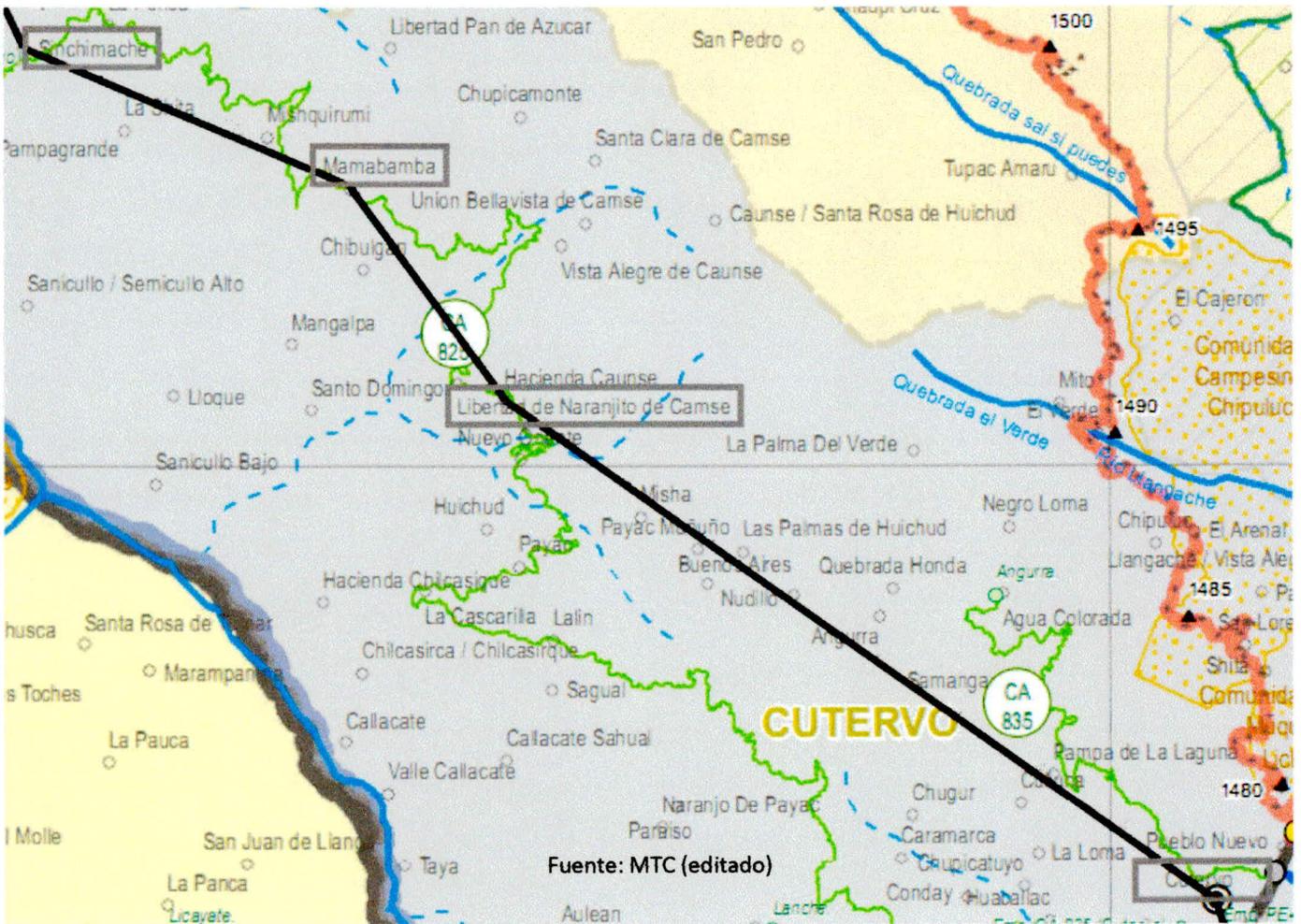
2.2.1. Descripción

Como vemos en el Mapa n° 1, 2 y 3, el tramo Tacabamba - Sumidero - Cutervo – Naranjito de Camse – Mamabamba - Sinchimachi – Sillangate – Puente Techín comprende diversos tramos del sistema vial nacional. El primer fragmento le corresponde a las vías vecinales CA-824 Y CA-825. Estas vías unen los centros poblados y caseríos de los distritos de Cutervo y Querocotillo – entre ellos Naranjito de Camse, Mamabamba, Sinchimache y Sillangate- con la carretera longitudinal de la Selva a través de puente Techín. Le sigue un fragmento de la vía departamental CA-105 (en azul) que parte desde la vía nacional PE-3NC (en rojo) hasta Conga de Marayhuaca —en el límite fronterizo entre el distrito de Cutervo, de la provincia del mismo nombre, y el distrito de Tacabamba, en la provincia de Chota, ambas dentro de la región Cajamarca—. Hasta ese punto, pasa por el caserío de Ambulco Chico, el centro poblado de Sumidero, el caserío de Chugurmayo; luego de Conga de Marayhuaca hay un desvío en dirección noreste hacia Maraihuaca tomando la vía vecinal CA-906 (en verde) y luego a la altura del caserío de Pichugan se desvía hacia el este por la vía también vecinal CA-905, con dirección a este centro Poblado. Luego el resto de la vía continua hacia el este pasando por el caserío Marayhuaca, centro poblado de El Naranjo, El Cardón, Naranjo Alto, Chaccha, La Quinta y finalmente Tacabamba. Tanto la vía departamental como la vecinal interconecta también otros pueblos aledaños al circuito como son Succhayo, Chugurmayo de Sumidero, Corrales, Puente Seco, Las Tunas Alto, La Laguna, entre otros. En resumen, la ruta de esta vía comprende: **Emp. CA-824(Puente Techín) – Emp CA-825 (Querocotillo) - Emp. PE-3NC (Cutervo) – Emp. CA-105 (Conga de Marayhuaca) – Emp. CA-905 – Emp. CA-915 (Tacabamba).**

