



**UNAP**



**FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN Y HUMANIDADES  
ESCUELA PROFESIONAL DE ANTROPOLOGÍA SOCIAL**

**TESIS**

**IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y CULTURAL GENERADOS POR LA  
CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA EN POBLADORES DE  
SAN JOAQUÍN DE OMAGUA, NAUTA 2021**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE  
LICENCIADO EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL**

**PRESENTADO POR:**

**WENINGER OMAR GUIMARAES INUMA**

**ASESOR:**

**Antrop. ROGER ERNESTO RENGIFO RUIZ, Mgr.**

**IQUITOS, PERÚ**

**2023**



**UNAP**

**FACULTAD DE EDUCACIÓN  
ESCUELA PROFESIONAL DE ANTROPOLOGÍA  
SOCIAL**

**ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS N°230-CGT-FCEH-UNAP-2023**

En Iquitos, en el auditorio de la **Facultad de Ciencias de la Educación y Humanidades** a los **20** días del mes de **Febrero** de **2023** a horas **10.00** .a.m., se dio inicio a la sustentación pública de la Tesis titulada: **IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y CULTURAL GENERADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA EN POBLADORES DE SAN JOAQUÍN DE OMAGUA, NAUTA 2021**, aprobado con R.D. N° **328-2023-FCEH-UNAP** del **10/02/23** presentado por el bachiller **WENINGER OMAR GUIMARAES INUMA**, para optar el Título Profesional de **Licenciado en Antropología Social**, que otorga la Universidad Nacional de acuerdo a Ley y Estatuto

El Jurado Calificador y dictaminador designado mediante R.D. N° **997-2022-FCEH-UNAP**, del **12/7/22**, está integrado por:

<b>Dr. HEINRICH ALBERT HELBERG CHAVEZ</b>	<b>Presidente</b>
<b>Antrop. TEODULIO GRANDEZ CARDENAS</b>	<b>Secretario</b>
<b>Dra. SELVA LIBERTAD DIAZ VASQUEZ</b>	<b>Vocal</b>

Luego de haber escuchado con atención y formulado las preguntas necesarias, las cuales fueron respondidas: satisfactoriamente

El Jurado después de las deliberaciones correspondientes, llegó a las siguientes conclusiones:

La Sustentación Pública y la Tesis ha sido aprobada con la calificación muy buena

Estando el bachiller apto para obtener el Título Profesional de **Licenciado en Antropología Social**

Siendo las 12:00 pm se dio por terminado el acto de sustentación

**Dr. HEINRICH ALBERT HELBERG CHAVEZ**  
Presidente

**Antrop. TEODULIO GRANDEZ CARDENAS**  
Secretario

**Dra. SELVA LIBERTAD DIAZ VASQUEZ**  
Vocal

**Mgr. ROGER ERNESTO RENGIFO RUIZ**  
Asesor

**JURADOS Y ASESOR**



**Lic. HEINRICH ALBERT HELBERG CHAVEZ, Dr.**

**Presidente.**



**Antrop. TEODULIO GRANDEZ CARDENAS**

**Secretario.**



**Lic. SELVA LIBERTAD DÍAS VÁSQUEZ, Dra.**

**Vocal.**



**Antrop. ROGER ERNESTO RENGIFO RUIZ, Mgr.**

**Asesor**

Nombre del usuario:  
Universidad Nacional de la Amazonia Peruana

ID de Comprobación:  
68782285

Fecha de comprobación:  
31.05.2022 12:00:54 -05

Tipo de comprobación:  
Doc vs Internet

Fecha del Informe:  
31.05.2022 12:12:20 -05

ID de Usuario:  
Ocultado por Ajustes de Privacidad

Nombre de archivo: TESIS RESUMEN WENINGER OMAR GUIMARAES INUMA

Recuento de páginas: 65 Recuento de palabras: 13843 Recuento de caracteres: 88681 Tamaño de archivo: 1.43 MB ID de archivo: 79822414

## 25.9% de Coincidencias

La coincidencia más alta: 2.77% con la fuente de Internet (<http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/7335>)

25.9% Fuentes de Internet 1000 ..... Página 67



No se llevó a cabo la búsqueda en la Biblioteca

## 10.7% de Citas

Citas 34 ..... Página 68

No se han encontrado referencias

## 0% de Exclusiones

No hay exclusiones

## DEDICATORIA

“A mis amados padres Sabina y Leonel, que son los mejores maestros de encaminar con sus sabios consejos que no existe nada imposible de llegar a la meta cuando hay voluntad de superación, a mi hermana Juanita, que me apoyo formidablemente. A mi Sra. Silvia, mis bellos hijos Sabina y Benjamín, que son mis grandes motivaciones de seguir creciendo profesionalmente, finalmente a mi amigo Ing. Warren Guerrero Chota MsC. por sus consejos de superación”

## **AGRADECIMIENTO**

“Agradezco a Dios por darme la vida y permitir terminar la carrera de Antropología Social en la UNAP y estar al servicio de mi País. A mi familia que es mi motivación de superación, en especial a mi mamá Sabina, papá Leonel, mis hijos Sabina y Benjamín, por su apoyo incondicional. A mis hermanos del centro poblado San Joaquín de Omagua por su fundamental y valioso aporte en la presente investigación. Agradecimiento a mis maestros (Moscoso, Rosita, Teodulio, Canelo y Federik) de la escuela de Antropología Social, por contribuir en mi formación como Antropólogo Social y al mismo tiempo a mi asesor Antropólogo Roger Rengifo Ruiz por apoyo absoluto en la tesis”.

## ÍNDICE

	Página
<b>PORTADA</b>	i
<b>ACTA DE SUSTENTACIÓN</b>	ii
<b>JURADOS Y ASESOR</b>	iii
<b>RESULTADO DEL INFORME DE SIMILITUD</b>	iv
<b>DEDICATORIA</b>	v
<b>AGRADECIMIENTO</b>	vi
<b>ÍNDICE</b>	vii
<b>ÍNDICE DE TABLAS</b>	ix
<b>ÍNDICE DE GRÁFICOS</b>	x
<b>ÍNDICE DE FOTOS</b>	xi
<b>RESUMEN</b>	xii
<b>ABSTRACT</b>	xiii
<b>INTRODUCCIÓN</b>	1
<b>CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO</b>	4
1.1. Antecedentes	4
1.2. Bases teóricas	13
1.3. Definición de términos básicos	20
<b>CAPITULO II: HIPÓTESIS Y VARIABLES</b>	22
2.1. Formulación de la hipótesis	22
2.2. Variables y su operacionalización	22
<b>CAPÍTULO III: METODOLOGÍA</b>	25
3.1. Tipo y diseño	25
3.2. Diseño Muestral	25
3.3. Procedimientos de recolección de datos	26
3.4. Procesamiento y análisis de los datos	26

3.5. Aspectos éticos	27
<b>CAPÍTULO IV: RESULTADOS</b>	<b>28</b>
<b>CAPÍTULO V: DISCUSIÓN</b>	<b>65</b>
<b>CAPÍTULO VI: CONCLUSIONES</b>	<b>75</b>
<b>CAPÍTULO VII: RECOMENDACIONES</b>	<b>77</b>
<b>CAPÍTULO VIII: FUENTES DE INFORMACIÓN</b>	<b>79</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>83</b>
01: Matriz de consistencia	84
02: Instrumentos de recolección de datos	85
03: Informe de validez y confiabilidad	88
04: Solicitud de permiso para la ejecución de tesis	94
05: Carta de aceptación para la ejecución de tesis	96
06: Datos de informantes claves	97
07: Fotos	98

## ÍNDICE DE TABLAS

	Página
<b>Tabla 1</b> Percepciones sobre el proceso de construcción de la carretera	38
<b>Tabla 2</b> Percepción sobre actores involucrados	39
<b>Tabla 3</b> Impacto sobre la organización comunal	41
<b>Tabla 4</b> Beneficios de la construcción de la carretera	42
<b>Tabla 5</b> Impacto en las relaciones sociales	44
<b>Tabla 6</b> Migración por la construcción de la carretera	46
<b>Tabla 7</b> Construcción de la carretera y conflictos internos	48
<b>Tabla 8</b> Pesca y construcción de la carretera	50
<b>Tabla 9</b> Agricultura y construcción de la carretera	52
<b>Tabla 10</b> Caza y construcción de la carretera	53
<b>Tabla 11</b> Artesanía y construcción de la carretera	55
<b>Tabla 12</b> Impacto de la construcción de la carretera en el comercio	57
<b>Tabla 13</b> Construcción de la carretera y la lengua local	58
<b>Tabla 14</b> Vestimentas tradicionales en Omaguas.	60
<b>Tabla 15</b> Festividades tradicionales en Omaguas	61
<b>Tabla 16</b> Comidas y bebidas típicas	62
<b>Tabla 17</b> Cambios en los patrones culturales	63
<b>Tabla 18</b> Informantes claves	97

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Página
<b>Gráfico 1</b> Percepciones sobre el proceso de construcción de la carretera	38
<b>Gráfico 2</b> Percepción sobre actores involucrados	40
<b>Gráfico 3</b> Impacto sobre la organización comunal	42
<b>Gráfico 4</b> Beneficios de la construcción de la carretera	43
<b>Gráfico 5</b> Impacto en las relaciones sociales	45
<b>Gráfico 6</b> Migración por la construcción de la carretera.	47
<b>Gráfico 7</b> Construcción de la carretera y conflictos internos	49
<b>Gráfico 8</b> Pesca y construcción de la carretera	51
<b>Gráfico 9</b> Agricultura y construcción de la carretera	52
<b>Gráfico 10</b> Caza y construcción de la carretera	54
<b>Gráfico 11</b> Artesanía y construcción de la carretera	55
<b>Gráfico 12</b> Impacto de la construcción de la carretera en el comercio	57
<b>Gráfico 13</b> Construcción de la carretera y la lengua local	59
<b>Gráfico 14</b> Vestimentas tradicionales en Omaguas.	60
<b>Gráfico 15</b> Festividades tradicionales en Omaguas	61
<b>Gráfico 16</b> Comidas y bebidas típicas	63
<b>Gráfico 17</b> Cambios en los patrones culturales	64

## ÍNDICE DE FOTOS

	Página
<b>Foto 1:</b> Mapa de ubicación del centro poblado “San Joaquín de Omaguas “Fuente: GORELORETO (2021) Diagnóstico Socio económico del centro poblado “San Joaquín de Omaguas”	98
<b>Foto 2:</b> Puerto principal del centro poblado de San Joaquín de Omaguas	98
<b>Foto 3:</b> Municipalidad de San Joaquín de Omaguas (anexo de la Ciudad de Nauta)	99
<b>Foto 4:</b> Colegio del centro Poblado San Joaquín de Omaguas	99
<b>Foto 5:</b> Camino antes de la construcción de la carretera en San Joaquín de Omaguas	100
<b>Foto 6:</b> Entrevistado en la investigación realizada en San Joaquín de Omaguas	100
<b>Foto 7:</b> Carretera en el Centro Poblado San Joaquín de Omaguas	101
<b>Foto 8:</b> Entrevista a actores claves en el CCPP San Joaquín de Omaguas	101
<b>Foto 9:</b> Aplicación de encuesta en el CCPP San Joaquín de Omaguas	102

## RESUMEN

La presente investigación titulada: "Impacto Socioeconómico y Cultural Generado por la Construcción de la Carretera en el Centro Poblado San Joaquín de Omaguas, Nauta 2021", tiene como objetivo determinar el impacto socioeconómico y cultural generado por la carretera. El enfoque utilizado fue mixto, cuantitativo y cualitativo, a través de encuestas y entrevistas a 30 actores claves. Los principales impactos sociales generados por la construcción de la carretera es el involucramiento de la comunidad, del centro poblado y del Gobierno Regional de Loreto en el proceso, el relacionamiento con otros actores externos ha generado encuentros y desencuentros producto de las relaciones de poder. Existen cambios en los comportamientos y hábitos producto del incremento de migrantes, lo cual también genera cambios en la tenencia de los recursos y acceso a espacios para sus viviendas. A nivel económico se generó un impacto positivo en el comercio, beneficiando a la agricultura, la caza, la pesca y a la artesanía. Se lleva en menor tiempo los productos a las ciudades de Nauta e Iquitos y se incrementó las frecuencias de sus medios de transportes terrestre. Respecto a los cambios culturales ya no se practica las festividades, la vestimenta y el idioma producto del mayor relacionamiento con la ciudad y la influencia de la globalización y el discurso hegemónico de desarrollo territorial con infraestructuras de alta inversión pública, conllevando al debilitamiento de la identidad colectiva y el sentido de pertenencia. San Joaquín de Omaguas es un territorio que busca de la conectividad terrestre una oportunidad para visibilizar sus brechas sociales y gestionar iniciativas para el desarrollo y bienestar de sus habitantes en la Amazonia peruana.

**Palabras clave:** impacto social, impacto económico, cultura, carretera y desarrollo.

## ABSTRACT

The present investigation entitled: "Socioeconomic and Cultural Impact Generated by the Construction of the Highway in the San Joaquín de Omagua Populated Center, Nauta 2021", aimed to determine the socioeconomic and cultural impact generated by the highway, the approach used was mixed, quantitative and qualitative, through surveys and interviews with 30 key actors. The main social impacts generated by the construction of the highway is the involvement of the community, the populated center and the Regional Government of Loreto in the process and the relationship with other external actors has generated encounters and disagreements as a result of power relations, there are changes in behaviors and habits as a result of the increase in migrants, which also generates changes in the possession of resources and access to spaces for their homes. At an economic level, it generated a positive impact on trade, benefiting agriculture, hunting, fishing and handicrafts, products are taken to the city of Nauta and Iquitos in less time and the means of land transport increased. Regarding cultural changes, festivities, clothing and language are no longer practiced as a result of the greater relationship with the city and the influence of globalization and the hegemonic discourse of territorial development with infrastructures of high public investment, leading to the weakening of identity community and the sense of belonging. San Joaquín de Omagua is a territory that seeks from land connectivity an opportunity to make visible its social gaps and manage initiatives for the development and well-being of its inhabitants in the Peruvian Amazon.

**Keywords:** social impact, economic impact, culture, road and development.

## INTRODUCCIÓN

Desde el 2016 se dio inicio el asfaltado de la carretera de 10 kilómetros que conecta el centro poblado de San Joaquín de Omaguas con la carretera Iquitos Nauta, ubicada en el kilómetro 58. Antes de la construcción de la carretera los pobladores de San Joaquín se conectaban con la ciudad de Iquitos y el distrito de Nauta mediante vía fluvial, tres veces por semana pagando fletes muy altos. Además, caminaban la trocha por dos horas y media aproximadamente para conectarse con la carreta Iquitos Nauta y sacar sus productos de primera necesidad al mercado local.

San Joaquín de Omaguas está ubicado a orillas del río Amazonas, es un pueblo tradicional e histórico de ascendencia Omagua, considerado como centro poblado. Está en proceso de reconocimiento a la familia lingüística Tupi Guaraní y grupo étnico Omagua. La actividad principal de la comunidad es la agricultura (plátano, yuca, entre otros), el comercio, la caza, la producción de carbón, la pesca y los servicios de transporte. La construcción de la carretera en el centro poblado San Joaquín de Omaguas ha generado cambios en los niveles sociales, económicos, culturales y productivos, además de nuevas formas de intercambio comercial desde la carretera Iquitos-Nauta a la ciudad de Iquitos y alrededores. Con la carretera aumentó la población en la comunidad y aparecieron nuevos niveles poblacionales como la llegada de colonos de San Martín, Yurimaguas, Nueva Cajamarca, que formaron familia con los lugareños. Además, se dieron nuevos negocios como tiendas grandes de primera necesidad, el aumento considerable del transporte en motokar, furgoneta y taxis, asimismo el aumento de conflictos

internos los fines de semana por la presencia de personas de otras comunidades para libar licor.

Es importante lo que representa la carretera San Joaquín de Omaguas en la región Loreto ya que es un tramo que sustenta la carrera principal de Iquitos-Nauta en el Km 58, que permite accesibilidad permanente para trasladar productos de primera necesidad, siendo un lugar transcendental después del distrito de Nauta, entendiéndose que toda esta zona es de gran potencial agropecuario. Asimismo, en el aspecto económico la comunidad ha pasado de un proceso netamente de subsistencia a una economía de mercado, lo que hizo que se introdujeran nuevas formas de intercambio económico y formas de comercialización con la presencia de migrantes de la sierra quienes vienen influenciando en el cambio socioeconómico y cultural.

La presente investigación tuvo como objetivo el impacto socioeconómico y cultural generado por la carretera. El enfoque utilizado fue mixto, cuantitativo y cualitativo, a través de encuestas y entrevistas a 30 actores claves. La estructura del informe consta de:

Primer capítulo sobre el marco teórico, los antecedentes, bases teóricas y definición de términos básicos como cambios culturales, cambio social, impacto social y patrones culturales

Segundo capítulo, tenemos la formulación de la hipótesis general y específicas, variables independientes y dependientes y su operacionalización.

Tercer capítulo, metodología, donde se indica el tipo y diseño de investigación, diseño muestral, técnicas e instrumentos de recolección de datos, procedimiento de recolección de datos, procesamiento y análisis de datos, así como los aspectos éticos

Cuarto capítulo, Iniciaremos mostrando la historia de los Omaguas y su proceso de crecimiento, además de los principales impactos sociales están asociados a las relaciones de la comunidad con otros actores externos, la organización comunitaria, cambios en los comportamientos y prácticas sociales producto de flujos migratorios. A nivel económico generó un impacto positivo en la agricultura, la caza, la pesca y la artesanía, generando mayor dinamismo comercial con la ciudad de Nauta. Respecto a lo cultural, poco a poco se está dejando las practica las tradiciones, la vestimenta y el idioma producto del mayor relacionamiento con la ciudad y la influencia de la modernidad, conllevando al debilitamiento de la identidad colectiva y el sentido de pertenencia; sin embargo, prevalecen los platos típicos de la comunidad y se está trabajando para revitalizar la cultura.

Finalmente, las conclusiones, recomendaciones, fuentes de información y anexos (matriz de consistencia, instrumentos de recolección de datos, informe de validez y confiabilidad, solicitud de permiso para la ejecución de la tesis, datos de informantes claves y fotos)

## **CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO**

### **1.1. Antecedentes**

En esta investigación se tomó referencias de diferentes autores tanto internacionales y nacionales.

#### **Internacional**

En el año 2020, se llevó a cabo la investigación titulada: Impacto social y económico de la infraestructura carretera en el estado de Yucatán, su metodología se basó en la implementación del mapa digital la cual implica la delimitación, la instalación, captura de información y el procesamiento de la información. Determino que las localidades parte del ámbito de la carretera cuenta con acceso del servicio de salud, existen más viviendas con acceso a servicios básicos y además a nivel de pobreza, las zonas más alejadas de la carretera lo presentan. La investigación llego a las conclusiones que la carretera conlleva al incremento del desplazamiento y permito la integración del territorio y el fortalecimiento de la identidad. Las localidades de la zona 01 en la carretera tienen mayor condición en el bienestar de las personas, mientras la zona 02 y 03 presentan brechas en el bienestar humano. (Medellín, 2020)

En el año 2015, se desarrolló una investigación titulada; La carretera Bogotá-Villavicencio, su impacto sobre el ordenamiento territorial y el ecosistema. La cual fue tipo descriptivo y explicativo. La población de estudio fueron los residentes la carretera Bogotá-Villavicencio, ruta nacional 40. La investigación determinó mediante una revisión bibliográfica los posibles impactos en el ordenamiento territorial en su dimensión ecológica, ocasionados en los municipios de influencia de la carretera Bogotá-

Villavicencio, a partir de la posibilidad de construcción de una tercera carretera y establecer algunos impactos. Finalmente la conclusión determinó que la carretera Bogotá-Villavicencio sigue en expansión presionada por determinantes económicos, donde aún se encuentra en construcción la segunda calzada y la necesidad próxima será la construcción de una tercera; por eso es importante considerar que la carretera debe tener características específicas que promuevan el desarrollo de las regiones de manera sustentable en los territorios de influencia, que promueva un desarrollo incluyente, mediante el desarrollo económico de todos los asentamientos humanos, para no generar alteraciones del orden social que promuevan migraciones y cambios del uso del suelo por fuera de los esquemas de ordenamiento territorial (EOT). (Lesmes, A. 2015).