Mapa n.º 1: Tramo Sillangate-Puente Techín



Mapa n.º 2: Tramo Cutervo-Sillangate



Mapa n.º 3: Tramo Tacabamba- Sumidero-Cutervo



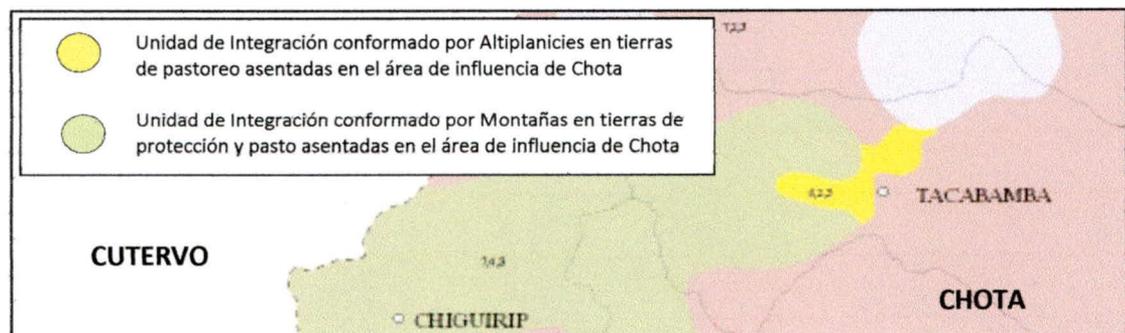
Fuente: MTC (editado)

2.2.2. Actividades productivas

Esta ruta es sumamente importante pues abarca una zona con gran actividad ganadera. Según el Informe N°001/11/17-OCPC/CWAM/L², en este sector se cría ganado de doble propósito (para la producción de leche y carne) y al día se produce 10 000 litros de leche, cuya mayor parte es destinada a la fabricación de queso. En cuanto a agricultura, dicho informe también indica que esta área sobresale por la producción de papa, maíz y alverja, para los cuales se destina aproximadamente 3500 hectáreas. Además de esto, agrega el documento, gracias a los frutos de la reforestación, el lugar cuenta con recursos madereros como pinos, cipreses y eucaliptos, las cuales son la materia prima de las industrias de carpintería y ebanistería, y conforman asimismo un elemento significativo en la industria de la construcción.

El siguiente mapa ilustra, para el tramo que va desde Emp. CA-105 (Conga de Marayhuaca) hasta Tacabamba. Se visualiza en verde, según la leyenda, una región montañosa protegida rica en pastos y, más próxima a Tacabamba, un área para el pastoreo. Ambas áreas no hacen sino confirmar la disponibilidad de los recursos naturales con que cuenta el ámbito de influencia de este tramo para el desarrollo de la ganadería. Siendo también de suma importancia para el comercio de esta parte de la provincia chotana.