En el año 2015, se llevó a cabo la investigación: Impactos de las obras de infraestructura de la IIRSA: El caso de la carretera interoceánica en la Amazonia Sur del Perú. El trabajo ha sido analítico, considerando como población a los actores claves que participaron en la investigación en mención. Como resultado señala que la carretera generó mayor deforestación, cambios en el paisaje, migraciones, caza y pesca indiscriminada. A nivel de impactos sociales y culturales son: intranquilidad de las comunidades nativas, violación de mujeres, inseguridad, cambios en el uso de la tierra, ocupación desordenada, litigios por expropiaciones, destrucción de restos arqueológicos, afectación en el patrón cultural local, aculturación progresiva, eventual destrucción de lugares sagrados por la población indígena, como los Arakbut, Matsigenka, Pano, Shipibo, Kichwa, entre otros. Asimismo, concluye que se incrementó la deforestación, la

migración de los andes a la amazonia, se incrementó la pobreza urbana y la aparición de barrios marginales, actividades ilegales, disminución de la seguridad pública y pérdida de valores culturales tradicionales. (Guillen, 2015).

En el año 2010, se desarrolló una investigación titulada; Estudio comparativo del impacto en el desarrollo socioeconómico en dos carreteras: Eje Transversal de Catalunya, España, y México, la cual fue de tipo comparativo. Para llevar a cabo la comparación en ambos territorios se utilizó información estadística de institutos oficiales e instituciones bancarias. La investigación determinó que las carreteras son pieza clave en el desarrollo económico y social en cualquier país; por ello, se considera como objetivo principal analizar y comparar cómo las carreteras proporcionan la oportunidad para la transformación económica y social. Este análisis consideró dos ámbitos territoriales con algunas similitudes, pero también con diferencias sociales evidentes. Para ello, se seleccionaron dos carreteras en diferentes países con la finalidad de observar el efecto a corto plazo que tiene cada una en diversas variables socioeconómicas. Se elige por un lado el Eje Transversal de Catalunya (España) y por el otro la carretera MEXICO (México). La pesquisa en que los resultados muestran que las pautas en el desarrollo inducido por ambas carreteras son muy similares y la principal diferencia radica en el nivel de desarrollo económico en ambos territorios (Obregón, S. 2010).

En el año 2008, mediante la investigación: Impactos sociales y económicos de las infraestructuras de transporte viario: estudio comparativo de dos ejes, el Eix transversal de Catalunya y la carretera Mex 120 en

México. Fue una investigación comparativa. A nivel de resultados señala los impactos en las actividades económicas, la calidad de vida, en los espacios rurales, incremento de la población, incremento de oficinas bancarias, mayor parque vehicular, incremento de vehículos pesados en los principales tramos, ahorro del tiempo, incremento de establecimientos comerciales. Concluye que se incrementó el desarrollo económico a través de la accesibilidad con llevando al poder adquisitivo, también acrecentó la población. (Obregón, 2008)

### **Nacional**

En el año 2019, se desarrolló el trabajo: cambios de uso de suelo y ecología vial en la Amazonia Peruana: una revisión crítica. Ha sido un trabajo basado en fuentes de información secundaria, como: artículos científicos, artículos de opinión de expertos, libros y manuales, informes elaborados por instituciones u organizaciones, como documentos públicos y propuestas de proyectos, noticias publicadas en revistas o periódicos, y mapas y gráfico, a través del estado del arte. Señala que la infraestructura vial impacta de manera negativa en los cambios de uso de suelo, al abrir zonas que antes eran inaccesibles y fomentar la migración de las poblaciones. Tales cambios están asociados a las actividades agroindustriales a gran escala, la tala selectiva, la agricultura de pequeña escala y la ganadería. Concluye que las carreteras conectan a poblaciones e impulsan el desarrollo económico en actividades extractivas de los recursos naturales, existe un cambio en el uso del suelo producto de las carreteras, no existe una buena planificación en el territorio y los instrumentos de

gestión ambiental no dan respuesta a los impactos que genera esta infraestructura. (Calixto, 2019)

En el año 2018, a través de la investigación: Evaluación del impacto socioeconómico de la Carretera Empalme PE - 5N - Cuñumbuque - San José de Sisa, periodo enero 2010 - junio 2014. Desarrollo una investigación aplicada, nivel explicativo, la población estuvo conformada por 21253 habitantes de Cuñumbuque y la muestra ha sido 377 habitantes, las técnicas fueron el fichaje y análisis de documentos, como instrumentos la encuesta y guía de análisis documentario. Como resultados indica que existe mejora en las condiciones de viaje, mejora en la comercialización, el tiempo de viaje es corto, el flete bajo, el viaje es más seguro. Existe un crecimiento en los ingresos económicos. Asimismo, en el viaje ya no se deterioran los productos y mayor abastecimiento de insumos. Las principales actividades económicas beneficiadas por la carretera son: la agricultura, ganadería, comercio, turismo y sector forestal. Concluye que la carretera generó impacto significativo en las actividades económicas, también generó un impacto en la educación, salud, incremento de vehículos y predictibilidad del viaje. Por otro lado, la propiedad tuvo un incremento de precio. (Pretell, 2018)

En el año 2017, se desarrolló la investigación denominada; Análisis de impactos de la construcción de una carretera en una zona rural: el caso del distrito de Zúñiga en Cañete, la cual se analizó mediante indicadores cuantitativos y cualitativos, el cual se realizó utilizando el método ex – post, que consiste en evaluar la condición actual de la zona, respecto a la nueva infraestructura vial, además incluyó como población de estudio a los

pobladores del distrito de Zúñiga en Cañete. La investigación estableció como objetivo principal analizar los diversos impactos que se pueden producir en una zona rural debido a la construcción de una carretera. Para el caso de Zúñiga se realizó una evaluación cualitativa a los diferentes aspectos de la vida de la población, tales como actividades económicas, salud, educación, etc., a fin de obtener un resultado de los aspectos sobre los que influye la construcción de la carretera y el nivel en el que impacta en la población. Tales como el aumento del comercio, turismo, la creación de nuevas actividades económicas, mejoras en la educación, mejora en los tiempos de traslado, entre otros. Finalmente, la investigación concluyó que en términos generales el implementar una infraestructura vial contribuye positivamente en la economía de una región impulsada por el turismo, ya que facilita el acceso de turistas a la zona, logrando como en este caso el aumento considerable del turismo para el 61% de la población. Además, que genera otros incrementos positivos en la zona, puesto que el mayor ingreso de turistas, alrededor de un 30-50%, genera un incremento del comercio por la gran afluencia a hoteles, restaurantes y otros establecimientos públicos. Esto a su vez genera nuevas oportunidades de trabajo como casas de retiro y servicio de mototaxi. (Cahuaya, E y Chávez, A. 2016)

En el año 2017, se desarrolló una investigación titulada; “Impacto social y económico de la construcción de la carretera entre los distritos Chota – Bambamarca, departamento Cajamarca”, como metodología utilizó el diseño de investigación no experimental de tipo descriptiva porque hizo un análisis exhaustivo de los cambios que ocurrieron en población con la construcción de la carretera en la zona de influencia. El objetivo principal de

esta investigación fue generar un análisis de los alcances e impactos socio-económicos que dieron en la población a causa de la construcción de una carretera, esto en función de la eficiencia y eficacia en la ejecución del proyecto, desde una visión integral y multidimensional, y de ese modo determinar los impactos más significativos en la población beneficiaria. Finalmente, este trabajo concluye que se dieron aumentos en los aspectos de educación, agricultura, construcción, en industrias manufactureras, además del incremento en el distrito de Bambamarca donde se observó que el incremento en la explotación minera y canteras con un 300% y un -7% en agricultura, ganadería, caza, y selvicultura. (Díaz, P. 2017)

En el año 2016, se desarrolló una investigación denominada “Análisis de los Impactos socio - ambientales de la trocha Puerto Esperanza, Purús (Ucayali) e Iñapari, Tahuamanú (Madre de Dios) en la Comunidad Nativa Conta y su anexo San José, distrito de Purús, provincia Purús, región Ucayali, 2014”. La cual fue de tipo mixta y de diseño descriptivo, que incluyó como población de estudio a los jefes de familia de la comunidad nativa de Conta y su anexo San José. La investigación estableció como objetivo principal plantear información técnica sobre los impactos socio - ambientales que ha dejado la construcción de la trocha II, entre Puerto Esperanza, Purús (Ucayali) e Iñapari, Tahuamanu (Madre de Dios), especialmente para la toma de buenas de decisiones en torno al tema de la conectividad de la provincia de Purús que es tan importante como delicada por sus implicancias locales, regionales y nacionales. Finalmente concluyo que los jefes de familia de la comunidad nativa Conta y su anexo San José mostraron un total desacuerdo con la existencia de la trocha, ya que tienen conocimiento

de cómo les afectaría a ellos como indígenas y a sus territorios como suministros de recursos naturales, a pesar de que la construcción de la trocha no ha afectado de manera directa a sus territorios. (Bazán, A. 2016).

En el año 2011, se desarrolló una investigación; “Evaluación de la rentabilidad social de la carretera de la penetración Ilo - Desaguadero: Influencia del medio paisajista”, la cual fue de tipo descriptivo, que incluyó como población de estudio a los pobladores ubicados en la carretera de penetración Ilo-Desaguadero. La investigación es parte del estudio realizado, para evaluar la rentabilidad, de la Carretera: Ilo - Desaguadero, debido a la influencia del medio paisajista. Una de las principales características de las carreteras de penetración es que cruzan zonas de distintas características, como la Costa, Sierra y Selva. Se presenta una diversidad de unidades paisajísticas, las cuales pueden ser aprovechadas para incrementar el flujo turístico, en dichas zonas, y así evaluar la rentabilidad social debido a la influencia del medio paisajista. Actualmente no existen procedimientos que permitan determinar la rentabilidad social de las carreteras de penetración. Finalmente, el trabajo concluyó detallando un Informe de Suficiencia, que alcanza procedimientos a seguir para determinar si la influencia del medio paisajista ha generado una rentabilidad social considerable, de las distintas zonas por las cuales cruza la carretera de estudio, de no ser rentable se hará una propuesta para incrementar la rentabilidad de la carretera Ilo - Desaguadero. (Roque, C.2011)

En el año 2011, se desarrolló una investigación denominada; “Evaluación de la rentabilidad social de la carretera de penetración Pisco - Ayacucho - San Francisco: Influencia del medio político-cultural”, la cual fue

de tipo descriptivo y que incluyó como población de estudio a los pobladores de la carretera de penetración Pisco-Ayacucho. La investigación intentó explicar el cómo y por qué la política y la cultura, influyen en la rentabilidad social de carreteras, tomando en consideración que la política, es una actividad desarrollada por instituciones públicas y partidos políticos, también encaminada, en la búsqueda del bien común o del interés general mediante la distribución de valores. Las sinergias que se dan entre instituciones públicas son muy importantes porque contribuyen en la resolución de problemas y necesidades de la población, por ende, la investigación concluyó exponiendo que la Influencia de la política en la rentabilidad social, depende de la sinergia entre las autoridades elegidas y del buen desempeño como funcionario público, que obtiene el mayor impacto en la población con los proyectos ejecutados. La Influencia de la cultura, siempre será positiva en la *rentabilidad social*, porque es la manifestación de las diversas expresiones culturales de la población, que se ve fortalecida tras el reconocimiento de los visitantes atraídos por la pluriculturalidad en el Área de Influencia de la Carretera: Pisco – Ayacucho. (Espinoza, M. 2011). Local

En el año 2020, se desarrolló una investigación denominada; “Impacto de la construcción de la carretera Iquitos - Saramiriza sobre los bosques y turberas del río Tigre, Loreto, Perú”, la cual fue de tipo descriptivo. La investigación fue un proyecto de infraestructura que busco comprender la conexión terrestre de Iquitos con Saramiriza que incluyo la construcción de una nueva carretera asfaltada de ca. 350 km a lo largo del río Tigre en la región Loreto. Siendo este proyecto una amenaza para la conservación de una de las áreas más extensas de bosque tropical del planeta y de las

turberas más extensas y profundas de la cuenca amazónica y el trabajo concluyó en que el estado peruano debe evaluar propuestas alternativas de transporte para la zona. Por ejemplo, servicios con una flota fluvial mejorada podrían ser utilizados para el transporte de carga y personas, mientras un servicio de aerotaxis podría también ayudar a atender las necesidades de las comunidades indígenas y pobladores ribereños. Cumplir con los compromisos internacionales para reducir la emisión de gases de efecto invernadero será potencialmente imposible si se construye la carretera, debido a que se estima que las emisiones nacionales aumentarían en 1,31 % del 2019 al 2030. (Coronado, E., Torres, A., Torres, D., Cardoso, N., Brañas, M., Torres, S. y Montoya, M. 2020).

## **1.2. Bases teóricas**

### **Impacto socioeconómico y cultural**

El término impacto se canaliza al efecto que resulta de una acción o un conjunto de acciones implementadas basadas en objetivos con la finalidad de obtener un resultado, el cual puede ser positivo o negativo. Está compuesto por los efectos a mediano y largo plazo. Ormachea, (1999) considera que el impacto es la relación al cambio provocado por una determinada intervención (o un conjunto de intervenciones) en una comunidad determinada. El efecto agregado de los resultados, esperados o no, de una intervención determinada (o de varias), y lo distingue de resultados (productos realizados y directos de una determinada intervención, cuyos efectos directos tienen impactos positivos o negativos).

La implementación de estos nuevos sistemas (carreteras, escuelas, hospitales y puentes) tiene un impacto, ya sea directo o indirecto en la

sociedad, y la construcción de carreteras no es ajena a ello. Por esto, en un país en vías de desarrollo, en el que la construcción de caminos está en aumento nos lleva a analizar el impacto que éstas pueden generar en la calidad de vida de la población. Los cambios que surgen en el ámbito social, económico y urbanístico después de la construcción de ésta. Ante esto Cahuaya, E. y Chávez, A. (2016) y Cerrón, A. (2013). Señalan que impacto es la impresión emocional intensa en conjunto de consecuencias provocadas por un hecho o actuación que afecta a un entorno o ambiente social o natural.

Es importante entender los diferentes tipos de impactos que ocasiona la construcción de una carretera en una comunidad rural.

### **Impacto social**

Con relación a los impactos sociales, Garriga (2013), menciona que, los impactos sociales abarcan los cambios en las condiciones de vida y comodidad de las personas de un lugar. De tal modo, calcular un efecto social es medir cómo variado, a causa de un acontecimiento dado.

Pérez, A, (2013), Sostiene como efectos de la intervención planteada tiene sobre la comunidad en general o al cambio efectuado en la sociedad debido al producto de las investigaciones. Libera M, (2007). También respalda esta definición y opina que los impactos sociales tienen implicaciones sobre el bienestar de las personas y el bienestar de vida de una localidad, a causa de un acontecimiento dado (pag:5).

Por otra parte, también se considera impacto social a los efectos que tiene sobre la comunidad en general. Los autores sustentan el criterio de que

el impacto como concepto es más amplio que el concepto de eficacia, porque va más allá del estudio del alcance de los efectos previstos y del análisis de los efectos deseados. <http://www.mitecnologico.com/Main/ImpactoSocial>

Puelles B. (2017) indica que los impactos sociales afectan muchas veces a todo lo relacionado con el bienestar de los habitantes de un pueblo. Es decir, muchas veces el bienestar de estas de los habitantes soportará impactos positivos o negativos, dependiendo de los cambios realizados y la forma en que se desarrollen en la cual depende de gran medida del tipo de relaciones establecidas dentro de la comunidad (Pág. 27)

### **Impacto económico**

La construcción de la carretera San Joaquín de Omaguas traerá aumento en la circulación de personas, materias primas, crecimiento de vehículos motorizados, generando aumento de población que, transformará el territorio; por la nueva conectividad que generará el ritmo de la transformación social, En líneas generales se espera impactos positivos que sean mejoras en las condiciones en la calidad de vida de las poblaciones y una nueva proyección a las generaciones venideras.

Díaz, P. (2017), manifiesta que el impacto económico con la presencia de una carretera para el transporte mejora la calidad productiva y se incrementa el comercio generando mejores ingresos económicos y por ende mejora la calidad de vida en las familias circunstantes de la zona (pag:18) también Pérez, A. (2013) considera que el impacto económico de un proyecto como la construcción de una carretera o programa social es la

magnitud cuantitativa del cambio en el problema de la población objetivo como resultado de la entrega de productos (bienes y servicios) (pag:30).

### **Impacto cultural**

En cuanto al impacto cultural, Claverías, R. (1999) considera como aquella que parte de un auto concepto del individuo, que deriva del conocimiento de su pertenencia a un grupo social; junto al significado valorativo, emocional asociado a dicha pertenencia.

Barona y Cuéllar (2014) mencionan; que los impactos culturales pueden conllevar a consecuencias negativas y positivas sobre la cultura de una localidad. Las consecuencias negativas comunes son la prostitución, el alcoholismo, la violencia intrafamiliar, entre otros casos. Asimismo, las consecuencias positivas suelen promover a la difusión de la cultura (costumbres, tradiciones y creencias) el enriquecimiento de la alfabetización, la abolición del maltrato animal, y otras. (Pag: 28)

Actualmente los científicos sociales están participando de diferentes proyectos de infraestructura donde existe participación humana, cabe precisar que el papel de los antropólogos es hacer seguimientos etnográficos y de los impactos en las dinámicas socioculturales de las comunidades impactadas.

Cruz, T. (2017). Manifiesta que uno de los retos actuales de la antropología aplicada es la incursión de antropólogos en las obras de edificación como parte de los procesos de seguimiento a los impactos en la comunidad de dichas obras. Este matrimonio construcción-antropología es

relativamente nuevo, por lo tanto, aún hay un desconocimiento general de nuestro aporte en esta área. (pag:2)

Las carreteras son pieza clave en el desarrollo económico, social y cultural en cualquier país. Los diversos impactos que se pueden producir la construcción de una carretera en una zona rural se dan en diferentes aspectos de la vida de comunidad beneficiaria, tales como actividades económicas, salud, educación, productiva, etc., además permite conocer el nivel de influencia en la población, como son el aumento de comercialización, turismo, la creación de nuevos trabajos, mejoras en la educación, mejora en los tiempos de traslado, entre otros.

Según Obregón, S. (2009). Las carreteras se consideran componentes que permiten el desarrollo económico y social del territorio, su relación es causa efecto pues hacen posible el desarrollo, aunque no lo provocan directamente. Aunque no provocaran por sí mismas la transformación territorial, inducen a la generación de cambios en los patrones de distribución de la población, además de que apoyan las actividades productivas. (pág. 2)

### **Ecología política**

La construcción de carreteras, implica la generación de espacios para la toma de decisiones, están presentes relaciones de poder entre los grupos de interés involucrados en el proceso, así como conflictos entorno a su ejecución. Además, se genera un impacto en la naturaleza, que cuenta con biodiversidad, servicios ecosistémicos y valores para los pueblos. Desde la ecología política se busca comprender los impactos económicos, sociales y culturales generados por la construcción de la carretera en un territorio

amazónico, analizar las relaciones de poder entre los involucrados, las percepciones entorno a la naturaleza y las actividades humanas, ya que la carretera se construye en un contexto de buscar el desarrollo territorial.

La ecología política lleva a cabo la lucha contra la desnaturalización de la naturaleza: de las condiciones “naturales” de existencia, de los desastres “naturales”, de la ecologización de las relaciones sociales. No se trata tan sólo de adoptar una perspectiva constructivista de la naturaleza, sino política, donde las relaciones entre los seres humanos, y entre estos con la naturaleza, se construyen a través de relaciones de poder (en el saber, en la producción, en la apropiación de la naturaleza) y de los procesos de “normalización” de las ideas, discursos, comportamientos y políticas. La ecología política se establece en el encuentro, confrontación e hibridación de estas racionalidades desemejantes y heterogéneas de relación y apropiación de la naturaleza (Leff, 2008, p. 26)

También para Alimonda (2011), la modernidad construida como un proceso histórico o de desarrollo presenta un impacto con las estructuras sociales y la dinámica territorial. La ecología política permite comprender la politización del uso de los recursos naturales, la ejecución de proyectos, por ejemplo, de una carretera bajo el discurso hegemónico de “Desarrollo y modernidad”. Donde se tejen patrones culturales, espaciales y temporales bajo una cultura mercantilista y acumulativa.

Para Lipietz (2003): Los humanos producen y reproducen su subsistencia colectivamente, lo que implica necesariamente que su relación con el medio natural es siempre mediada por relaciones sociales de dominación y de consenso. Son necesarias decisiones en relación a qué

producir, cómo organizar los procesos de trabajo, cómo distribuir el excedente y a qué fines destinarlo, que necesariamente refieren a situaciones de dominación y consenso. (Citado por Alimonda, 2011)

A través de la ecología política, se busca comprender las relaciones de poder que tienen relación con la construcción de la carretera, los discursos hegemónicos y subalternos, los intereses que se esconden a la modernidad y los cambios a partir del uso y gestión del territorio. Asimismo, como a partir de acciones de modernización se generan la propiedad de los recursos, la gestión territorial a largo plazo, las tareas individuales.

También tenemos a Delgado (2013) quien señala que la ecología política ayuda a comprender el uso que se da al territorio, los impactos sociales que genera un proyecto y la creciente urbanización.

El proceso de transición de la modernidad y globalización a la ecología política sugiere pasar por el reconocimiento y la genuina operatividad de procesos autonómicos multiculturales y de reapropiación de la identidad territorial de los pueblos, así como por la revalorización de la memoria histórica socioambiental, de la propiedad y la gestión colectiva de los bienes comunes. (p. 60) A la ecología política le conciernen no solo los conflictos de distribución ecológica, sino analizar las relaciones de poder que se tejen entre la vida humana y la globalización. La ecología política se establece en el encuentro y desencuentros de los proyectos generando un impacto en el modo de vida y en la naturaleza.

### 1.3. Definición de términos básicos

**Cambio cultural.** Modificaciones en la conducta de un pueblo, es decir, en el medio construido por el hombre, que se producen automática o deliberadamente. (INDEPA, 2010)

**Cambio social.** Se entiende por cambio social la variación de las estructuras de la sociedad conformadas por valores éticos y culturales, normas, símbolos y productos culturales, a causas de fuerzas internas y externas (multiplicidad de factores) en el devenir histórico, afectando la forma de vivir y de ver el mundo de quienes componen ese grupo social. (INDEPA, 2010)

**Cultura.** La cultura es un complejo de aspectos que interactúan en la pretendida consecución de objetivos. Estos pueden ser identitarios, sociales, económicos, rituales, comunicativos, conductuales, individuales, colectivos, etc., y contribuyen a su existencia como tal. (Campo, A. 2008, p. 55)

**Enculturación.** Proceso por el cual un individuo adquiere las representaciones mentales (creencias, conocimientos y demás) y los patrones de comportamientos requeridos para funcionar como miembro de una cultura. (Barfield, T. 2000, p. 187).

**Impacto.** Es el cambio inducido por un proyecto sostenido en el tiempo y en muchos casos extendido a grupos no involucrados en este efecto multiplicador. (Delgado, J. 2012).

**Impacto social.** El impacto social se refiere a los efectos que la investigación planteada tiene sobre la comunidad en general. Los autores sustentan el criterio de que el impacto como concepto es más amplio que el

concepto de eficacia, porque va más allá del estudio del alcance de los efectos previstos y del análisis de los efectos deseados. [www.mitecnologico.com/Main/ImpactoSocial](http://www.mitecnologico.com/Main/ImpactoSocial).

**Identidad cultural.** El concepto de identidad cultural encierra un sentido de pertenencia a un grupo social con el cual se comparten rasgos culturales, como costumbres, valores y creencias. La identidad no es un concepto fijo, sino que se recrea individual y colectivamente y se alimenta de forma continua de la influencia exterior. (Molano, O. 2007. pag:73). Asimismo, Campo, A. (2008), define a la identidad cultural es un proceso común a todos los seres humanos y transcurre en cualquier época histórica o zona geográficas. (p. 94)

**Patrones culturales.** Entendemos por patrones culturales al concepto de costumbre, hábito o tradición. Los patrones culturales se involucran en la determinación social de las diferencias de género. (Domaccín, E. 2009)

## **CAPITULO II: HIPÓTESIS Y VARIABLES**

### **2.1. Formulación de la hipótesis**

#### **Hipótesis general**

La construcción de la carretera entre el centro poblado San Joaquín de Omaguas y la carretera Iquitos-Nauta ubicada el km 58, genera impactos sociales, económicos y culturales en los pobladores.

#### **Hipótesis específicas**

**La construcción de la carretera en el Centro Poblado San Joaquín de Omaguas genera impactos sociales en los pobladores y se ven reflejados en su organización, infraestructura y relaciones sociales, asimismo se da migraciones, conflictos internos y nuevos comportamientos.**

**La construcción de la carretera en el Centro Poblado San Joaquín de Omaguas genera impactos económicos y se observa en las principales actividades: pesca, caza, agricultura, turismo, artesanía, comercio y servicio de transporte.**

**La construcción de la carretera en el Centro Poblado San Joaquín de Omaguas genera cambios culturales que se manifiestan en la identidad, costumbres, cosmovisión y nuevos patrones culturales.**

### **2.2. Variables y su operacionalización**

VI: construcción de la Carretera

VD: impacto socioeconómico y cultural.

## **Definición conceptual de variables**

**Variable independiente:** construcción de la Carretera

La construcción de las carreteras permite el desarrollo económico y social del territorio, su relación es causa–efecto pues hacen posible el desarrollo, aunque no lo provocan directamente. Aunque no provocaran por sí mismas la transformación territorial, inducen a la generación de cambios en los patrones de distribución de la población, además de que apoyan las actividades productivas. (Obregón, S. 2008, pag.2)

**Variable dependiente:** impacto socioeconómico y cultural.

Cambios sociales, económicos y culturales influenciados por acontecimientos naturales o instituidos por los seres humanos.

## Operacionalización de variables

Variables	Tipo por su naturaleza	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición	Categorías	Valores de las categorías	Instrumento
V.I Construcción de la carretera en San Joaquín de Omaguas	Cualitativa	Proceso de construcción	Historia Instituciones responsables	Nominal			
	Cualitativa	Conectividad	Accesibilidad Tiempo Distancia	Nominal			
V.D Impacto socioeconómico y cultural	Cualitativa	Social	Organización Infraestructura Relaciones sociales Migración Conflictos internos Nuevos comportamientos	Ordinal	Muy bueno  Bueno  Regular  Malo  Muy malo	(100-125)  (75-100)  (50-75)  (25-50)  (0-25)	Cuestionario tipo Likert
	Cualitativa	Económico	Pesca Caza Agricultura Turismo Artesanía Comercio Servicio de transporte	Ordinal			
	Cualitativa	Cultural	Identidad Costumbres Cosmovisión Nuevos patrones culturales	Ordinal			

## **CAPÍTULO III: METODOLOGÍA**

### **3.1. Tipo y diseño**

Para el desarrollo de la presente investigación se utilizó el **enfoque** mixto, cualitativo y cuantitativo.

Esta investigación corresponde al tipo descriptivo, bajo esta premisa se priorizó la identificación y problematización de los nuevos comportamientos que llevan a determinadas actitudes a los habitantes de Omaguas, después de aplicado el proyecto de carretera.

Asimismo, se utilizó el diseño etnográfico

### **3.2. Diseño Muestral**

#### **Población**

El Centro Poblado San Joaquín de Omaguas está ubicado a una hora aproximadamente desde la ciudad de Iquitos vía terrestre, en el km 58 de la carretera Iquitos-Nauta. Cuenta con una población total de 1850 habitantes, constituida en 370 familias.

#### **Muestra**

La muestra estará conformada por 30 familias claves del Centro Poblado, ha sido a conveniencia.

#### **Técnicas de recolección de datos**

Encuesta. Estarán dirigidos a los jefes de familia con el objetivo de obtener datos cuantitativos respecto al tema de investigación.

Entrevista semi estructurada. Estarán orientadas a los informantes claves, con la finalidad de recopilar información cualitativa respecto al tema.

Observación participante. Estará orientado por una guía y observará los acontecimientos y situaciones en la cotidianidad de los sujetos de estudio.

### **Instrumentos de recolección de datos**

Cámara fotográfica, grabadora de voz, libreta de notas, laptop, guía de encuesta y guía entrevista.

### **3.3. Procedimientos de recolección de datos**

Para el desarrollo de la presente investigación se realizó coordinaciones previas con las autoridades para el acceso a la comunidad, asimismo, se realizó reunión informativa con la población de Omaguas, posteriormente, se validaron los instrumentos y se procedió a identificar a los informantes y recopilar información referente al tema.

### **3.4. Procesamiento y análisis de los datos**

- **Procesamiento de datos**

Los datos obtenidos en el campo mediante

- **Análisis de datos**

Los resultados obtenidos de la investigación serán analizados e interpretados dentro del marco social, económico y cultural de una investigación cualitativa y cuantitativa, describiendo detalladamente los datos relevantes de acuerdo a las variables y dimensiones de la

investigación, para ello se apoyará en el programa Microsoft Word y Excel, guiado por los criterios de confidencialidad y autenticidad. Además, hará uso del programa estadístico SPSS.

### **3.5. Aspectos éticos**

La investigación respeto y se sometió a los reglamentos señalados por la Universidad Nacional de la Amazonía Peruana-UNAP y la Facultad de Ciencias de la Educación y Humanidades- FCEH.

Respeto la idiosincrasia y características culturales del grupo social de Omaguas.

Asimismo, se respetaron y se citaron a los autores precedentes en la investigación.

## **CAPÍTULO IV: RESULTADOS**

### **4.1 DATOS GENERALES DE LA COMUNIDAD SAN JOAQUIN DE OMAGUAS**

El centro poblado San Joaquín de Omaguas, está ubicado en la margen izquierda del río Amazonas, distrito de Nauta, Provincia de Loreto, Región Loreto. El centro poblado está compuesto por aquellos descendientes de pueblos indígenas amazónicos que forman parte de la familia lingüística Tupi- Guaraní. A pesar del contacto con el mundo moderno, los Omaguas están en un proceso de preservar su idioma y su cultura. Existe además un estrecho vínculo a territorios ancestrales y a recursos naturales existentes en estas áreas. **(Foto 1)**

#### **4.1.1 Historia.**

Este pueblo fue fundado El 15 de agosto de 1686 (siglo XVII) por el misionero jesuita Samuel Fritz. Es decir, cuenta con más antigüedad que la ciudad de Iquitos. Como puede verse, San Joaquín de Omaguas, es un Centro Poblado cargado de historia. Por ella transitaban eminentes personalidades como Samuel Fritz y Francisco Requena, quienes contribuyeron a preservar estos territorios, que nuestra República heredó.

La nación omagua, de lengua tupí guaraní, expansivos y belicosos, dominaban el curso medio del Amazonas y afluentes como el Napo cuando fue descubierta en el siglo XVI por los españoles. Se aproximaban al ideal de civilización de estos últimos por ir vestidos con prendas de algodón, por tener esclavos, y sobre todo por su estructura de cacicazgo. En los siglos

subsiguientes sufren cambios culturales profundos debido a los procesos de colonización y expansión del capitalismo. Entre los siglos XVII y XVIII son agrupados en las llamadas misiones de Maynas (1638-1768), o esclavizados por incursiones de los portugueses, y sufren el embate de las epidemias. (Ferran.M.2021, pag.222)

#### **4.1.2 LOS OMAGUAS EN LAS MISIONES DE MAYNAS (S. XVII y XVIII)**

Ferran.M. (2021) realizó un estudio de los cambios producidos en la cultura omagua de la Amazonia durante la Colonia y los primeros años republicanos, a través del análisis del proceso de colonización sufrido por esta. Toma como base una revisión crítica de textos pertenecientes a los siglos XVII, XVIII y XIX. Se emplean, además, dos conceptos clave en ciencias sociales: identidad y aculturación. Las fuentes etnohistóricas de las misiones o provincia de Maynas (una extensa zona de selva otorgada por la Audiencia de Quito) resultan valiosas para comprender lo que desde el siglo XVII se conoce como cultura omagua y su consecuente naturaleza como nación, en el sentido de conciencia de identidad cultural unitaria y movilizadora políticamente frente a otros.

El conocimiento de los omaguas se debe en gran parte a los diarios jesuíticos producto de las misiones de Maynas de la provincia homónima, una extensa zona otorgada por la Audiencia de Quito a su primer gobernador Diego Vaca de Vega en 1619, con fronteras borrosas y cambiantes y que en su máxima extensión llegó hasta los ríos Negro (en el actual Brasil) y Ucayali (Perú). Su capital fundada en el mismo año fue San Francisco de Borja, en las cercanías del Pongo de Manseriche, cuyas tierras se manejaron bajo la institución colonial de la encomienda (Porras 1987). El

resto del vasto territorio de ríos y selva fue adjudicado como tierras de misiones a los jesuitas, que llegan a Borja en 1638, luego de la rebelión de 1635 de los maynas, del tronco lingüístico jíbaro (Ferran.M.2021, pag.3)

Si se habla de los omaguas hay que citar a Samuel Fritz, el sacerdote encargado de evangelizarlos. Hasta fines del siglo XVII funda 38 reducciones llegando hasta la actual Manaos, entre ellas San Joaquín en 1686 (la principal de Maynas luego de Santiago de la Laguna). San Joaquín de Omaguas estaba ubicada en un principio en el margen izquierdo del Amazonas a la altura del Trapecio amazónico colombiano y, entre otras refundaciones por presión de los portugueses, a unos 25 kilómetros abajo del Napo, quizás en lo que hoy es el pueblo de Orán. En 1723 acabó río arriba, cerca de la confluencia del Marañón con el Ucayali, componiéndola también familias mayoruna, yameo y caumari. Su idioma, que poco se diferencia del que los portugueses llaman Lengua general o de los Tupinambas, y según dicen, se extiende a muchas naciones del Brasil. Teniendo presente que luego del siglo XVI no se reportan narigueras ni pecheras de oro, se destacan por: (i) su número poblacional; (ii) su patrón de asentamiento con casas de palafitos a lo largo de los grandes ríos como el Amazonas; (iii) su estructura de cacicazgo; (iv) la tenencia de esclavos (“[...] cada cual tiene de ordinario en su casa uno o otro esclavo ó criado de alguna nación (Ferran.M.2021, pag.5)

Hablar de la Amazonía es ante todo hablar de su gente y particularmente de esa quinta parte de su población que es en gran medida depositaria de la experiencia acumulada durante decenas de siglos en lo que toca al conocimiento, comprensión utilización de su naturaleza. Hoy el avance

impetuoso de la Federaciones Indígenas Amazónicas hace que éstas se vayan colocando a la cabeza en cuanto a la propuesta y ejecución de alternativas para el desarrollo regional. Hasta hace poco se usaban despectivamente términos “salvajes”, “incivilizados”, “indios”, para referirse a los hermanos de las comunidades indígenas amazónicas o lo que antropólogo Jorge Gashe denominaba como” bosquesinos”

Para entender mejor la historia de la Amazonía peruana importa reconocer en todos sus matices aquella oposición que existe entre las civilizaciones ribereñas y las tribus de la tierra firme. Aquellos vasallajes, alianzas, simbiosis rencores y antagonismo, forjados en los transcurso de los siglos precolombiano, han dejado muy claramente marcados sus huellas en las mentalidades indígenas...los pueblos ribereños por su volumen demográfico, sus formas de producción y organización social, estaban mejor armados para resistir el choque de la civilizacional que iba a representar la llegada del blanco...En cuanto a los pueblos pre-andinos que ocupaban los lugares de tránsito entre los Andes y la Amazonía, estaban mucho mejor que los otros, preparados por su historia pre-colombiana a ver pasar por su territorio a los emisarios de civilizaciones diferentes”. (D’ Ans 1976,pags 42-43)

#### **4.1.3 IDENTIDAD Y ACULTURACIÓN**

De acuerdo con la teoría antropológica, a grandes rasgos, existen tres formas de explicar la construcción de la identidad cultural o étnica: esencialista, instrumentalista y constructivista. Esta última es la aproximación más versátil. Como lo apuntaba Barth (1976 [1969]), la etnicidad se construye continuamente de acuerdo con el hábitat, el contexto social y las interacciones, y se concreta y define siempre en contraposición a

otras identidades. No es tanto o solo que haya una suma de diferencias objetivas entre los grupos humanos, sino que se debe subrayar aquellas que los actores consideran significativas.

Entonces, ¿de qué identidad hablamos? ¿en qué siglo? No solo se establecían choques armados entre los grupos de tierra adentro o hinterland y los ribereños, sino entre los omaguas y también pudo haberlos en el pasado dependiendo de las familias o parcialidades (término usado por los funcionarios coloniales para designar a subunidades indígenas). Sin embargo, la llegada de los europeos reconfigura el mapa étnico, con las epidemias, las correrías en busca de esclavos y el intento de reducción de los indígenas. De alguna forma las alianzas sustituyen a posibles conflictos y los omaguas, con una identidad unificada de grupo, se levantan en armas contra los invasores. En resumen, los omaguas ya son una cultura politizada, aunque sea una eclosión histórica fugaz.

“La identidad cultural de un pueblo viene definida históricamente a través de múltiples aspectos en los que se plasma su cultura, como la lengua, instrumento de comunicación entre los miembros de una comunidad, las relaciones sociales, ritos y ceremonias propias, o los comportamientos colectivos, esto es, los sistemas de valores y creencias (...). Un rasgo propio de estos elementos de identidad cultural es su carácter inmaterial y anónimo, pues son producto de la colectividad”. (González.2000, p.43)

Actualmente y según versiones de algunos entrevistados a este lugar también llegó el entonces candidato y ex presidente de la república Ollanta Humala Tasso, que, a pesar de ser depositaria de un tesoro histórico y cultural de la Amazonía, languidece en la pobreza. Además de los servicios

básicos, la comunidad luchó por muchos años para tener conexión vial terrestre porque eran muchas horas de navegación en lancha por río hacia Iquitos o Nauta. Por tierra, son sólo nueve (9) kilómetros que lo separan de la carretera Iquitos- Nauta (altura del Km. 58). Y la necesidad de sacar sus productos de comercialización eran tremendas. Este pueblo descendientes de antiguos omaguas están trabajan en el proceso de revitalización de su cultura (arraigadas a sus costumbres, tradiciones ancestrales y religiosas) que practican aun ,algunos moradores, como es el caso de la veneración a la imagen de San Joaquín -el Patrono del pueblo- y la danza que practican en su honor, que según nos refirió un anciano poblador de la zona «antiguamente mis abuelos ya veneraban y danzaban el ritual», sin poder explicarse cómo es que llegó la imagen hasta allí. La música de tambores y pífanos con que reciben a los visitantes y alegran sus fiestas religiosas me recordaron las lecturas de los relatos que dejaron los misioneros jesuitas en el Amazonas que ya nos refieren estos usos y costumbres. Afirmando que aun la fe religiosa que sembraron los misioneros se mantiene viva. (<https://diariolaregion.com/web/san-joaquin-de-omaguas-o-el-encuentro-con-la-historia/>)

**4.1.4 Población Actual.** Actualmente el centro poblado de San Joaquín de Omaguas es de 470 familias (2350 personas aproximadamente) distribuida entre hombres y mujeres. Además, está conformado por 230 viviendas (censo comunal 2021).

#### **4.1.5 Vía de Acceso a la zona**

Para el acceso a San Joaquín de Omaguas , existen diversas formas y vías de acceso, tal como se mencionará a continuación: desde la ciudad de Iquitos es una hora hasta el tramo del Km. 58 de la carretera Iquitos - Nauta y luego ingresar por el margen izquierdo 9 km, en un tiempo de 15 minutos por la carreta nueva, que permite más llegar al puerto principal por vía terrestre es una hora .También se puede llegar por vía fluvial (embarcaciones fluviales de transporte masivo de carga y pasajeros) en 12 horas hasta la ciudad de Iquitos. **(Foto 2)**

#### **4.1.6 Límites del Centro poblado San Joaquín de Omaguas**

Norte : Colinda con el Centro Poblado Cahuide  
Este : Colinda con el predio Paraíso  
Sur : Colinda con el rio Amazonas  
Oeste : Colinda con el caserío Buena Unión

#### **4.1.7 Aspectos Geográficos.**

La Zona de vida corresponde al bosque húmedo tropical con clima muy lluvioso, precipitaciones en todas las estaciones del año, cálido muy húmedo, la naturaleza del terreno es plana, geológicamente corresponde a suelos inundables de llanura holocénicas, fisiográficamente corresponde a suelos de drenaje variado, de bueno a muy pobre pantano, las áreas de drenaje bueno son llamadas por los lugareños como restingas bajas, son de uso exclusivo para la agricultura porque son áreas de fertilidad agrológica media con pH de 4.5 a 5.0; las áreas de drenaje pobre son de uso forestal (aprovechamiento directo del recurso forestal, maderable y no maderable). Estas áreas también son de uso exclusivo para el aprovechamiento directo de caza de animales con fines de subsistencia para los locales.

### **Organización Social.**

En el centro poblado la familia es importante porque constituye la base de esta sociedad y la base socio – económica por que en torno a ella se organiza la producción y como tal está comprometida en el proceso productivo. El centro poblado tiene como primera autoridad que dirige a la comunidad, el alcalde delegado, teniente gobernador, presidente de vaso de leche, juez de paz y presidente de asociación de motocarrista. La participación de la Comunidad en los trabajos comunales alcanza a un 70%, lo que significa una identificación con los moldes comunales. **(Foto 3)**

### **Educación**

El centro poblado cuenta con servicio educativo de los niveles inicial, primaria, secundaria. Algunos jóvenes que desean alcanzar el nivel superior se van a estudiar a las ciudades de Nauta o Iquitos. En lo que se refiere a los comuneros, la mayoría de ellos tienen primaria completa, secundaria y son pocos los que tienen algún grado de educación superior, principalmente aquellos que vienen de otros lugares. **(Foto 4)**

### **Salud**

El Centro poblado cuenta con servicio de salud, pero cuando existen emergencia de pacientes son llevados a los hospitales de la ciudad de Nauta y/o Iquitos. En su mayoría los comuneros están afiliados al seguro integral de Salud -SIS, pero muchos pobladores prefieren tratarse con remedios caseros, y utilizan las diferentes plantas medicinales para tratar las enfermedades más comunes; como los mancharis, dolor de cabeza, diarrea, fiebre, etc, otros recurren a los médicos curanderos por su confianza y

efectividad en sus males, por otra parte, algunas de las madres gestantes prefieren ser atendidas por las parteras de la comunidad.