Mapa n.º 4: Unidades de Integración Territorial de Chota



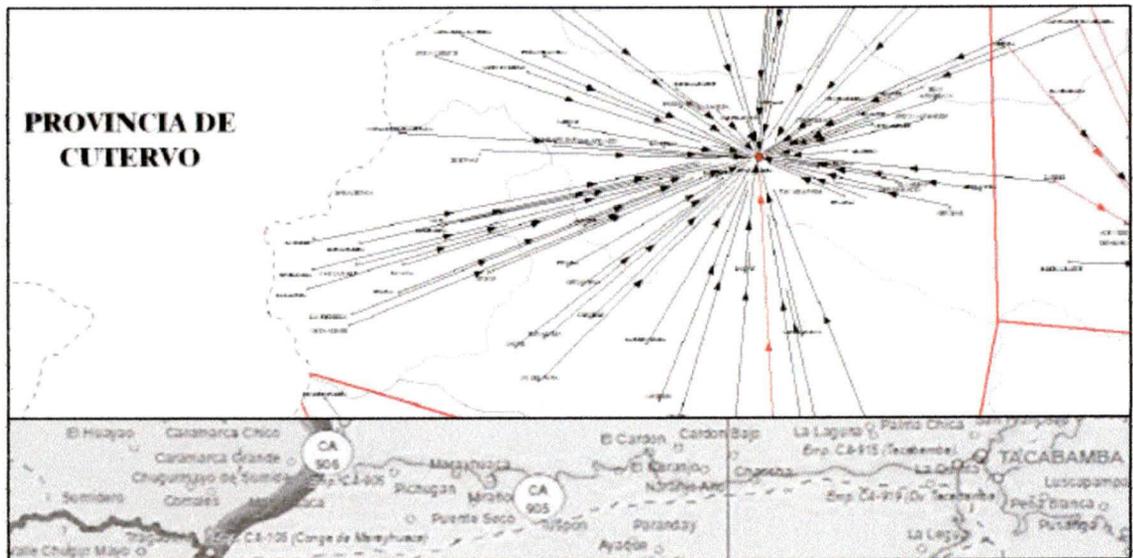
Fuente: MTC

Además del anterior mapa, en el que se muestra la integración territorial periférica de la ruta señalada, que tiene directa implicancia en la vida económica de la provincia, se puede notar con facilidad la importancia de esta vía si vemos el ámbito de influencia de Tacabamba. En el mapa que mostramos a continuación, y corroborando lo afirmado en el párrafo previo, se nota como el área por donde pasa la vía CA-905 es en gran parte el área que tiene

² Orellana Montenegro, Miguel Francisco. (2017). *Estado situacional de la vía carrozable Cutervo-Tacabamba* (Informe N°001/11/17-OCPC/CWAM/L). Lima, p. 2.

como centro de influencia la ciudad de Tacabamba. Podemos visualizar por las flechas dentro del mapa como los centros poblados conexos a la ruta CA-905 interactúan con el centro del distrito. Por lo tanto, se entiende una vez más que dicha vía es de vital importancia para la interacción de Tacabamba con su ámbito de influencia y, por lo mismo, de trascendencia para las actividades no solo económicas, sino también culturales, turísticas y de otra índole. Y, por supuesto, el tramo no solo une las comunidades del oeste tacabambino con el centro del distrito, sino que, como se comprueba en el Mapa n.º 1, es la entrada al distrito más próxima para los pobladores cutervinos, con lo que en realidad el ámbito de influencia del tramo citado va más allá de las fronteras de Tacabamba.

Mapa n.º 5: Unidades Funcionales de Chota



Fuente: MTC

Es importante señalar que la vida económica de los pobladores del centro poblado de sumidero tiene como eje fundamental la actividad agropecuaria, siendo así que el sector agrícola se desarrolla en base a productos para la venta al mercado interno y el autoconsumo. Se trata de un sector agrícola mayoritariamente en secano (véase cuadro n.º 1), cuyos principales cultivos son el maíz amiláceo, la papa blanca, la arveja de grano seco, el olluco y el maíz amarillo duro entre los más importantes. Según datos del último censo agrario, en los tres distritos la superficie cultivada fue de 8522.29 hectáreas.

La agricultura, a pesar de ser la principal fuente de empleo, es rudimentaria, poco tecnificada y de subsistencia. La Población Económicamente Activa (PEA) ocupada por la agricultura, ganadería y silvicultura corresponde al 57.17 % de la población en estos distritos. Las prácticas agrícolas son tradicionales y no están acompañadas de capacitaciones, a esto hay que añadir que la aptitud

ambiental muestra una superficie cultivable baja y por último que los agricultores tienen muy poca capacidad crediticia.

A pesar de todo, este panorama se inserta en un marco de múltiples potencialidades para el desarrollo agrario. Una de estas es la agroindustria. Un mínimo porcentaje de la superficie agrícola está destinada a atender este mercado del distrito de Cutervo.