### **Economía**

El centro poblado de San Joaquín de Omaguas posee una economía básicamente de subsistencia, por lo cual son los abastecedores de productos de comercialización de diferentes especies de peces del mercado de Nauta a Iquitos. La producción alimentaria proveniente de la agricultura es complementada por la pesca y la caza que son actividades permanentes que les proporcionan alimentos durante todo el año. Los excedentes son vendidos al mercado del distrito de Nauta y a la ciudad de Iquitos para comprar productos necesarios como, jabón, sal, aceite, combustible, etc.

### **Relaciones de Producción.**

Como en la mayoría de las poblaciones ribereñas de la amazonia, aquí se practica la agricultura de subsistencia, caracterizada por ser tradicional de tala y quema, migratoria y de subsistencia, el productor al abrir una nueva chacra, abandona la anteriores para que descanse y recuperen los nutrientes perdidos, esto permite el desarrollo de purmas o bosques secundarios que volverán a ser utilizados luego de un periodo de descanso. En este sistema, el trabajo del poblador nativo se limita a producir lo necesario para subsistir, para instalar sus cultivos realiza trabajos de roza, tumba y quema de los árboles que será su fertilizante al secarse y descomponerse, para luego sembrar y cosechar, trabajo que es realizado utilizando a la familia y el sistema de minga, no existen jornaleros. **(GORELORETO.2021)**

## 4.2 Proceso construcción de la carretera

La construcción de la carretera tuvo su proceso. Existió un trabajo de coordinación y gestión de las principales autoridades. Primero hubo una trocha mediante un trabajo comunal que conectaba con otras comunidades.

*Si, La carretera de la comunidad fue primero una trocha y luego se hizo una carretera carrozable con la ayuda las autoridades y luego se gestionó al gobierno Regional, se construyó con el gobierno del presidente regional de Loreto Fernando Meléndez Celis”. (Entrevista 01)*

*Si, el inicio de la carretera se da por una minga comunal, logrando hacer una trocha conectando con la carretera de Iquitos-Nauta. (Entrevista 04)*

*Si, la construcción de la carretera de la comunidad de San Joaquín de Omaguas, parte de una pequeña trocha de conectaba a la comunidad de Cahuide y luego los comuneros realizaban trabajos de tareas con el fin de hacerle más grande la carretera. (Entrevista 06)*

*Si, primero fue un camino y luego se hizo una trocha carrozable con la ayuda de una empresa de turismo que se llamaba “Rotondo” y luego se construye con el gobierno del presidente regional Fernando Meléndez Celis y se termina con la gestión del presidente regional Elisbán Ochoa Sosa. (Entrevista 07)*

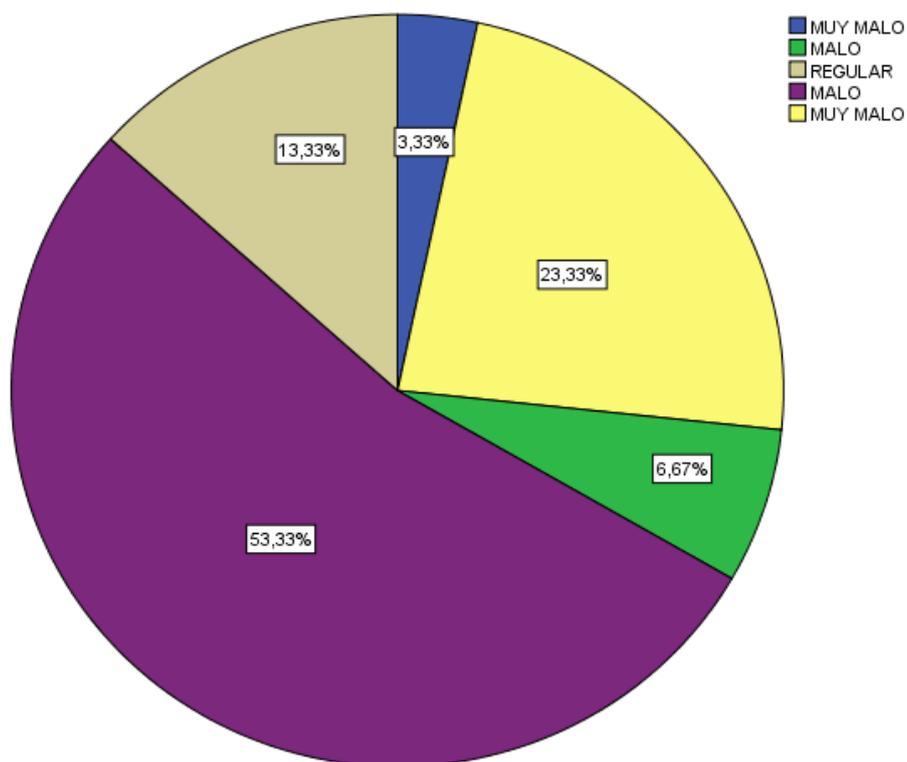
**Tabla 1**

*Percepciones sobre el proceso de construcción de la carretera*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	MUY MALO	1	3,3	3,3	3,3
	MALO	2	6,7	6,7	10,0
	REGULAR	4	13,3	13,3	23,3
	MALO	16	53,3	53,3	76,7
	MUY MALO	7	23,3	23,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

**Gráfico 1**

*Percepciones sobre el proceso de construcción de la carretera*



De acuerdo a la encuesta aplicada el 53% consideran que ha sido malo el proceso, considerando el poco involucramiento en el proceso.

#### 4.2.1 Instituciones involucradas

Los actores consideran clave el rol del Gobierno Regional, la Municipalidad del Centro Poblado y el teniente Gobernador.

*El gobierno regional de Loreto y la municipalidad del centro poblado de San Joaquín de Omaguas. (Entrevista 02)*

*Los responsables de la construcción de la carretera fueron, la municipalidad centro poblado de San Joaquín Omaguas, de Nauta y Gobierno Regional de Loreto. (Entrevista 04)*

*Al principio fue el teniente gobernador y el agente municipal y el gobierno regional de Loreto. (Entrevista 06)*

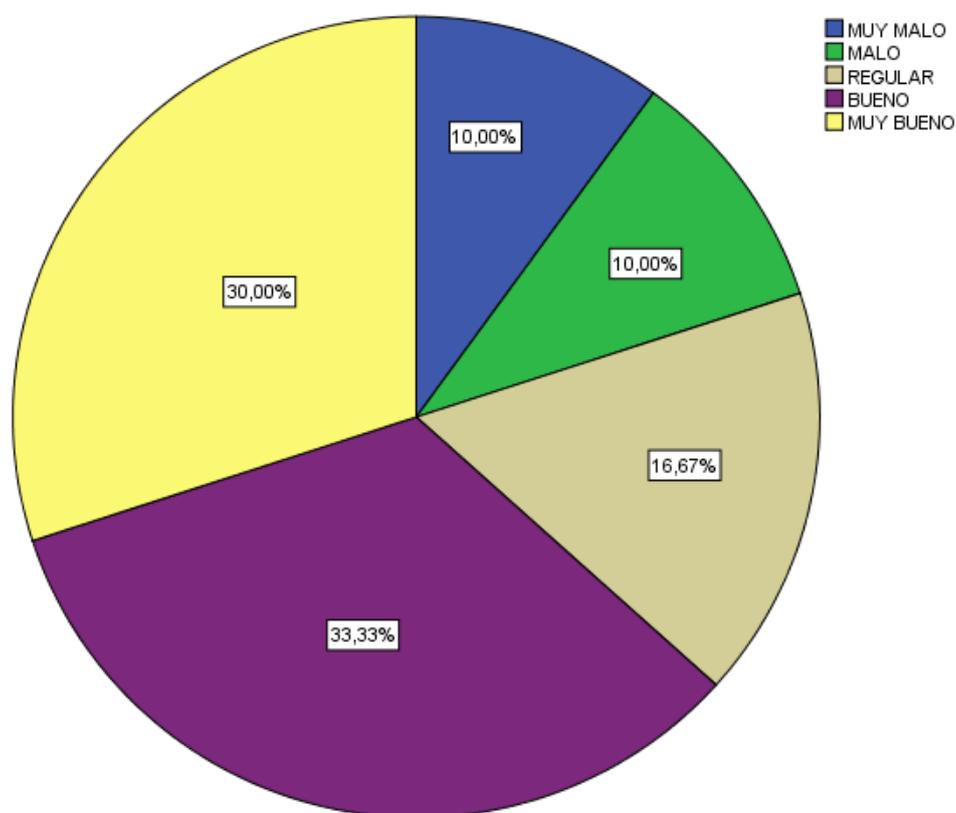
**Tabla 2**

*Percepción sobre actores involucrados*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	MUY MALO	3	10,0	10,0	10,0
	MALO	3	10,0	10,0	20,0
	REGULAR	5	16,7	16,7	36,7
	BUENO	10	33,3	33,3	70,0
	MUY BUENO	9	30,0	30,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

## Gráfico 2

### Percepción sobre actores involucrados



Sin embargo, de acuerdo a la encuesta el 33% consideran que ha sido bueno el trabajo de los actores mencionados, mientras para el 30% ha sido regular.

### 4.3. Impactos sociales generado construcción de la Carretera

La construcción de la carretera ha generado impactos sociales en la organización social, las relaciones internas y migración y tensiones entre quienes llegan al territorio. A continuación, se mencionan los resultados de las entrevistas y las encuestas.

#### 4.2.2 Organización comunal y beneficios

*La organización comunal está compuesta por la municipalidad delegada del centro poblado, teniente gobernador, Juez de paz, vaso de leche y comedor popular. (Entrevista 01)*

*La organización comunal está compuesta por la municipalidad delegada del centro poblado, teniente gobernador y Juez de paz. (Entrevista 02)*

*Si, ha permitido que los comuneros tengan trabajo y que la comunidad seas más moderna. (Entrevista 06)*

*La comunidad está organizada con su alcalde delegada, teniente gobernador, juez de paz, pero les falta unirse, por el bien del pueblo. (Entrevista 07)*

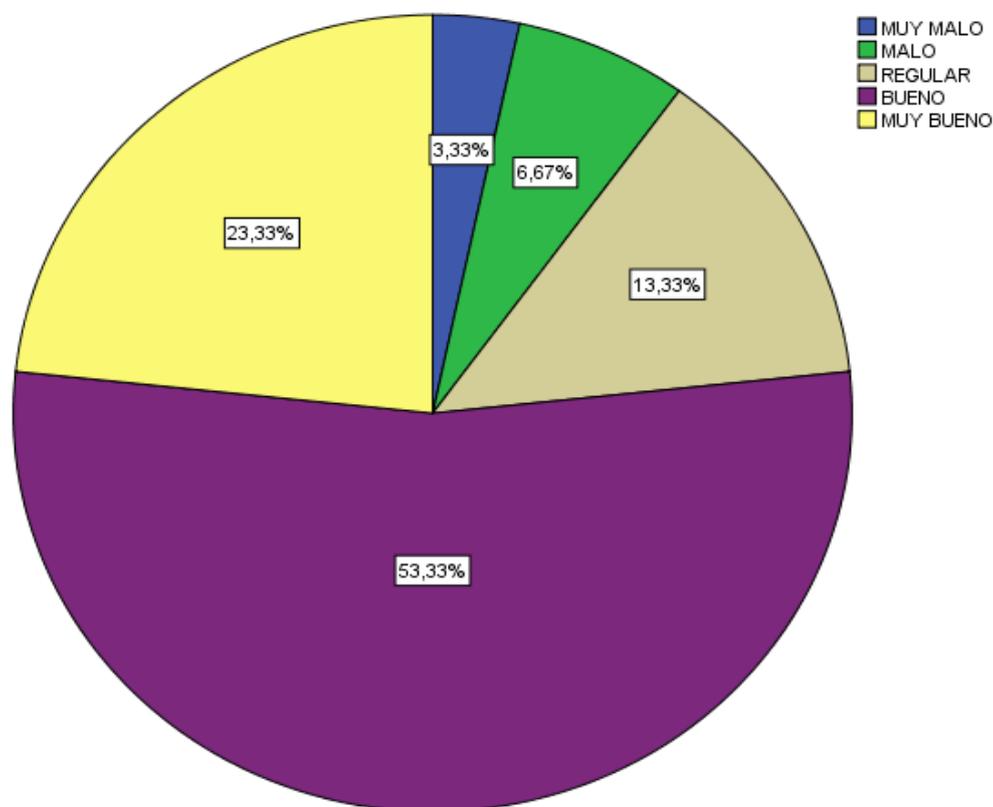
**Tabla 3**

*Impacto sobre la organización comunal*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	MUY MALO	1	3,3	3,3	3,3
	MALO	2	6,7	6,7	10,0
	REGULAR	4	13,3	13,3	23,3
	BUENO	16	53,3	53,3	76,7
	MUY BUENO	7	23,3	23,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

### Gráfico 3

*Impacto sobre la organización comunal*



Consideran que hubo un impacto en la organización del Centro Poblado, un 53% creen que ha sido bueno, para el 23% ha sido muy bueno.

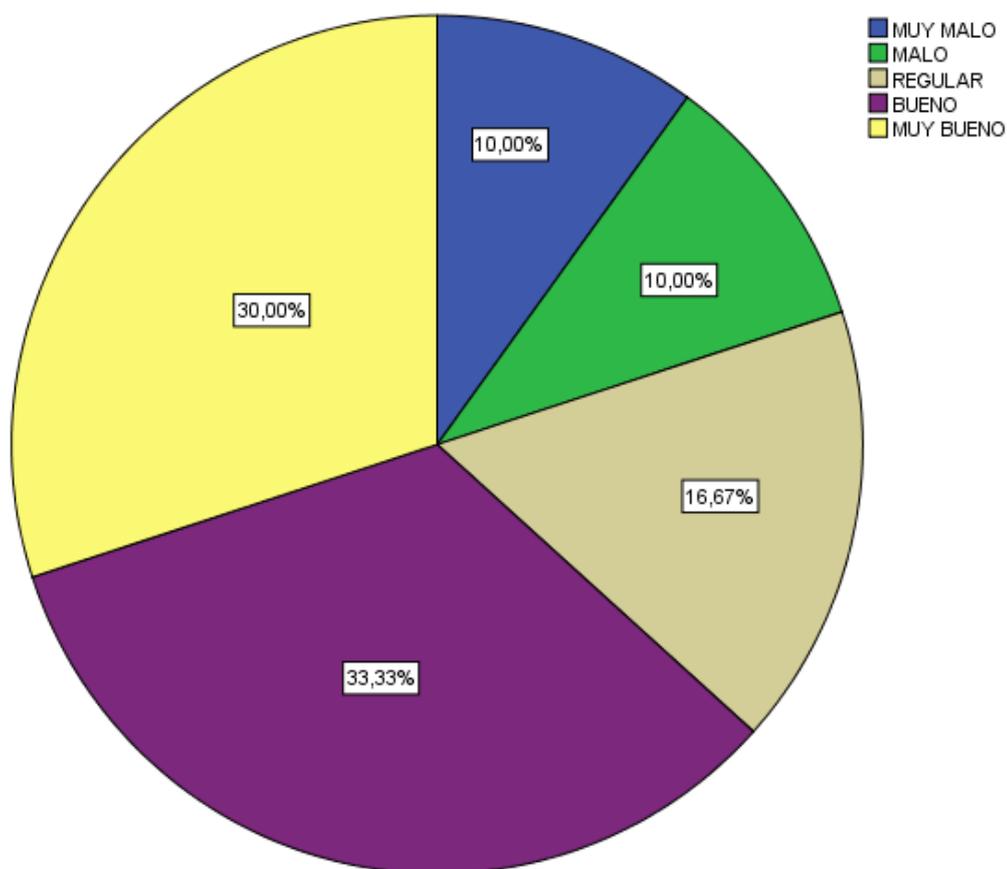
### Tabla 4

*Beneficios de la construcción de la carretera*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos				
MUY MALO	3	10,0	10,0	10,0
MALO	3	10,0	10,0	20,0
REGULAR	5	16,7	16,7	36,7
BUENO	10	33,3	33,3	70,0
MUY BUENO	9	30,0	30,0	100,0
Total	30	100,0	100,0	

#### Gráfico 4

##### *Beneficios de la construcción de la carretera*



Para el 33% la carretera ha sido bueno y para el 30% ha sido muy bueno.

#### 4.3.2 Relaciones sociales

La construcción de la carretera ha expuesto mayor interrelación de las personas tanto de la comunidad a nivel interno y los que llegan de otras comunidades.

*Si. Hay muchas personas que vienen a la comunidad, y cuando se establece una conversación con personas nuevas, se aprende mucho de ellos. (Entrevista 01)*

*Hay muchas personas nuevas que llegan de muchas partes a la comunidad. (Entrevista 02)*

*Permite llegar más rápido a las familias y otras personas que buscan servicio de alimentación, salud, educación y otras actividades que la comunidad realiza como, el aniversario del pueblo y del club deportivo. (Entrevista 03)*

*Con la construcción de la carretera de la comunidad, en la actualidad muchas personas llegan a la comunidad y se establece mucha conexión con las personas nuevas. (Entrevista 04)*

*En la comunidad hay mucha gente nueva y nos conectamos con ellos, compartimos muchos conocimientos y al mismo tiempo aprendemos de ellos. (Entrevista 05)*

*En la actualidad en la comunidad más conocidas que antes, y mucha gente que llega de muchas partes. (Entrevista 06)*

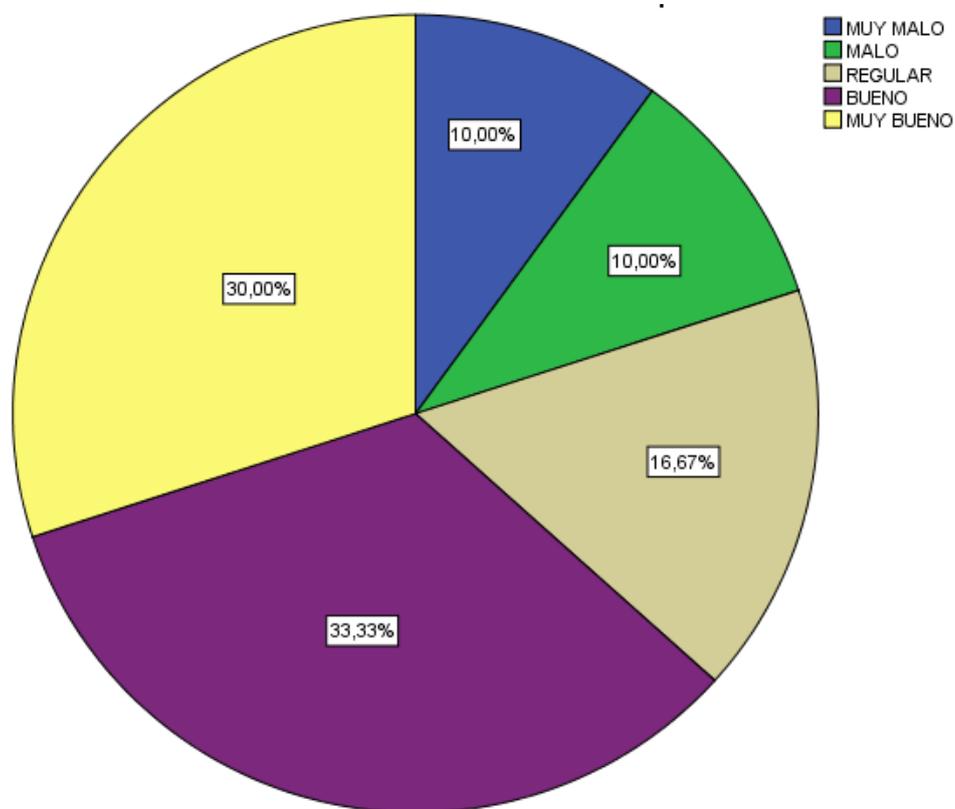
## **Tabla 5**

### *Impacto en las relaciones sociales*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	MUY MALO	3	10,0	10,0	10,0
	MALO	3	10,0	10,0	20,0
	REGULAR	5	16,7	16,7	36,7
	BUENO	10	33,3	33,3	70,0
	MUY BUENO	9	30,0	30,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

## Gráfico 5

### Impacto en las relaciones sociales



Para el 33% las relaciones sociales son buena y para el 30% es muy bueno, porque van generando mayor capital social.

### 4.3.3 Procesos migratorios

La construcción de la carretera ha generado flujos migratorios, conllevando al crecimiento poblacional y el incremento de las brechas sociales, tanto a nivel salud, educación, servicios básicos, entre otros.

*Me parece muy bien, que muchas familias quieran vivir en la comunidad, para que crezca más la comunidad, esa manera tengamos más ayuda por parte de las autoridades. (Entrevista 01)*

*Por la carretera que tiene la comunidad, muchas personas son moradores nuevos y la comunidad está creciendo mucho. (Entrevista 02)*

*Ha permitido el crecimiento poblacional de la comunidad, existe muchas familias nuevas que han llegado establecerse como nuevo miembro de la comunidad, y hay mucha población que antes. (Entrevista 03)*

*Hay muchas familias que se están estableciendo como nuevos miembros de la comunidad, algunos son buenos y otros malos. (Entrevista 06)*

*Viene muchas personas de fuera a vivir en la comunidad y les da un lugar en la comunidad, para que sean un morador más. (Entrevista 07)*

*Mucha gente llega a la comunidad a solicitar terrenos para construir sus casas y de esa manera la comunidad este crecimiento más. (Entrevista 08)*

La migración genera impactos en la comunidad, desde las formas de uso del suelo, un espacio para residir, los hábitos y costumbres que trae cada migrante tiene sus particularidades.

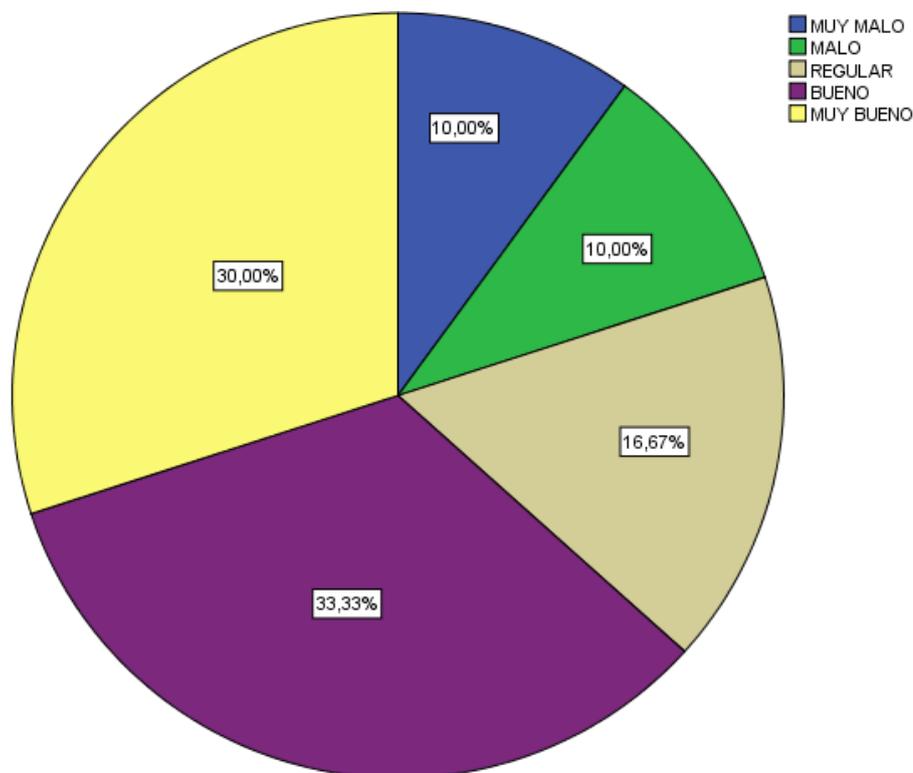
**Tabla 6**

*Migración por la construcción de la carretera*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	MUY MALO	3	10,0	10,0	10,0
	MALO	3	10,0	10,0	20,0
	REGULAR	5	16,7	16,7	36,7
	BUENO	10	33,3	33,3	70,0
	MUY BUENO	9	30,0	30,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

## Gráfico 6

*Migración por la construcción de la carretera.*



Para el 63.33% de los encuestados consideran que la migración es buena y muy buena, mientras un 16% indican como regular, ya que dichos encuentros también generan tensiones por factores de tierra, aprovechamiento de recursos naturales, entre otros. Pero también existe un 20% que señala como malo y muy malo la construcción de la carretera porque permite la llegada de personas de mal vivir a la comunidad.

### **4.3.4 Comportamientos y conflictos**

Producto de la migración generada, aparecen comportamientos particulares y conflictos asociados a las relaciones de poder y discursos entorno a la modernidad.

*Los comuneros en la actualidad están aprendiendo muchos comportamientos buenos y malos, por presencia de muchas personas nuevas en la comunidad. (Entrevista 01)*

Los pobladores ya no son como antes que mostraban comportamientos buenos como, saludos, respeto y buenos valores; con la construcción de la carretera, en la actualidad hay mucha presencia de nuevas personas que llegan a la comunidad y comparten malos comportamiento a los pobladores de la comunidad al momento de interactuarse o socializarse son: malas conductas, delitos y crimen. (Entrevista 03)

Si, los pobladores de la comunidad, ya no son como antes, hay muchos cambios; porque se ve que roban las cosas. (Entrevista 04)

Los pobladores ya no caminan como antes hasta comunidad de Cahuide, hoy en día tenemos los servicios de combis y de motocarga todo es más rápido. Si, muchas veces sucede; porque no existe una buena comprensión entre comuneros y por malos hábitos, como robos de las cosas. (Entrevista 05)

Si, muchas veces se dan los problemas el pueblo con las autoridades por el mal manejo que hacen y entre moradores. (Entrevista 07)

La presencia de personas con malos hábitos contribuye a los conflictos interfamiliares, lo cual debilita las relaciones sociales en la comunidad y genera desconfianza hacia el otro externo- migrante.

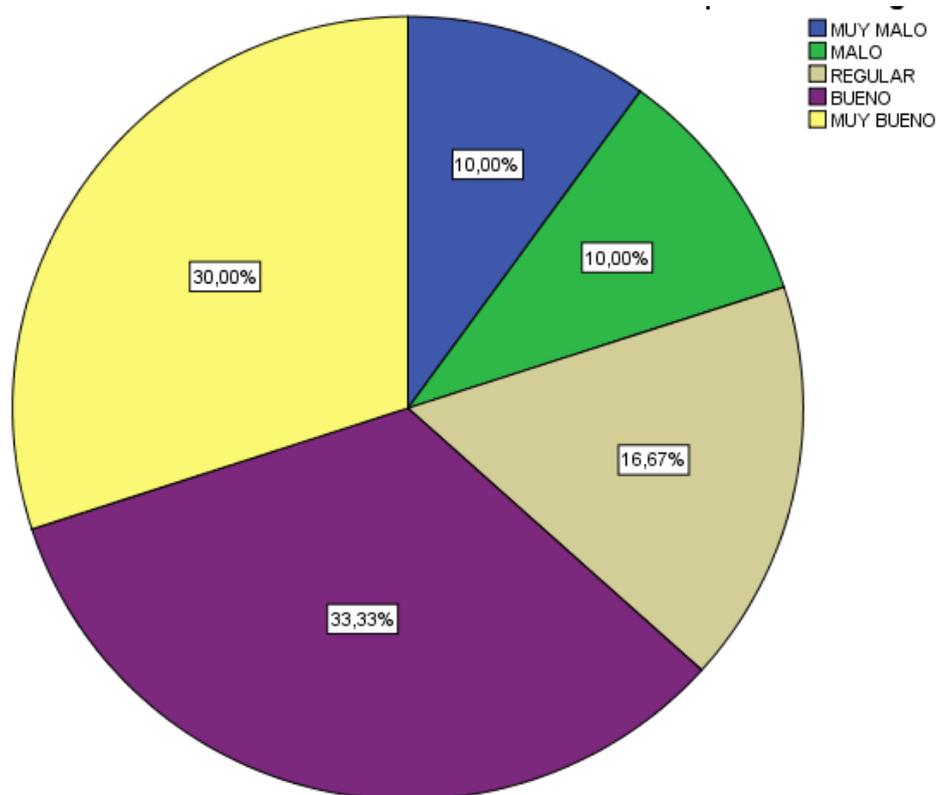
## Tabla 7

### Construcción de la carretera y conflictos internos

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	MUY MALO	3	10,0	10,0	10,0
	MALO	3	10,0	10,0	20,0
	REGULAR	5	16,7	16,7	36,7
	BUENO	10	33,3	33,3	70,0
	MUY BUENO	9	30,0	30,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

## Gráfico 7

### Construcción de la carretera y conflictos internos



Para el 16% las relaciones que se generan en la comunidad es regular, los malos hábitos de los migrantes y no migrantes generan conflictos y debilitamiento de las principales instituciones.

#### 4.3. Impactos económicos generado por la construcción de la Carretera

La construcción de la carretera también generó impactos en las principales actividades económicas, como la pesca, la caza, agricultura, artesanía y el comercio, siendo este último una actividad que alcanzó mayor dinamismo debido a la constante relación con las principales ciudades del entorno, la presencia de carros, motokarros y Furgones, así como la distancia que toma menor tiempo de traslado.

## Pesca

La pesca es una actividad importante en San Joaquín de Omaguas, principalmente es de subsistencia; sin embargo, en un contexto de globalización y economía de mercado venden para tener acceso a otros productos básicos en la canasta familiar, como arroz, azúcar, leche, aceite, entre otros.

*Si, es la actividad principal de realizo para mantener a mi familia.*

*(Entrevista 04)*

*La pesca es otra importante actividad tradicional de subsistencia del centro poblado de San Joaquín Omaguas; la realizan utilizando lanza, fechas, trampas, tarrafa, anzuelos, en el río Amazonas y la cochas de Huito, Tapirrillo y zapote. Las principales especies son: boquichico, sardina, ractacara, tucunare, fasaco, tucunare etc. La venta de pescado es en el centro poblado, y en los mercados de Nauta e Iquitos (Entrevista 06)*

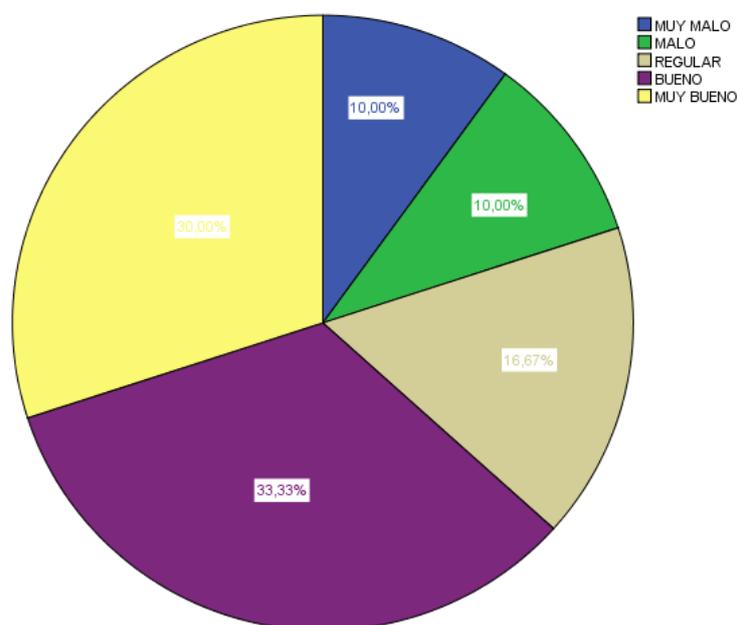
**Tabla 8**

*Pesca y construcción de la carretera*

		<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje</b>
				<b>válido</b>	<b>acumulado</b>
Válidos	MUY MALO	3	10,0	10,0	10,0
	MALO	3	10,0	10,0	20,0
	REGULAR	5	16,7	16,7	36,7
	BUENO	10	33,3	33,3	70,0
	MUY BUENO	9	30,0	30,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

## Gráfico 8

### *Pesca y construcción de la carretera*



Para el 33% la pesca es bueno, la construcción de la carretera no ha generado impacto negativo en dicha actividad. Sin embargo, en 5 años a más debido al incremento poblacional si habrá un impacto mayor en la pesca.

### **Agricultura**

La agricultura es una actividad de subsistencia y de mercado. Para los actores de la zona es importante la carretera, porque les permite sacar sus productos con mayor facilidad y en menos tiempo.

*La agricultura es la actividad más importante que realizo, para mantener a mi familia y para vender en la comunidad. (Entrevista 02)*

*La agricultura es la principal actividad económica de subsistencia de mi familia. La agricultura que se realiza es para el consumo y para venta en el mercado de Iquitos y Nauta. (Entrevista 03)*

Nuestra actividad económica es la agricultura, vendemos en la comunidad. (Entrevista 05)

Solo trabajo la agricultura para el consumo de mi familia y no para la venta. (Entrevista 06)

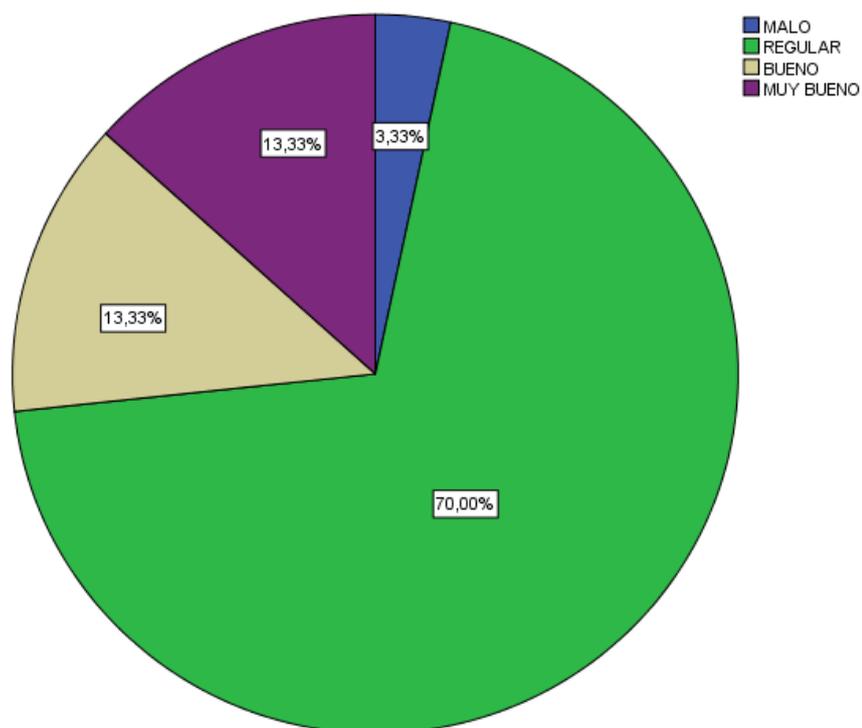
**Tabla 9**

*Agricultura y construcción de la carretera*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	MALO	1	3,3	3,3	3,3
	REGULAR	21	70,0	70,0	73,3
Válidos	BUENO	4	13,3	13,3	86,7
	MUY BUENO	4	13,3	13,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

**Gráfico 9**

*Agricultura y construcción de la carretera*



El 70% señalan que la construcción de la carretera ha contribuido de manera regular en la actividad agrícola, porque no solamente se requiere una carretera para su mejora, sino existen otros elementos que contribuyen a la mejora de la cadena productiva agrícola, desde la finca o chacra de cultivo, el traslado y la búsqueda de mercados seguros.

- **Caza**

La caza es principalmente para consumo local familiar, y no existe una cantidad adecuada para la población.

*Si, la caza de animales en la comunidad se da muy poco, solo se caza en algunas ocasiones para consumo, para venta no; porque ya no hay muchos animales en el territorio de la comunidad, los animales están muy escasos. (Entrevista 03)*

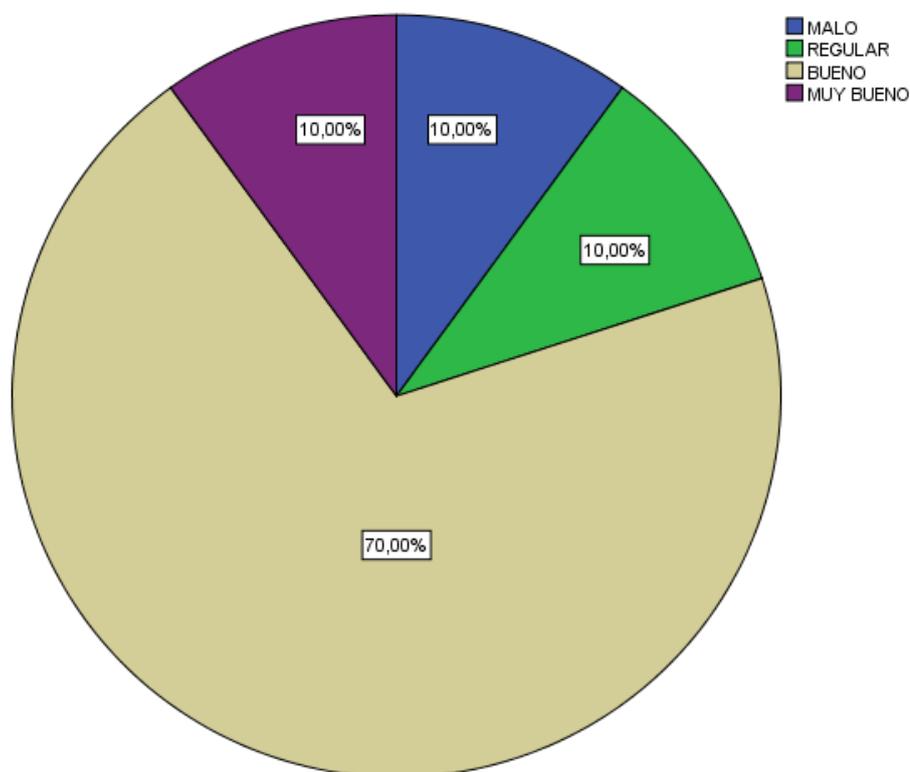
**Tabla 10**

*Caza y construcción de la carretera*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	MALO	3	10,0	10,0	10,0
	REGULAR	3	10,0	10,0	20,0
Válidos	BUENO	21	70,0	70,0	90,0
	MUY BUENO	3	10,0	10,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

## Gráfico 10

### Caza y construcción de la carretera



El 70% indican que la carretera es buena y permite sacar algunos productos de la caza, aunque en los últimos años hay menos especies de caza, que en adelante podría afectar la alimentación en la comunidad, o en todo caso acudir a otros productos en el mercado que requiere una fuente monetaria, conllevando al cambio en los hábitos alimenticios o en algunos casos a incrementar la brecha de desnutrición principalmente de niños y niñas.

- **Artesanía**

La artesanía está asociada a la pesca, la caza, el comercio y la agricultura.

*Si, remos y flechas. (Entrevista 02)*

*La activada de artesanía en el centro poblado es regular, la pobladora solo confecciona para sus necesidades, abanico, canastas, paneros, remos, canoas y balsas. (Entrevista 03)*

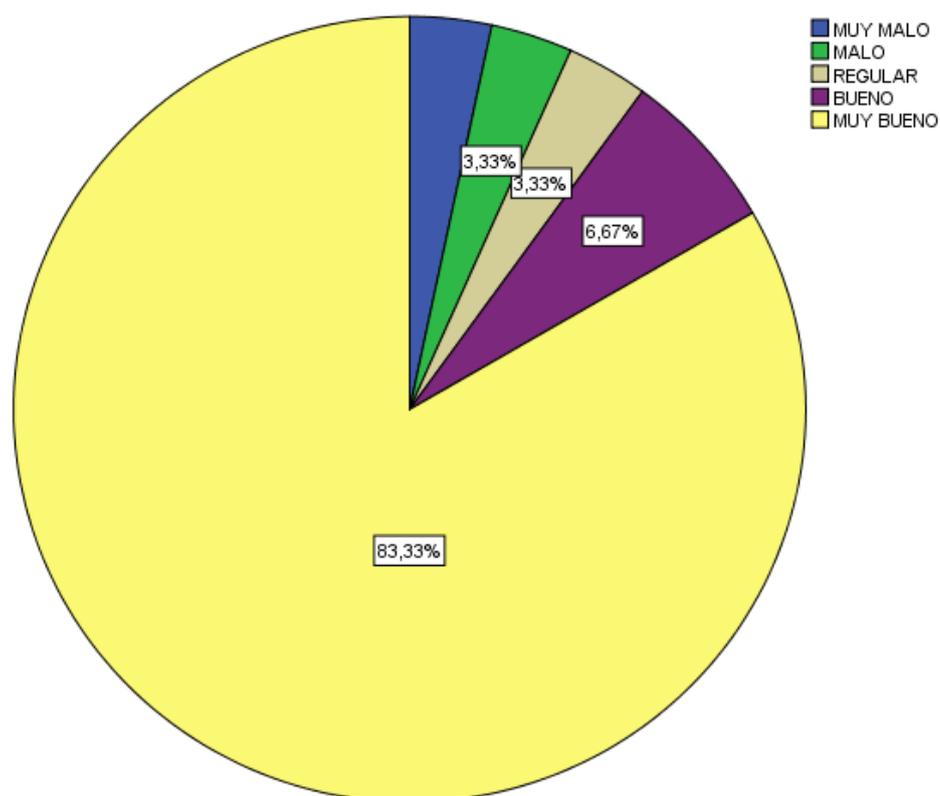
**Tabla 11**

*Artesanía y construcción de la carretera*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	MUY MALO	1	3,3	3,3	3,3
	MALO	1	3,3	3,3	6,7
	REGULAR	1	3,3	3,3	10,0
	BUENO	2	6,7	6,7	16,7
	MUY BUENO	25	83,3	83,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

**Gráfico 11**

*Artesanía y construcción de la carretera*



Para el 83% la construcción de la carretera generó un impacto positivo en la artesanía, ya que les permite tener acceso al mercado y otras comunidades del entorno.