Cuadro n.º 1: Superficie agrícola bajo riego y en seco

Distrito	Superficie agrícola		
	TOTAL	Bajo riego	Secano
Cutervo	11,754.15	1,175.00	10,579.15
Tacabamba	2311.07	119.71	2191.36

Fuente: INEI. Censo agropecuario 2012

En materia pecuaria, la provincia de Chota se ubica en una zona de muy buena aptitud productiva para pastos. Esta zona se constituye en una Unidad Territorial cuyas características son las de una zona montañosa con potencial para el crecimiento de pastos –naturales y cultivados– y asentada en el área de influencia de la ciudad de Chota.³ Esta realidad brinda condiciones ideales para el desarrollo de la ganadería.

Datos del último censo agropecuario muestran que el ganado vacuno es el de mayor población, seguido del ganado porcino, ovino y otros (véase cuadro n.º 2). El ganado vacuno es destinado para abastecer de leche y carne al mercado local. Datos del Ministerio de agricultura muestran que año tras año la producción de leche viene creciendo en la región.⁴ A pesar de existir condiciones idóneas para el desarrollo de una cadena productiva próspera alrededor del ganado vacuno, hay limitaciones como el bajo nivel tecnológico, el escaso desarrollo técnico de los agricultores así como la escasa infraestructura logística en conservación y transporte que retrasan el despegue económico de esta actividad.

Cuadro n.º 2: Población pecuaria

	VACUNOS	PORCINOS	OVINOS	CAPRINOS	ALPACAS	LLAMAS
Cutervo	91,256	39,494	8,324	50	64	05
Tacabamba	11280	4842	1226	9	16	2

Fuente: INEI. Censo agropecuario 2012

³ Tomado del Mapa de Unidades de Integración Territorial hecho para el Estudio de diagnóstico y zonificación de la provincia de Chota. Noviembre-2005

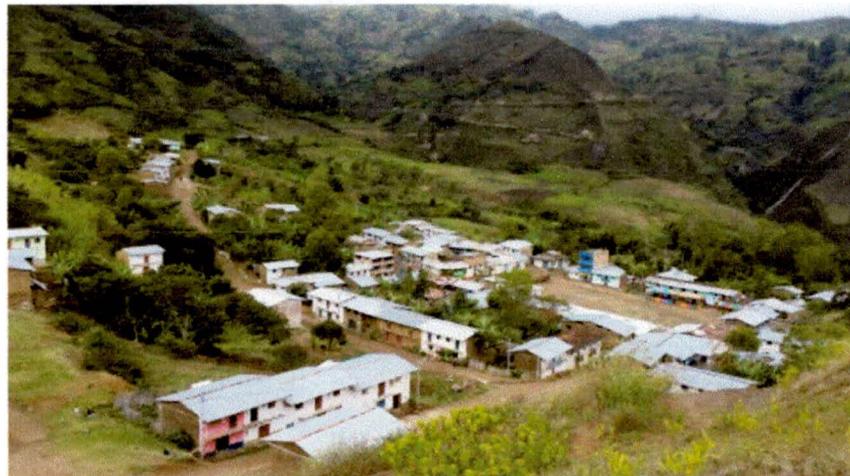
⁴ Tomado de la página 319 del Compendio estadístico departamental 2010-Cajamarca.

La mejora y mantenimiento de las vías vecinales CA-824 y CA-825 van a permitir la mejora económica y el acceso a mercados de los caseríos de Libertad naranjito de Camse, Mamabamba, Sillangate y otros de los distritos de Querocotillo y de Cutervo. Estos caseríos ubicados en la zona nor-occidental de la provincia de Cutervo van a tener con esta ley, la posibilidad de acceder de manera rápida y oportuna tanto a Cutervo como a la carretera longitudinal de la Sierra por el norte.

En el aspecto productivo, hay que destacar que los datos del último censo muestran a Querocotillo como el distrito con mayor índice de población rural de la provincia con el 95.4% de su población. Además, esta situación tiene como agravante que según datos del Mapa de pobreza 2007 del INEI el 81,8% de su población está en situación de pobreza.

Los principales productos agrícolas son el maíz amarillo duro, el maíz amiláceo, la yuca y la papa blanca destinados al mercado regional como al nacional. En la ganadería, la mayor parte de la población pecuaria es de ganado vacuno y porcino⁵.

Foto N°1: Centro Poblado Naranjito de Camse



Fuente: Google Maps

2.2.3. Turismo

En cuanto al turismo, el informe referido nos señala que la vía es muy significativa no solo porque es utilizada por los cutervinos, sino por pobladores de otras regiones vecinas y por turistas en general, para trasladarse y apreciar los distintos atractivos turísticos que ofrece la provincia de Chota en ese

⁵ Datos tomados IV Censo Nacional Agrario 2012

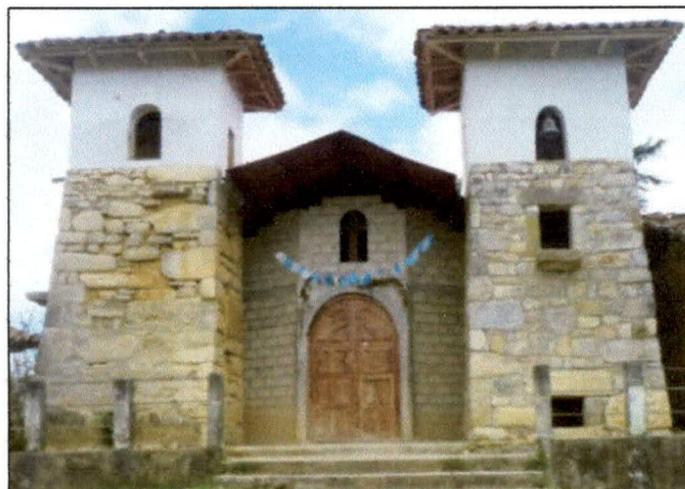
espacio. Ejemplos de estos son las Torres de Chiguirip, manifestaciones arquitectónicas precolombinas de influencia Chavín, cuyas fachadas muestran sendas representaciones pictográficas de seres sobrenaturales antropomorfos y zoomorfos⁶; los restos arqueológicos de la Fila de Marayhuaca, las cavernas de Ambulco Chico, el culto a la Virgen Dolorosa de Anguía y el Señor de la Misericordia de Tacabamba. En particular, las fiestas religiosas mencionadas gozan de gran concurrencia, ya que están acompañadas de ferias agropecuarias donde se exponen los ejemplares de ganado más importantes de los criadores, así como de conciertos, fuegos artificiales, bailes típicos y gastronomía local: rallados, alfeñiques y la popular lima tacabambina, entre otros.

Foto n.º 2: Plaza de Armas de Cutervo.



Fuente: Panoramio (Google Maps)

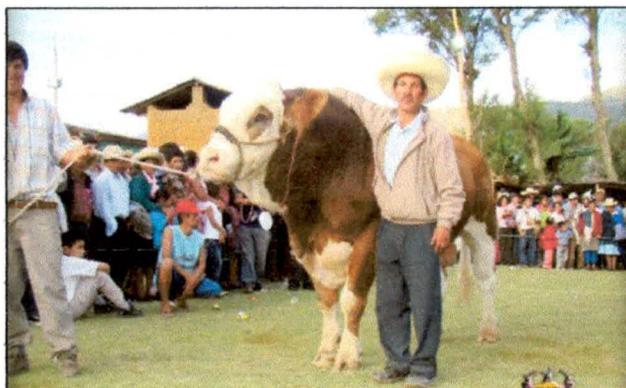
Foto n.º 3: Las Torres de Chiguirip



Fuente: Panoramio (Orlandocho)

⁶ Medina, Gloria. (2014). *Tour a Chiguirip, distrito arqueológico de Cajamarca*. Recuperado de: <https://www.peruenvideos.com/tour-chiguirip-distrito-arqueologico-cajamarca/>

Foto n.º 4: Exhibición de ganado en Tacabamba



Fuente: Blog Mi Tacabamba

Foto n.º 5: Feria agropecuaria de Cutervo



1. Bailes típicos; 2. Exhibición de ganado; 3. Exhibición de moto acrobática; 4. Productos agrícolas; 5. Gas-tronomía local; 6. Artesanías; 7, 8 y 9. Productos de MYPE locales

Fuente: Parada Norte

La oferta turística en este sector de la provincia de Cutervo es muy variada y rica. Se puede dividir la oferta turística en turismo cultural –asociado a tradiciones locales ancestrales; a patrimonio histórico o arqueológico- y

turismo natural o ecológico –asociado a recursos como cascadas, cataratas, campiñas, bosques u otros-. Es vital para la promoción y el crecimiento del turismo en la región tener vías de acceso en buen estado y seguras.

La oferta turística cultural en este sector de Cutervo tiene entre sus principales atractivos sus fiestas patronales. Entre ellas podemos destacar la fiesta a San Juan Bautista patrón de la ciudad de Cutervo –el 24 de junio- y la Virgen de la Asunción, que se celebra el 15 de Agosto.

Además de estas fiestas religiosas costumbristas, son atractivos turísticos culturales la Plaza de Armas de Cutervo junto a su Iglesia Catedral, la monumental Plaza de Toros y el Mirador del Apu Ilucán.