- **Comercio**

La construcción de la carretera ha generado un foco de negocio, conllevando a tener ingresos económicos y encuentros socioculturales en el territorio, a través de productos como: pescado, plátano, yuca, maíz, entre otros. Existe transporte para llevar sus productos, así como el ahorro del tiempo a comparación de años anteriores cuando no existía la carretera.

Si, hay muchas personas que vienen a vender sus productos en la comunidad, como también ellos compran en la comunidad artículos de primera necesidad. Hay un poco de movimiento económico. (Entrevista 01)

Si, El comercio en centro poblado es muy bueno, por el crecimiento de la población y por la construcción de la carretera, hay muchos pueblos que traen en Botes a vender sus productos, como pescado, plátano, yuca, maíz etc. Las comunidades son: Ayacucho, Porvenir, Buenos Aires, San Juan, San Pedro y Unión. (Entrevista 03)

*Si, muchas personas vienen a vender sus pescados, plátano, yucas y otros productos, en la comunidad. (Entrevista 04)*

*Si, muchos pueblos vienen a vender sus productos agrícolas (plátano, yuca, maíz y etc.), la comunidad mueve mucha venta. (Entrevista 05)*

Si, los pobladores ya no son como antes, ha cambiado mucho. Los pobladores ahora se mueven más rápido ya no cargan sus pescados, plátano hasta la carretera Iquitos – Nauta, todo es de la comunidad misma y se llega más rápido a Iquitos. los servicios de transporte en comunidad son muy buenos, no es como antes que se demoraba muchos para vender nuestros productos (plátano, yuca, sandía etc.), hoy en día es más rápido y se vende a un buen precio. (Entrevista 06)

Si, muchas personas vienen a vender sus pescados, plátano, yucas y otros productos, en la comunidad. (Entrevista 07)

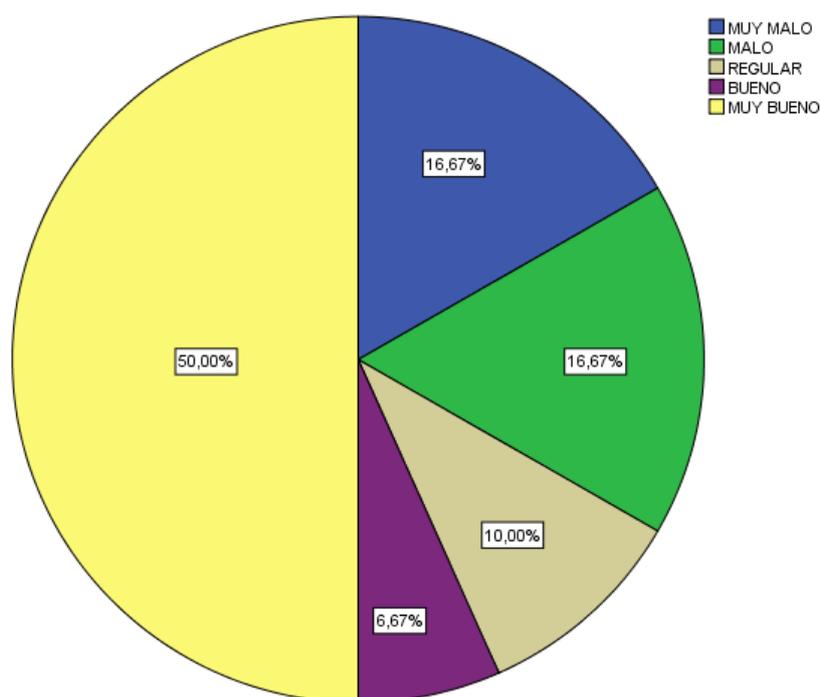
**Tabla 12**

*Impacto de la construcción de la carretera en el comercio*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	MUY MALO	5	16,7	16,7	16,7
	MALO	5	16,7	16,7	33,3
	REGULAR	3	10,0	10,0	43,3
	BUENO	2	6,7	6,7	50,0
	MUY BUENO	15	50,0	50,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

**Gráfico 12**

*Impacto de la construcción de la carretera en el comercio*



Para el 50% la carretera ayuda de manera positiva en el comercio, mientras un 16% señalan que es muy malo porque vienen otros comerciantes que venden con menor precio y generan una competencia.

#### 4.5. Cambios culturales generados por la construcción de la carretera

La carretera viene con un flujo migratorio hacia San Joaquín de Omaguas, personas de otras culturas, con hábitos y modos de actuar particulares, generando cambios culturales, en la lengua, la vestimenta, los platos típicos, las tradicionales y los patrones culturales.

##### Lengua

*Si, la lengua Omagua de nuestros ancestros. (Entrevista 01)*

*Si, la comunidad se caracteriza como pueblo Omaguas; por la vigencia de lengua maternal "Omagua", mayormente que hablan en la comunidad son, las personas adultos y ancianos. (Entrevista 03)*

*Si, la comunidad se caracteriza como pueblo Omaguas. (Entrevista 06)*

La lengua materna es el Omagua, con el pasar de los años solamente las personas adultas y ancianos lo practican, en el caso de las nuevas generaciones ya no lo practican debido a factores externos de la globalización, debilitando su identidad colectiva.

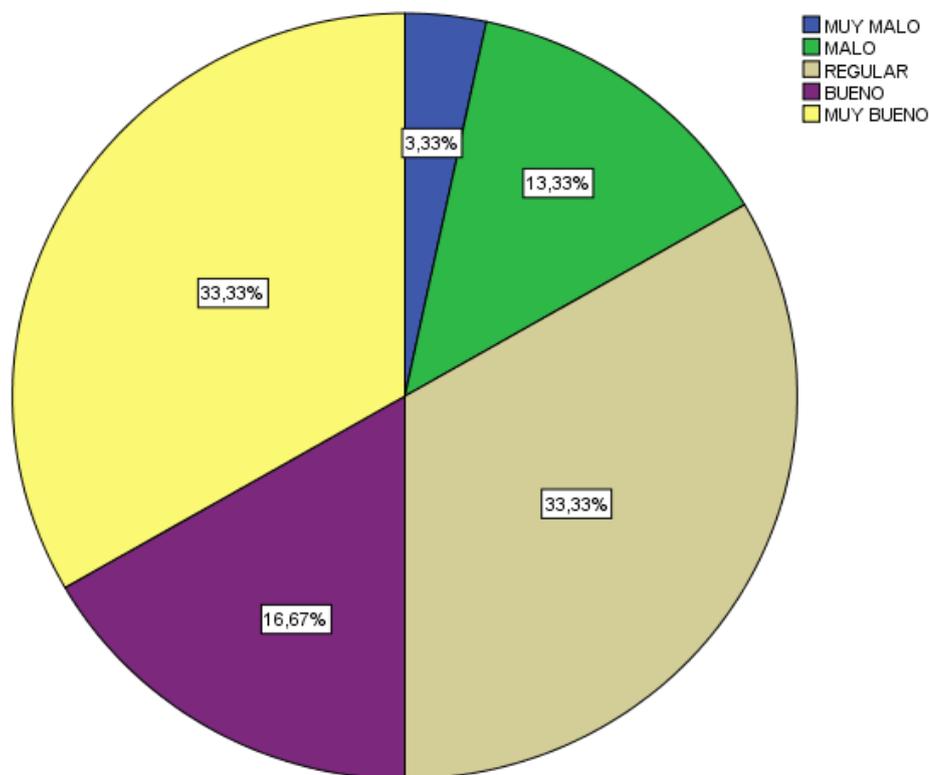
##### Tabla 13

###### *Construcción de la carretera y la lengua local*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	MUY MALO	1	3,3	3,3	3,3
	MALO	4	13,3	13,3	16,7
	REGULAR	10	33,3	33,3	50,0
	BUENO	5	16,7	16,7	66,7
	MUY BUENO	10	33,3	33,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

### Gráfico 13

#### Construcción de la carretera y la lengua local



Para el 16% es bueno la lengua local, sin embargo, debido al incremento de la población migrante lo vienen dejando de lado.

#### Vestimentas tradicionales

*Claro, las vestimentas tradicionales en la comunidad se exhiben al público, cuando la comunidad está de aniversario. (Entrevista 01)*

*No se ve muchos las vestimentas y la costumbre ya no es igual como antes. (Entrevista 02)*

*Claro, las vestimentas tradicionales en la comunidad se exhiben al público, cuando la comunidad está de aniversario y algunas veces, por la presencia de autoridades de Iquitos. (Entrevista 03)*

Si, las vestimentas tradicionales se muestran en el aniversario del pueblo, pero no son tan originales, así como antes que era. (Entrevista 07)

Si, las vestimentas tradicionales se muestran en el aniversario del pueblo y en algunas ocasiones cuando viene una autoridad. (Entrevista 08).

Ya no utilizan la vestimenta tradicional, solamente en eventos públicos como el aniversario de la comunidad o cuando visita una autoridad pública.

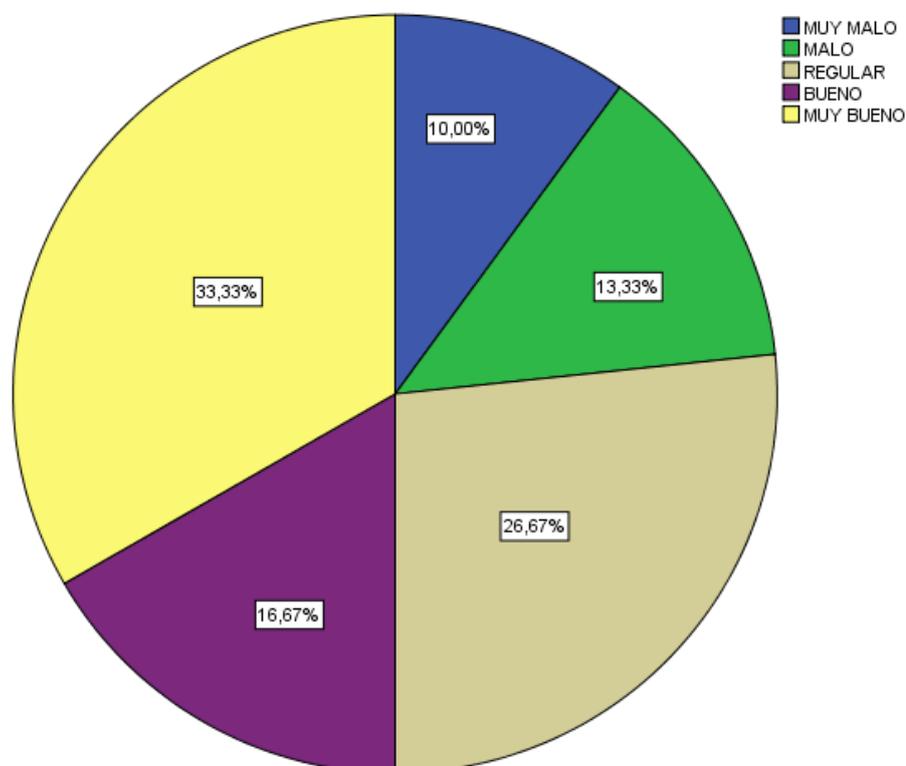
**Tabla 14**

*Vestimentas tradicionales en Omaguas.*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	MUY MALO	3	10,0	10,0	10,0
	MALO	4	13,3	13,3	23,3
	REGULAR	8	26,7	26,7	50,0
	BUENO	5	16,7	16,7	66,7
	MUY BUENO	10	33,3	33,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

**Gráfico 14**

*Vestimentas tradicionales en Omaguas.*



## Festividades

*El aniversario de la comunidad. (Entrevista 02)*

*Si, las fiestas más importantes de la comunidad, son el aniversario del pueblo, el santo San patrono de Joaquín. (Entrevista 03)*

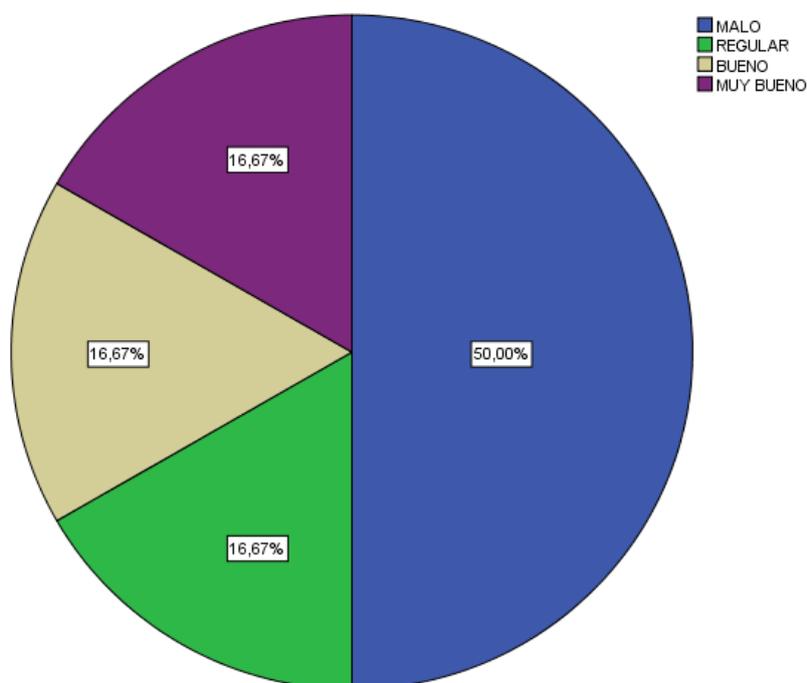
**Tabla 15**

*Festividades tradicionales en Omaguas*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	MALO	15	50,0	50,0	50,0
	REGULAR	5	16,7	16,7	66,7
Válidos	BUENO	5	16,7	16,7	83,3
	MUY BUENO	5	16,7	16,7	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

**Gráfico 15**

*Festividades tradicionales en Omaguas*



Para el 50% ya no se practican las festividades y consideran es malo, porque debilitan la organización y su identidad colectiva.

## Comidas típicas

*Si, las comidas típicas para degustar y compartir en la comunidad son: patarashca, pango, timbuchi, mazamorra y pescado asado, y las bebidas el masato y la chicha. (Entrevista 01)*

*Si, las comidas típicas para degustar y compartir en la comunidad son: patarashca, pango, timbuchi, mazamorra y pescado asado, y las bebidas para beber, es el masato (de yaca o de pifayo), chicha, leva, trago y cortezas (tres raíces y siete raíces). (Entrevista 03)*

*Si, las comidas típicas para degustar y compartir en la comunidad son: patarashca, pango, timbuchi, sudado, pescado asado, las bebidas el masato y la chicha. (Entrevista 04)*

*Si, las comidas típicas para degustar y compartir en la comunidad son: patarashca, pango, timbuchi, sudado, juane, las bebidas el masato y la chicha. (Entrevista 07)*

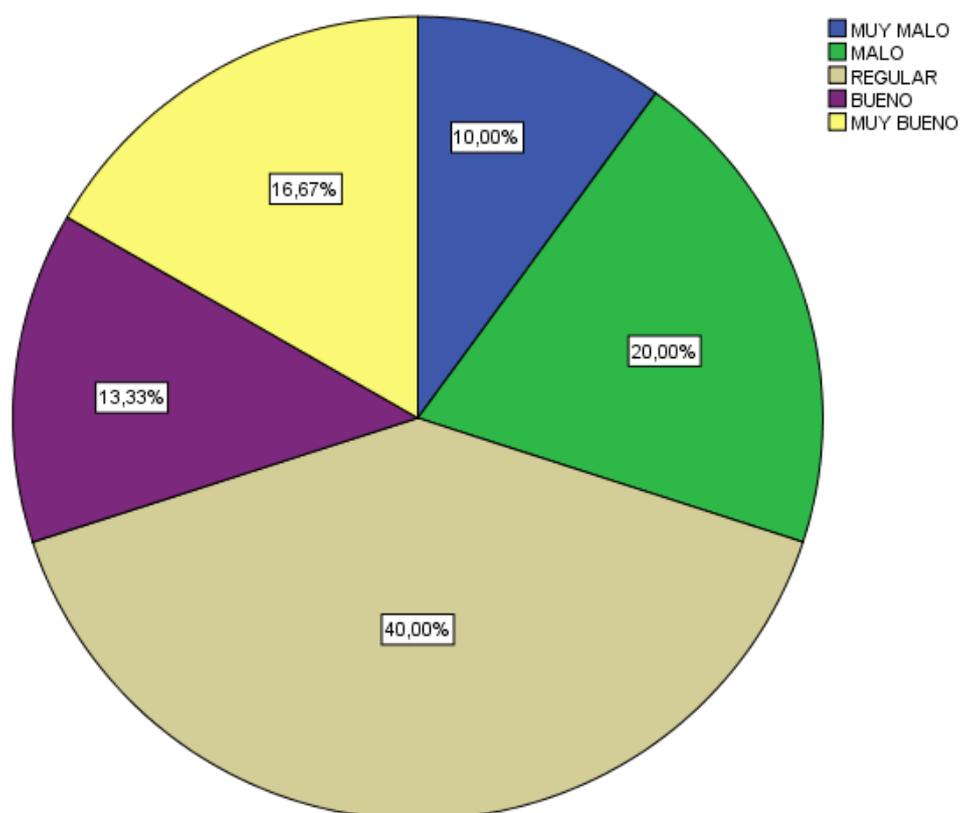
**Tabla 16**

### *Comidas y bebidas típicas*

		<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje</b>
				<b>válido</b>	<b>acumulado</b>
Válidos	MUY MALO	3	10,0	10,0	10,0
	MALO	6	20,0	20,0	30,0
	REGULAR	12	40,0	40,0	70,0
	BUENO	4	13,3	13,3	83,3
	MUY BUENO	5	16,7	16,7	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

## Gráfico 16

### Comidas y bebidas típicas



Para el 40% es regular la práctica del consumo de comidas y bebidas típicas en San Joaquín de Omaguas.

### 4.5.1 Patrones culturales

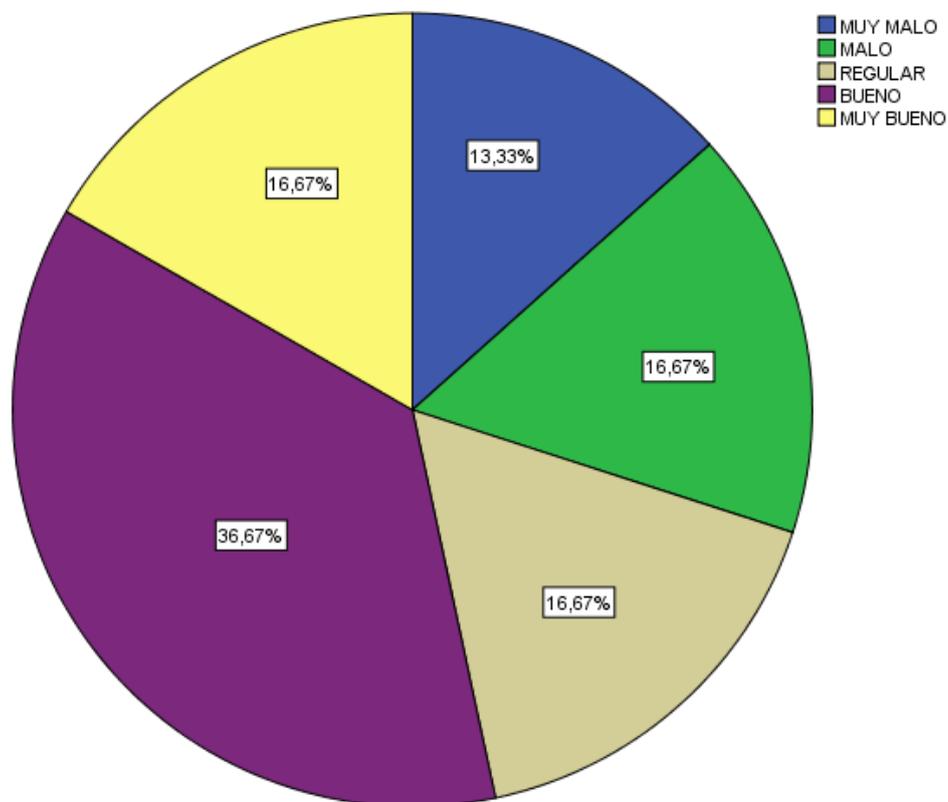
Tabla 17

#### Cambios en los patrones culturales

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos				
MUY MALO	4	13,3	13,3	13,3
MALO	5	16,7	16,7	30,0
REGULAR	5	16,7	16,7	46,7
BUENO	11	36,7	36,7	83,3
MUY BUENO	5	16,7	16,7	100,0
Total	30	100,0	100,0	

### Gráfico 17

#### *Cambios en los patrones culturales*



Para el 36% es bueno los cambios en los patrones culturales, mientras para el 16% señala regular ya que debilita la cosmovisión y los modos de vida en San Joaquín de Omaguas.