Distrito	Recurso turístico natural
Cutervo	Parque Nacional de Cutervo
	Laguna del Pilco
	Catarata del Pilco
	Torres de Rejopampa
	Gruta de la Asunción y Gruta Blanca
	Gruta o Cueva de Ambulco
	Bosque de Piedras en la planicie del cerro Pilco
	Cerro Yanaguanga
Tacabamba	Catarata del Condac
	Aguas termales de Cumpampa

Fuente: <http://www.cutervo.com/atractivos-turisticos.php>

Por otro lado, gran parte del tramo Cutervo-Puente Techín está en el distrito de Querocotillo que goza de famosas atracciones turísticas como, por ejemplo, sus grandes paisajes naturales, la catedral de Querocotillo, que es uno de los referentes monumentales de la provincia de Cutervo, no solo para los turistas, sino también para la población local, ya que Querocotillo cuenta con una gran mayoría católica.

Gracias a este hecho, sus fiestas religiosas forman parte igualmente de los atractivos turísticos que podemos apreciar. Entre estas festividades de muestra de fe en Querocotillo tenemos la de la Virgen del Perpetuo Socorro, la de San Isidro Labrador y la del Santo Patrón San Juan Bautista⁷.

⁷ Véase <https://peru.com/viajes/conozca-peru/querocotillo-cutervo-cajamarca-turismo-destinos-viajes-fotos-viajes-noticia-540262>

El presente proyecto, por lo tanto, impulsará la visita a este distrito y a sus monumentos turísticos naturales y civiles.

Foto n.º 6: Catedral de Querocotillo



Fuente: www.panoramio.com

2.2.4. Tránsito de la vía

El informe citado más arriba también indica que por esta vía, y en ruta que llega hasta Anguía, pasan cerca de 60 vehículos por día, tanto para el transporte de carga como para el de pasajeros. Circulan camionetas, combis, minivanes, y otras unidades. En los vehículos de carga, se lleva ganado y animales menores como los cuyes o aves de corral; asimismo se transportan también, madera, arena, piedra y diversos materiales de construcción. En temporada de cosecha, agrega la investigación, se traslada papa a Cutervo para su almacenamiento y de ahí a los mercados de Chiclayo, Jaén, Bagua y San Ignacio para su pronta comercialización.

2.2.5. Beneficiarios

La mejora de la vía Tacabamba - Sumidero - Cutervo – Naranjito de Camse – Mamabamba - Sinchimachi – Sillangate – Puente Techín, traerá prosperidad a a los caseríos y centros poblados del distrito de Tacabamba – provincia de Chota tales como el centro poblado El Naranjo, y los caseríos de Pichugan, Santa Rosa de Caramarca Chico, La Conga de Maraihuaca, así como a los caseríos y centros poblados del Distrito y provincia de Cutervo – Cajamarca, considerándose entre ellos a: Alto Chugurmayo, Valle Chugurmayo, Sumidero, Ambulco Chico, Ambulco Grande, San Felipe, San Jose, Cullanmayo, Alifiaco, Huanga Shanga, centro poblado de Conday, Chugur, Centro Poblado Payac, Centro Poblado Libertad Naranjito de Camse, Centro Poblado Mamabamba,

Centro Poblado Sinchimache, Cruce el Chirimoyo, Centro Poblado Sillangate y el caserío Puente Techin, precisando que indirectamente se benefician a los distritos "Chiguirip y Conchán" de la provincia de Chota entre otras localidades que se encuentran comprendidas en esta red vial.

Además, también significará progreso para los siguientes centros poblados del distrito de Querocotillo: "Lamparán, Rumisqui, Moshoqueque, Hacienda El Sauce, El molino, Lanche, El tomate, Limón, Minas, La palma, La succha, La silla, El morero, Los chirimoyos, El eucalipto, La penca, Nuevo oriente y Sagual". En Querocotillo y el norte del distrito de Cutervo la mejora de este tramos trae un beneficio directo e indirecto para más de 70 000 habitantes en esta zona.⁸

Por otro lado, hay centros poblados en el oriente de Tacabamba que también se beneficiarán con la recuperación de la red vial señalada. En el siguiente mapa se muestra los centros poblados que, en este distrito, podrán mejorar su calidad de transporte intra e inter provincial.

Mapa nº 6: Distrito de Tacabamba



2.2.6. Impacto sobre el ambiente y el patrimonio cultural (restos arqueológicos)

Es informe es claro en apuntar que una obra de optimización del tramo Cutervo – Sumidero - Tacabamba no tendría efectos perjudiciales ni para el ambiente ni para los sitios arqueológicos cercanos.

2.2.7. Condiciones de la vía

Esta vía presenta baches, abolladuras considerables y las cunetas están colapsadas, a esto se le suma que por efecto de las lluvias hay deslizamiento de los bordes de la carretera. La vía carece de obras de arte, como son: cunetas,

⁸ Calculo hecho en base a las proyecciones de población del INE para el año 2017.

muros de contención, faltan badenes y colocación de alcantarillas; siendo importante también mejorar el ancho de la vía, el radio de las curvas y mejorar las pendientes”.

Foto n°5 Caserío de Marayhuaca

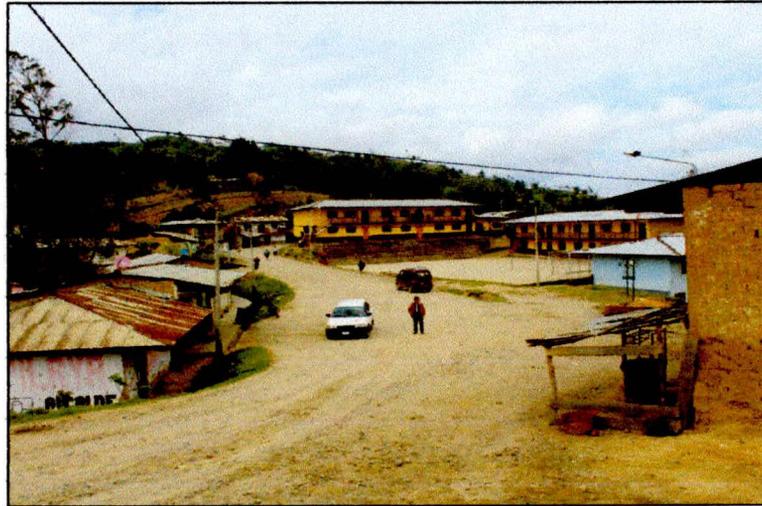


Foto n°6 Vía de acceso a Marayhuaca

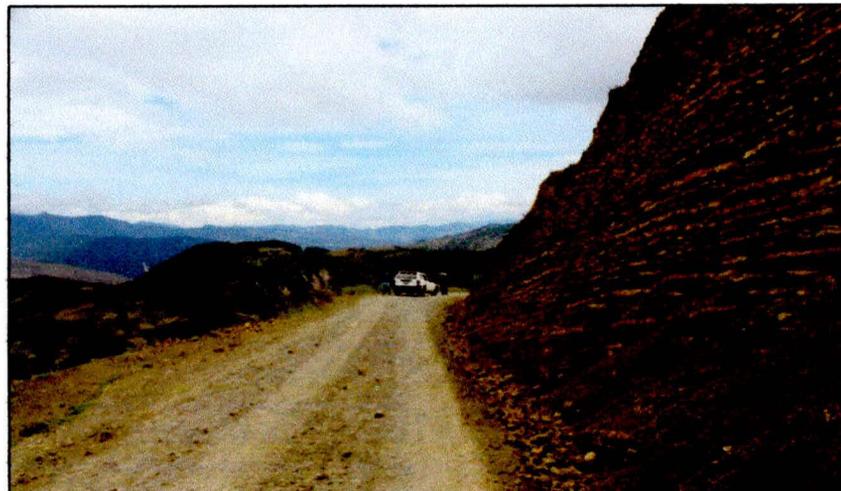
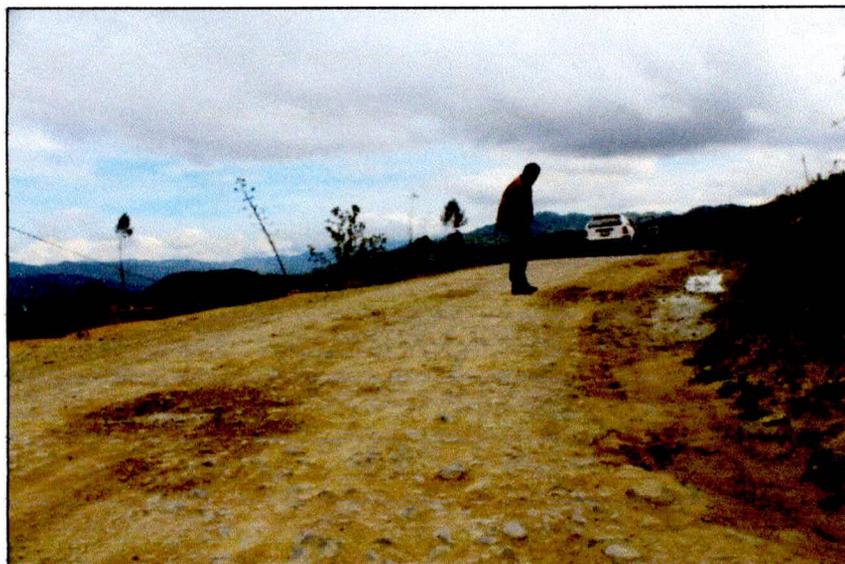
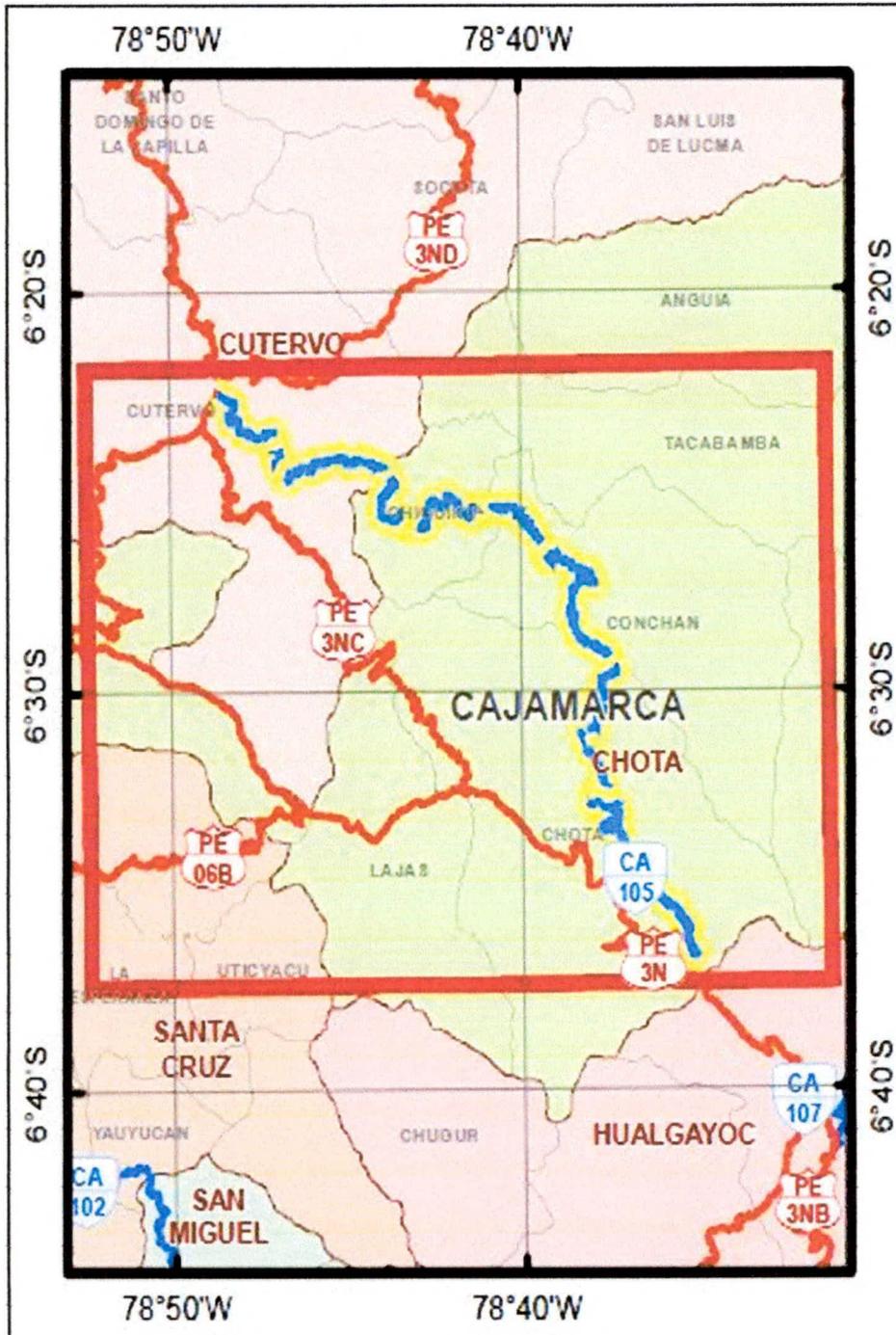


Foto n°7 Estado de la vía a Marayhuaca



Mapa n.º 4: Vía departamental CA-105



Fuente: MTC (editado)

EFFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

La presente propuesta no modifica ni implica la modificación de ninguna norma. Esta se constituye en una nueva ley, que, en caso de ser aprobada, se insertará en el ordenamiento jurídico peruano.

ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

El presente proyecto de ley al ser declarativo no generará un gasto nacional sobre el presupuesto público. Esta norma llamará la atención del Ejecutivo, al gobierno regional y los gobiernos locales para priorizar el mejoramiento y conservación de esta red vial que permitirá mejorar las condiciones de vida de los centros poblados que están en el ámbito de influencia de los tramos descritos.