## **CAPÍTULO V: DISCUSIÓN**

En general, los proyectos viales han sido considerados como obras que representan un beneficio social y económico para las regiones con la finalidad de mejorar la calidad de vida de los habitantes, por tanto, se constituyen en un elemento importante de desarrollo. Sin embargo, la apertura de carreteras, al igual que todas las obras de infraestructura y actividades humanas, también causa efectos negativos sobre el ambiente, cuya identificación y evaluación es importante con el fin de diseñar estrategias que eviten, mitiguen y compensen estos impactos. (Arroyave, M., Gómez, C., Gutiérrez, M., Múnera, D., Zapata, P., Vergara, I., Andrade, L y Ramos, K. 2006. Pag:2) No solamente el ambiente tiene los impactos de la carretera, sino las relaciones sociales, las formas de organización comunal, la identidad, el sentido de pertenencia, los hábitos, el idioma y los patrones culturales presentes en el territorio. A continuación, se realiza la discusión de los impactos sociales y económicos, y los cambios culturales en San Joaquín de Omaguas.

### **Impactos sociales generados construcción de la carretera**

La construcción de la carretera se desarrolló en un espacio multiactor, con la participación de actores del sector público, tanto nivel regional y local, instituciones privadas y la comunidad. Su construcción tenía el objetivo de conectar con otras comunidades y mejorar la transitabilidad de sus habitantes. Primero hubo un trabajo colectivo para la apertura de la trocha y luego una gestión para la ejecución de la carretera mediante una inversión pública. Por el lado social consideran que hubo un impacto en las relaciones

sociales, producto del incremento de la migración, generando mayor ocupación, cambio en el uso del suelo y mayor demanda en el acceso a los recursos naturales del territorio.

Hubo tres actores claves que en el marco de sus roles para la toma de decisiones participaron en la ejecución del proyecto de carretera, el Gobierno Regional, la Municipalidad del Centro Poblado San Joaquín de Omaguas, la Municipalidad Provincial de Nauta, desde los informantes consideran ha sido bueno el nivel de coordinación, la construcción de la carretera era un pedido comunal y no solamente a nivel de los tomadores de decisiones. Para Espinoza (2011) indica en su investigación que para la construcción de la carretera tiene que haber sinergias, en búsqueda del bien común y la distribución de valore. En otros contextos no todos están de acuerdo, por ejemplo, en la investigación de Bazán (2016), hubo desacuerdos con la existencia de la trocha entre Ucayali y Madre de Dios, porque creen que les afecta en sus territorios y el suministro de los recursos naturales.

A nivel de la organización comunal consideran ha sido oportuno la participación, sin embargo, el ingreso de nuevos actores al territorio viene generando un cambio en la estructura organizacional y beneficios principalmente a nivel económico. Antes para salir a Iquitos tenían que acudir a la navegación en lancha, con más tiempo; sin embargo, actualmente por carretera es más accesible conectarse con la capital de la región Loreto.

Respecto a las relaciones sociales, con la presencia de mayores habitantes se tejen relaciones de confianza y compadrazgo, sin embargo,

dicho incremento implica que se implemente servicios básicos que contribuyan al bienestar de las familias, tanto a nivel de la salud, educación, saneamiento básico, viviendas y la defensa de los derechos humanos, a fin de minimizar los riesgos que podrían surgir por el incremento de habitantes. En los encuentros que generan los actores producto de la carretera van intercambiando experiencias, sueños y hábitos, lo cual conlleva un proceso de resiliencia social.

Ante el incremento de migrantes existen dos posiciones, primero que si existe más habitantes consideran que vendrán a desarrollar proyectos en la comunidad y segundo, producto de la migración van emergiendo otros problemas sociales como la inseguridad ciudadana y las malas prácticas que no son aceptados en la comunidad, asimismo, implica generar espacios para el ordenamiento en las ocupaciones. A través de la encuesta aplicada la mayor cantidad de informantes señalan que es bueno la migración. Lo cual guarda relación con la investigación de Medellín 2020, quien presenta que las localidades del ámbito de la carretera que sería la zona (01) cuentan con acceso a los servicios básicos y las comunidades de entorno (zona 02 y 03) también buscan ello, conllevando a la integración del territorio. Entonces existe el imaginario que si se promueve proyectos de carreteras y de lado el incremento de la población habrá respuestas del estado para implementar los servicios básicos en la comunidad. Los Omaguas también han sido migrantes desde Brasil, quienes se asentaron en el país y en el tiempo se relacionaron con las expediciones y las misiones cristianas. También tenemos a Diaz (2017), quien señala en su investigación que producto de la

carretera en Chota Bambamarca se mejoró los servicios en la educación y servicios básicos para la población.

Cabe indicar que la migración y las relaciones entre actores externos e internos, no siempre es horizontal y plena, también surgen tensiones, producto de los comportamientos que en algunos casos no son socialmente aceptados en la comunidad, por ejemplo: antes de la construcción de la carretera los saludos y el respeto a los mayores era parte del control social y las buenas relaciones; sin embargo, ahora se debilitó por la presencia de nuevos actores.

El fenómeno migratorio no es nuevo para los agentes de Omagua, durante la historia han tenido encuentros con misioneros, así como la participación de Samuel Fritz y Francisco Requena, también tuvieron tensiones con actores que promueven actividades ilegales como el comercio de madera. Para Calixto (2019), que la infraestructura vial impacta de manera negativa en los cambios de uso de suelo, al abrir zonas que antes eran inaccesibles y fomentar la migración de las poblaciones y esto viene sucediendo en San Joaquín de Omaguas. Tal como sostiene Garriga (2013) la carretera en Omagua generó un impacto en las condiciones de vida, el bienestar de la comunidad y la comodidad de las personas producto del incremento de actores migrantes. (Libera, 2013). Señalar que las formas de relacionamiento influyen en el bienestar de las personas, existen dos posturas de los informantes, primero que el incremento de los habitantes fortalece su organización y representación; segundo, que dicho incremento genera tensiones por los comportamientos particulares de cada habitante tal

como refiere Puelles (2007), influye mucho el tipo de relaciones en los impactos sociales de una iniciativa de desarrollo.

### **Impactos económicos generados por la construcción de la carretera**

Actualmente, la construcción de nuevas vías genera beneficios económicos, asimismo permite acceder a otros espacios con mejores condiciones de accesibilidad y transitabilidad, ya que habrá desarrollo de la infraestructura (carretera) para realizar intercambios, así también mejoran los servicios básicos como salud y educación en la comunidad; por otra parte causa impactos sociales y culturales entre sus habitantes de la comunidad beneficiaria, trastocando la estructura de la comunidad, cambiando roles, hábitos y costumbres dentro de los de núcleos familiares. La construcción de la carretera en San Joaquín de Omagua, de acuerdo a sus habitantes el impacto positivo ha sido a nivel económico, siendo el comercio una actividad importante que viene generando ingresos económicos.

La pesca y caza es de subsistencia, forma parte del hábito alimenticio que históricamente han desarrollado, con la apertura de mercados emerge mayor demanda de los recursos y de acuerdo a las entrevistas y encuestas mencionan que la demanda va creciendo y la oferta disminuyendo, ya que no existe un control y manejo adecuado para la caza de especies silvestres, que en adelante conllevaría a su extinción e impacto en la alimentación de los habitantes generando una dependencia del mercado. Así como presenta Guillen (2015), que producto de la carretera IIRSA la caza y la pesca indiscriminada creció producto de la migración de agentes andinos.

La agricultura es otra actividad que tuvo un impacto por la construcción de la carretera en Omaguas, es para la subsistencia y también el excedente va a los mercados locales, ya que a través de la carretera llegan en menor tiempo y en buenas condiciones.

La artesanía también tuvo un impacto con el proyecto, ahora los productos se expenden en los mercados de Iquitos y Nauta. A través de ello visibilizan su identidad y tradiciones, generando ingresos económicos que les permita adquirir otros bienes o servicios para el bienestar de las familias.

Antes de la construcción de la carretera el movimiento comercial era escaso, producto de las relaciones comerciales se generó un impacto positivo en las familias de Omaguas y también de las comunidades que existen en el entorno como: Porvenir, Buenos Aires, San Juan, San Pedro y Unión. Es decir, la carretera a nivel comercial no solamente beneficia a Omaguas, sino a las otras comunidades donde se desarrollan actividades agrícolas, la pesca, la artesanía y la casa. Las relaciones sociales se ven fortalecidas debido al comercio, donde los actores buscan vender sus productos para generar ingresos económicos que ayuden al bienestar de sus familias, así como la educación de sus hijos e hijas.

Tal como presenta Lesmes (2015), en el caso de la carretera en Bogotá Villavicencio promovió el desarrollo económico incluyente para no generar alternaciones en el ecosistema o cambios en el uso del suelo, lo que no sucede en Omaguas, por ejemplo, no existe un ordenamiento en el territorio y acciones que contribuyen a los fenómenos migratorios y plantear medidas inmediatas o un análisis prospectivo de la comunidad con mayor cantidad de habitantes. No solamente se apertura nichos económico, en

otros contextos como indica Obregón (2008), se incrementa oficinas bancarias, mayor parque automotor, incremento de vehículos, incremento de establecimientos comerciales. En el caso de Omaguas los informantes indican que está incrementando los vehículos para el traslado de los productos. Por otro lado, tenemos el trabajo de Calixto (2019), quien indica que la carretera conecta a poblaciones e impulsan el desarrollo económico en actividades extractivas de los recursos naturales, existe un cambio en el uso del suelo producto de las carreteras, no existe una buena planificación en el territorio.

Al respecto, Pretell (2018), en su investigación indica que existe mejora en las condiciones de viaje, mejora en la comercialización, el tiempo de viaje es corto, el flete bajo, el viaje es más seguro. Existe un crecimiento en los ingresos económicos. Asimismo, en el viaje ya no se deterioran los productos y mayor abastecimiento de insumos. Lo cual esta relacionando con las respuestas de los informantes en Omaguas, donde se percibe el crecimiento del flujo comercial y el relacionamiento constante con las ciudades de Nauta e Iquitos. O como refieren Cahuaya y Chávez (2016), en su investigación la construcción de la carretera permitió la apertura de restaurantes, hoteles, ingresos de visitantes a los recursos turísticos y la creación de nuevas actividades económicas, así como muestra Roque (2011), la apertura de la trocha tiene una influencia en el paisaje y podría incrementar los visitantes generando una rentabilidad económica. Si en Omaguas antes la caza, la pesca, la artesanía y la agricultura han sido importantes para su subsistencia, ahora existe una apertura al mercado que requiere mayor demanda, lo cual permite repensar sobre el manejo y

aprovechamiento de los recursos naturales y generar una visión compartida como comunidad. Por otro lado, es necesario evaluar la existencia de recursos turísticos para la promoción, porque existe una conectividad fluida con las principales ciudades y sería una actividad más para generar ingresos económicos en Omaguas.

### **Cambios culturales generados por la construcción de la carretera**

Producto de la construcción de la carretera hubo cambios culturales en San Joaquín de Omaguas, tales cambios se dan en la lengua, la vestimenta, las tradiciones, así como los patrones culturales.

La lengua Omaguas ya no se practica por las nuevas generaciones, solamente los ancianos de la comunidad. La modernización bajo el enfoque de desarrollo, si bien es cierto, contribuyen en los ingresos económicos, por otro lado, debilitan las estructuras sociales y los patrones culturales en la comunidad. La lengua Omaguas forma parte de la familia lingüística Tupí - Guaraní y actualmente dicha lengua está en extinción, sin contar con intérpretes o traductores desde el Estado para promover intervenciones de desarrollo.

La vestimenta tradicional también es un elemento importante en la identidad colectiva, en Omaguas ya no se usa, solamente en espacios donde participan autoridades de la región o alguna institución pública, existe un tránsito al uso de vestimentas de la ciudad y asociado a la moda principalmente en los jóvenes de la comunidad.

Lo mismo sucede con las festividades, los rituales locales van pasando la historia, sería importante revalorar las prácticas tradicionales

para fortalecer el rol de las comunidades en el manejo comunitario de los recursos naturales como el bosque, la tierra y el agua.

A nivel de las comidas y bebidas típicas también se presentan cambios, aún prevalece los sabores y saberes tradicionales que forman parte de la identidad colectiva. Ante lo mencionado existe un proceso de aculturación con la ciudad, ya que el dinamismo de relacionamiento es mayor, así como indica Guillen (2015) en el proyecto IIRSA hubo afectaciones en el patrón cultural, una aculturación progresiva, eventual destrucción de lugares sagrados de poblaciones indígenas como: Arakbut, Matsigenka, Yibe, Pano, Shipibo y Kichwa,

A través del comercio, por ejemplo, la artesanía se ve impactado de manera positiva. Barona y Cuellar (2014), sostienen los cambios culturales producto de una iniciativa de desarrollo permiten difundir la cultura a través de las tradiciones y creencias presentes en el territorio. Desde la Antropología, es importante identificar los cambios que generan una infraestructura en un territorio amazónico, que tiene historia, pueblos originarios, tradiciones, practicas ancestrales, que producto de la globalización se visibilizan.

Visto, el análisis de los impactos sociales y económicos, así como los cambios culturales producto de la construcción de la carretera, urge considerar el enfoque de la ecología política, donde se pregunta ¿Qué hay detrás de la construcción de la carretera en San Joaquín de Omaguas?, en los proyectos de desarrollo se entretujan intereses, discursos de modernización y desarrollo y relaciones de poder. Con la investigación se pretendió analizar los impactos sociales y económicos en el proceso, es

necesario indicar que en el futuro aparecerán otros cambios asociados principalmente al valor de la naturaleza, el agua y la tierra. Con la carretera se apertura nuevos mercados, pero también crecen las brechas, es decir con la promoción del desarrollo también surgen problemas sociales, desencuentros y discursos políticos, aumenta las necesidades, existe mayor presión en los recursos naturales y crece un territorio desordenado. Ante dicha premisa desde la ecología política es clave analizar como las iniciativas de desarrollo generan impactos en el territorio y visibilizar los discursos, las relaciones de poder y los intereses locales, nacional e internacional.

## **CAPÍTULO VI: CONCLUSIONES**

1. Los impactos sociales generados por la construcción de la carretera en San Joaquín de Omaguas, para el 53% ha sido bueno el nivel de participación de la organización comunal y actores involucrados, ha expuesto mayor interrelación de las personas tanto de la comunidad a nivel interno y los que llegan de otras comunidades, ha generado flujos migratorios, conllevando al crecimiento poblacional y el incremento de las brechas sociales, tanto a nivel salud, educación, servicios básicos, aparecen comportamientos particulares y conflictos asociados a las relaciones de poder y discursos entorno a la modernidad. Para el 16% las relaciones con los migrantes que se generan en la comunidad son regular.
2. Los impactos económicos producto de la construcción de la carretera han sido en la pesca, la caza, agricultura, artesanía y el comercio, siendo este último una actividad que alcanzó mayor dinamismo debido a la constante relación con las principales ciudades del entorno. El 70% indican que la carretera es buena y permite sacar algunos productos de la caza, aunque en los últimos años hay menos especies de caza, que en adelante podría afectar la alimentación en la comunidad. Para el 83% la construcción de la carretera generó un impacto positivo en la artesanía, ya que les permite tener acceso al mercado, se generó un foco de negocio, conllevando a tener ingresos económicos, a través de la venta de productos como: pescado, plátano, yuca, maíz, entre otros. Existe transporte para llevar sus productos, así como el ahorro del tiempo a comparación de

años anteriores cuando no existía la carretera. Para el 50% la carretera ayuda de manera positiva en el comercio.

3. La carretera viene con un flujo migratorio hacia San Joaquín de Omaguas, personas de otras culturas, con hábitos y modos de actuar particulares, generando cambios culturales, como la poca práctica de la lengua Omaguas, el poco uso de la vestimenta tradicional, la práctica de los platos típicos, las tradicionales ya no se practican y los patrones culturales han cambiado producto del relacionamiento generando un proceso de aculturación. Para el 50% ya no se practican las festividades y consideran es malo. Para el 36% es bueno los cambios en los patrones culturales, mientras para el 16% señala regular ya que debilita la cosmovisión y los modos de vida en San Joaquín de Omaguas.

## **CAPÍTULO VII: RECOMENDACIONES**

1. Se recomienda a los compañeros, colegas y otros investigadores de seguir investigando los impactos sociales generados por la construcción de la carretera en San Joaquín de Omaguas, se sugiere realizar un análisis del instrumento de gestión ambiental, específicamente el componente social, para analizar los impactos identificados y las respuestas que se dio para minimizar los impactos negativos. Asimismo, es importante el análisis de las principales brechas sociales asociado a la educación, salud, agua y saneamiento considerando información oficial del estado y las respuestas que se vienen generando.
2. Se recomienda a las autoridades Políticas Local , Regional y Nacional tomar interés Sobre los impactos económicos principalmente producto del comercio es importante identificar las actividades potenciales del territorio en el marco de una microzonificación, a fin de aprovechar la carretera como un activo que no solamente dinamiza el comercio, sino contribuya al desarrollo pluriactivo en San Joaquín de Omaguas. Por otro lado, para ver los principales impactos económicos es necesario realizar una línea de base para identificar objetivos, indicadores, métricas y fuentes de información específica y de esa manera medir el impacto antes, durante y después de la construcción de la carretera.
3. Se recomienda Finalmente, al Ministerio de Cultura investigar sobre los cambios culturales, en el caso de la lengua Omagua viene atravesando por una extinción, en el marco de la Antropología

Aplicada es importante sistematizar dicha lengua para visibilizar su importancia y promover las enseñanzas a las nuevas generaciones en el territorio amazónico. Los cambios culturales se generan principalmente producto de la migración e inmigración hacia la comunidad, se sugiere desarrollar un diagnóstico cultural para conocer la situación de las prácticas ancestrales y saberes culturales en el marco de salvaguardar los derechos colectivos de los pueblos indígenas.

## CAPÍTULO VIII: FUENTES DE INFORMACIÓN

- Arroyave, M., Gómez, C., Gutiérrez, M., Múnera, D., Zapata, P., Vergara, I., Andrade, L y Ramos, K. (2006). *Impactos de las Carreteras sobre la Fauna Silvestre y sus principales medidas de manejo*. Revista EIA, ISSN 1794-1237 Número 5 p. 45-57. Antioquia, Medellín (Colombia)
- Alimonda, H. (2011). La colonialidad de la naturaleza. Una aproximación a la ecología política Latinoamericana. La naturaleza colonizada. CLACSO. Recuperado de: <https://www.passeidireto.com/arquivo/53942497/alimonda-h-la...>
- Bazán, A. (2016). *Análisis de los Impactos socio-ambientales de la trocha Puerto Esperanza, Purús (Ucayali) e Iñapari, Tahuamanú (Madre de Dios) en la Comunidad Nativa Conta y su anexo San José, distrito de Purús, provincia Purús, región Ucayali, 2014*. Universidad Nacional de Ucayali. <http://repositorio.unu.edu.pe/handle/UNU/3270>
- Barfield, T. (2000). *Diccionario de antropología*. Primera edición, México
- Barona, F. y Cuéllar, E. (2014). *Índices de impacto cultural. Colombia: Banco de la República*. Recuperado de <http://sispru.scrd.gov.co/siscred/sites/default/files/indices-impacto-cultural.pdf>
- Cahuaya, E. y Chávez, A. (2016). *Análisis de impactos de la construcción de una carretera en una zona rural: el caso del distrito de Zúñiga en Cañete*. [tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/7335](http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/7335)
- Campo, A. (2008). *Diccionario básico de Antropología*. 1era. Edición • Ediciones Abya-Yala. Quitó-Ecuador.
- Cerrón, A. (2013). *Impactos socio económico de la industria de aserrío en el valle del Mantaro - Perú*. Universidad Nacional del Centro del Perú.
- Coronado, E., Torres, A., Torres, D., Cardoso, N., Brañas, M., Torres, S., y Montoya, M. (2020). *Impacto de la construcción de la carretera Iquitos-Saramiriza sobre los bosques y turberas del río Tigre, Loreto, Perú*. *folia amazónica*, 29(1), 65-87.

- Calixto, I. (2019). *Cambios de uso de suelo y ecología vial en la Amazonia Peruana: una revisión crítica*. Tesis para obtener el título profesional de Ingeniera Civil. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/20.500.12404/15351>
- Claverías, R. (1990). *Cosmovisión y planificación en comunidades andinas*. Lima, Perú.
- Cruz, T. (2017). *Antropología en los proyectos de construcción hidroeléctrica*. <https://blog.antropologia2-0.com/es/la-antropologia-los-proyectos-construccion-hidroelectrica/> Publicado el 9 agosto, 2017.
- Delgado, J. (2012). *Impacto de la Titulación de Tierras en el Desarrollo Socioeconómico de los Agricultores de la Provincia de Concepción – Huancayo*. Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann
- Díaz, P. (2017). *Impacto social y económico de la construcción de la carretera entre los distritos Chota – Bambamarca, departamento Cajamarca*. De la escuela académica profesional de ingeniería civil de la universidad cesar vallejo en Chiclayo, Perú.
- D'ÀNS, Andre Marcel (1976) Estudio de Comunidades Nativas, ONU-INP, Iquitos.
- Delgado, G. (2013). ¿Por qué es importante la ecología política? revista Nueva Sociedad No 244, marzo-abril de 2013, ISSN: 0251-3552ñ Recuperado de: [http://www.redgtd.org/CENTRODOC/BD\\_ARCHIVOS/GianCarlo\\_POR\\_QUE\\_es\\_importante\\_la\\_EP\\_2013.p](http://www.redgtd.org/CENTRODOC/BD_ARCHIVOS/GianCarlo_POR_QUE_es_importante_la_EP_2013.p)
- Espinoza, M. (2011). *Evaluación de la rentabilidad social de la carretera de penetración Pisco - Ayacucho - San Francisco: Influencia del medio político-cultural* <http://cybertesis.uni.edu.pe/handle/uni/15139>
- Ferran Cabrero Miret (2021) Omaguas crepusculares: identidad y aculturación de un pueblo amazónico (siglos XVII, XVIII Y XIX) <https://doi.org/10.1590/scielopreprints.2794>. ecuador.
- González, I. (2000). Identidad cultural un concepto que evoluciona. 43.

- Garriga, E. (2013). *Impacto social: Un modelo en base a capacidades. España: Manpower Group. Recuperado de:*  
[http://www.comunicarseweb.com.ar/sites/default/files/biblioteca/pdf/1387204914\\_Estudio\\_Seres\\_Eada\\_FundacionManpowerGroup.pdf](http://www.comunicarseweb.com.ar/sites/default/files/biblioteca/pdf/1387204914_Estudio_Seres_Eada_FundacionManpowerGroup.pdf)
- Guillen, M. (2015). Impactos de las obras de infraestructura de la IIRSA: El caso de la Carretera Interoceánica en la Amazonía Sur del Perú. Universidad Federal De Integración Latinoamericana – Unila. Recuperado de: <http://dspace.unila.edu.br/123456789/406>
- GORELORETO (2021) Diagnóstico Socio económico de la Comunidad Nativa “San Joaquín de Omaguas ”
- Instituto Nacional de Desarrollo de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuano-INDEPA. (2010). *Aportes para un enfoque intercultural.* Lima, Perú: Primera edición.
- Lesmes, O. (2015). *La carretera Bogotá-Villavicencio, su impacto sobre el ordenamiento territorial y el ecosistema.* Revista Luna Azul (On Line), (40), 277-292
- Libera, M. (2007). *Impacto, impacto social y evaluación del impacto.* Recuperado de: [http://bvs.sld.cu/revistas/aci/vol15\\_3\\_07/aci08307.htm](http://bvs.sld.cu/revistas/aci/vol15_3_07/aci08307.htm)
- Medellín, D. (2020). Impacto social y económico de la infraestructura carretera en el estado de Yucatán. Tesis para optar el título de Ingeniera Civil. Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado de:  
<http://132.248.52.100:8080/xmlui/handle/132.248.52.100/17243>
- Molano, O. (2007). *Identidad cultural: un concepto que evoluciona.* Revista Opera, N° 7 ,69-84.
- Leff, E. (2006). La ecología política en América Latina. Un campo en construcción. (p. 26). Recuperado de:  
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/deed.es>

Obregón-Biosca, S. (2010). *Estudio comparativo del impacto en el desarrollo socioeconómico en dos carreteras: Eje Transversal de Catalunya, España, y México*. Economía, sociedad y territorio, 10(32), 1-47.

Obregón, S. (2008). *Impactos sociales y económicos de las infraestructuras de transporte viario: estudio comparativo de dos ejes, el “Eix Transversal de Catalunya” y la carretera MEX120 en México*. Doctorado en Gestión del Territorio e Infraestructuras del Transporte. Universidad Politécnica de Cataluña, España. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/2117/93939>

Ormachea, I. (1999). *Manual de Conciliación*. IPRECON, Lima.

Pretell, V. (2019). *Evaluación del impacto socioeconómico de la Carretera Empalme PE - 5N - Cuñumbuque - San José de Sisa, periodo enero 2010 - junio 2014*. Tesis para optar al grado académico de Doctor en Gestión Empresarial. Universidad Nacional de San Martín. Recuperado de: <https://tesis.unsm.edu.pe/handle/11458/3374>

Pérez, A. (2013). *Análisis del impacto social generado por la biblioteca Vasconcelos de la dirección general de bibliotecas del Conaculta durante el año 2013, a través de la percepción - satisfacción de sus usuarios*.

Puelles Alcántara Brenda L. (2017) *Impactos Socioculturales del Turismo en la Comunidad San Pedro de Casta, Provincia de Huarochiri*. Lima

Roque, C. (2011). *Evaluación de la rentabilidad social de la carretera de la penetración Ilo - Desaguadero: Influencia del medio paisajista*. <http://cybertesis.uni.edu.pe/handle/uni/15016>

-<http://www.mitecnologico.com/Main/ImpactoSocial>.

-<https://diariolaregion.com/web/san-joaquin-de-omaguas-o-el-encuentro-con-la-historia/>

## **ANEXOS**

## 01: MATRIZ DE CONSISTENCIA

Título	Problema	Objetivo	Hipótesis	Tipo y diseño	Población y procesamiento	Instrumento de Recolección
<b>IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y CULTURAL GENERADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA EN EL CENTRO POBLADO SAN JOAQUÍN DE OMAGUAS, NAUTA 2021</b>	<p><b>Problema general</b> ¿Cuál es el impacto socioeconómico y cultural generado por la construcción de la carretera en el centro poblado San Joaquín de Omaguas – Nauta - 2021?</p> <p><b>Problemas específicos</b> ¿Cuáles son los impactos sociales generados por la construcción de la carretera en el centro poblado San Joaquín de Omaguas – Nauta - 2021? ¿Cuáles son los impactos económicos generados por la construcción de la carretera en el centro poblado San Joaquín de Omaguas? ¿Cuáles son los cambios culturales generados por la construcción de la carretera en el centro poblado San Joaquín de Omaguas – Nauta - 2021?</p>	<p><b>Objetivo general</b> Determinar el impacto socioeconómico y cultural generado por la construcción de la carretera en el centro poblado San Joaquín de Omaguas – Nauta - 2021.</p> <p><b>Objetivos específicos</b> Identificar los impactos sociales generados por la construcción de la carretera en el centro poblado San Joaquín de Omaguas – Nauta – 2021. Conocer los impactos económicos generados por la construcción de la carretera en el centro poblado San Joaquín de Omaguas – 2021. Identificar los cambios culturales generados por la construcción de la carretera en el centro poblado San Joaquín de Omaguas – Nauta - 2021.</p>	<p><b>Hipótesis general</b> La construcción de la carretera entre el centro poblado San Joaquín de Omaguas y la carretera Iquitos-Nauta ubicada el km 58, genera impactos sociales, económicos y culturales en los pobladores.</p> <p><b>Hipótesis Especifica</b> Hipótesis general La construcción de la carretera en el centro poblado San Joaquín de Omaguas genera impactos sociales en los pobladores y se ven reflejados en su organización, infraestructura y relaciones sociales, asimismo se da migraciones, conflictos internos y nuevos comportamientos. La construcción de la carretera en el centro poblado San Joaquín de Omaguas genera impactos económicos y se observa en las principales actividades: pesca, caza, agricultura, turismo, artesanía, comercio y servicio de transporte. La construcción de la carretera en el centro poblado San Joaquín de Omaguas genera cambios culturales y son expuestas en la identidad, costumbres, cosmovisión y nuevos patrones culturales</p>	<p><b>Diseño</b> metodológico: Cualitativo y cuantitativo</p> <p>Tipo de investigación: Descriptivo</p> <p>Diseño de investigación Etnográfico</p> <p>Descriptivo simple</p>	<p><b>Población</b> El centro poblado San Joaquín de Omaguas está ubicado a una hora aproximadamente desde la ciudad de Iquitos vía terrestre, en el km 58 de la carretera Iquitos-Nauta. Cuenta con una población total de 1850 habitantes, constituida en 370 familias.</p> <p><b>Muestra</b> La muestra estará conformada por el 30 % de la población de manera aleatoria y el 10 % estará conformada por informantes claves.</p> <p><b>Procesamiento.</b> Esta investigación cuantitativa y cualitativa recopilará información mediante encuestas, entrevistas semi estructuradas y observación participante previo consentimiento de las autoridades, para ello hará uso de los siguientes instrumentos: celular, cámara, grabadora, diario de campo, guía de encuesta y guía de entrevistas dirigidas a los jefes de familia e informantes claves. Posteriormente la información obtenida será seleccionada de acuerdo a los objetivos planteados. Además, referirá datos bibliográficos que den soporte teórico a la investigación.</p> <p><b>Análisis de datos.</b> Los resultados obtenidos de la investigación serán analizados e interpretados dentro del marco social, económico y cultural de una investigación cualitativa y cuantitativa, describiendo detalladamente los datos relevantes de acuerdo a las variables y dimensiones de la investigación, para ello se apoyará en el programa Microsoft Word y Excel, guiado por los criterios de confidencialidad y autenticidad. Además, hará uso del programa estadístico SPSS</p>	Cuestionario tipo Likert

## 02: INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

### Guía De Encuesta Escala De Likert

Tabla 1. Guía escala de Lickert

La presente encuesta está relacionada a los impactos socioeconómicos y cultural generados con la construcción de la carretera en San Joaquín de Omaguas.

Marcar con una "X" la respuesta que considere correcta.

Nº	ITEMS	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO	MUY MALO
	<b>I. CONSTRUCCION DE LA CARRETERA</b>					
	<b>Proceso de construcción y conectividad</b>					
1.	¿Cómo considera usted la construcción de la carretera?					
1.	¿Cómo considera usted el desempeño de las instituciones responsables de la construcción de la carretera?					
2.	¿De qué manera se beneficia la comunidad con la construcción de la carretera?					
	<b>Conectividad</b>					
3.	¿Cómo considera la accesibilidad a San Joaquín y viceversa?					
4.	¿Cómo considera el tiempo de transporte?					
	<b>II. IMPACTO SOCIOECONOMICO Y CULTURAL</b>					
	<b>Impacto social</b>					
5.	¿Cómo considera la participación de la organización comunal de San Joaquín ante la presencia de la construcción de una carretera?					
6.	¿De qué manera califica los beneficios de la construcción de la carretera para su familia?					
7.	¿Con la construcción de la carretera cómo percibe actualmente las relaciones sociales en San Joaquín?					
8.	¿Cómo considera usted las migraciones a partir de la construcción de la carretera?					
9.	¿Cómo considera usted los conflictos internos?					
10.	¿Cómo considera los nuevos comportamientos sociales?					
	<b>Impacto económico</b>					
11.	¿Cómo considera a la pesca como actividad económica?					
12.	¿Cómo considera a la caza como actividad económica?					
13.	¿Cómo considera a la agricultura como actividad económica?					
14.	¿Cómo considera al turismo y artesanía como actividad en la comunidad?					
15.	¿Cómo es el comercio en San Joaquín?					
16.	¿Cómo considera a los servicios de transporte como actividad económica?					
17.	¿De qué manera la carretera ha contribuido en mejorar el nivel de ingresos económicos?					
	<b>Impacto cultural</b>					
18.	¿Existe practica de alguna lengua originaria?					
19.	¿Existe practica de uso de vestimentas tradicionales?					
20.	¿Actualmente cómo es la practica festividades tradicionales?					
21.	¿Cómo es la practica comidas y bebidas típicas en la comunidad?					
22.	¿Considera que la construcción de la carretera a generado nuevos patrones culturales?					
23.	¿Usted cree en los cambios culturales que se viene dando en la actualidad a partir de la carretera?					

1. Muy de acuerdo-(5), de acuerdo-(4), ni acuerdo ni desacuerdo-(3), en desacuerdo-(2), muy en desacuerdo-(1).

## **Entrevista Semi Estructurada**

ENTREVISTADO.....DNI.....EDA

D.....

SEXO.....

GRADO DE INSTRUCCIÓN.....

### **1.CONSTRUCCION DE LA CARRETERA**

#### **a) Proceso de construcción:**

¿Conoce usted, cómo se dio el proceso de construcción de la carretera?

¿Cuáles son las instituciones responsables de la construcción de la carretera?

¿De qué manera se beneficia la comunidad con la construcción de la carretera?

#### **b) Conectividad:**

¿Cuáles son los medios de transportes más utilizados en la carretera?

¿Cuánto es el tiempo aproximado de transporte desde el centro poblado y viceversa?

¿Cuántos kilómetros tiene la carreta?

### **2. IMPACTO SOCIOECONOMICO Y CULTURAL**

#### **a) Social:**

¿Cómo es la organización comunal?

¿Usted cree que la construcción de la carretera influyó en la infraestructura comunal? ¿Por qué?

¿Usted cree que la construcción de la carretera influyó en las relaciones sociales? ¿Por qué?

¿Cómo se dan las migraciones a partir de la construcción de la carretera?

¿Existen conflictos internos? Según usted ¿Por qué se dan estos conflictos?

¿Existen nuevos comportamientos con la construcción de la carretera?

Económico

¿Usted se dedica a la pesca como actividad económica?

¿Usted se dedica a la caza como actividad económica?

¿Usted se dedica a la agricultura? ¿Para consumo o venta?

¿Existe la actividad turística en la comunidad?

¿Usted realiza artesanías? ¿Qué artesanías?

¿Existe el comercio en San Joaquín? ¿Cómo se da?

¿Cómo se dan los servicios de transporte?

¿Cómo la carretera ha contribuido en mejorar el nivel de ingresos económicos?

**b) Cultural:**

¿Existe alguna lengua originaria que practican?

¿Existen vestimentas tradicionales? ¿Qué momentos utilizan?

¿Existen festividades tradicionales?

¿Existen comidas y bebidas típicas?

¿Cuáles son los nuevos patrones culturales existentes en la comunidad a partir de la construcción de la carretera?

¿Cuáles son los cambios culturales que se viene dando en la actualidad a partir de la carretera?

### 03: INFORME DE VALIDEZ Y CONFIABILIDAD

#### INFORME DE VALIDEZ Y CONFIABILIDAD DE INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Se determinó mediante el juicio de los expertos: Yo, Jaime Canelo Ramos, Licenciado en Antropología; y catedrático en la Facultad de Ciencias de la Educación y Humanidades de la Escuela Profesional de Antropología Social de la UNAP, considero que los resultados de la revisión en la tabla de criterios permitió determinar la validez de los instrumentos de recolección de datos y para ser aplicado logro obtener como promedio entre 80 o 100 logrando EXCELENTE.

#### I. DATOS GENERALES:

##### 1.1. Título de la investigación:

"IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y CULTURAL GENERADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA EN EL CENTRO POBLADO SAN JOAQUÍN DE OMAGUA, NAUTA 2021"

##### 1.2. Nombre del instrumento:

- Guía de entrevista semi estructurada

##### 1.3. Criterios de aplicabilidad:

a) 01 a 19 (No valido, reformular)	Deficiente
b) 20 a 39 (No valido, modificar)	Regular
c) 40 a 59 (Valido, mejorar)	Bueno
d) 60 a 79 (valido, precisar)	Muy bueno
e) 80 a 100 (Valido, aplicar)	Excelente

#### II. ASPECTOS A EVALUAR:

Indicadores de evaluación del instrumento	Criterios cualitativos	Deficiente (01-19)	Regular (20-39)	Bueno (40-59)	Muy bueno (60-79)	Excelente (80-100)
		01	02	03	04	05
Claridad	Es formulado con lenguaje adecuado al contexto social					X
Objetividad	Esta expresado con conductas observables y verídicos				X	
Actualidad	Adecuado al avance de las ciencias sociales actuales					X
Organización	Existe organización lógica				X	
Consistencia	Basado en el aspecto teórico científico relacionado al tema de investigación (social)				X	
Coherencia	Existe relación entre el tema, objetivos, dimensiones, componentes e indicadores				X	
Metodología	Las estrategias responden al propósito del estudio					X
Aspectos éticos y ontológicos	Relación de confianza y actitud de respeto basada en criterios ontológicos				X	
Sub total					78	87
<b>total</b>					<b>83</b>	

VALORACIÓN	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelente
CUALITATIVA	( )	( )	( )	( )	(X)
OPINIÓN DE APLICABILIDAD	ACEPTADO (X)			RECHAZADO ( )	

**SUGERENCIAS**

---



---

Lugar y fecha: Iquitos, 17 de enero del 2022

**Experto 01:**

**Nombres y apellidos:** Antropólogo Jaime Canelo Ramos

**Cargo:** Catedrático

**Institución:** Universidad Nacional de la Amazonia Peruana




---

Antrop. JAIME EDRUNDO CANELO RAMOS  
Catedrático de la Escuela de Antropología Social - UNAP

## INFORME DE VALIDEZ Y CONFIABILIDAD DE INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Se determinó mediante el juicio de los expertos: Yo, **EDDY MEJIA TARAZONA**, con DNI: 09312578, Licenciado en Antropología; los resultados de la revisión muestran en la tabla de criterios para determinar la validez de los instrumentos de recolección de datos y para ser aplicado logro obtener como promedio entre 69 o 79 logrando MUY BUENO.

### I. DATOS GENERALES:

#### 1.1. Título de la investigación:

"IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y CULTURAL GENERADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA EN EL CENTRO POBLADO SAN JOAQUÍN DE OMAGUA, NAUTA 2021"

#### 1.2. Nombre del instrumento:

- Guía de entrevista semi estructurada

#### 1.3. Criterios de aplicabilidad:

a) 01 a 19 (No valido, reformular)	Deficiente
b) 20 a 39 (No valido, modificar)	Regular
c) 40 a 59 (Valido, mejorar)	Bueno
d) 60 a 79 (valido, precisar)	Muy bueno
e) 80 a 100 (Valido, aplicar)	Excelente

### II. ASPECTOS A EVALUAR:

Indicadores de evaluación del instrumento	Criterios cualitativos	Deficiente (01-19)	Regular (20-39)	Bueno (40-59)	Muy bueno (60-79)	Excelente (80-100)
		01	02	03	04	05
Claridad	Es formulado con lenguaje adecuado al contexto social				X	
Objetividad	Esta expresado con conductas observables y verídicos				X	
Actualidad	Adecuado al avance de las ciencias sociales actuales					X
Organización	Exhite organización lógica				X	
Consistencia	Basado en el aspecto teórico científico relacionado al tema de investigación (social)				X	
Coherencia	Exhite relación entre el tema, objetivos, dimensiones, componentes e indicadores				X	
Metodología	Las estrategias responden al propósito del estudio				X	
Aspectos éticos y ontológicos	Relación de confianza y actitud de respeto basada en criterios ontológicos				X	
Sub total					73	85
<b>total</b>					<b>76</b>	

VALORACIÓN CUALITATIVA	Deficiente ( )	Regular ( )	Buena ( )	Muy buena ( X )	Excelente ( )
OPINIÓN DE APLICABILIDAD	ACEPTADO ( X )			RECHAZADO ( )	

**SUGERENCIAS**

---



---

Lugar y fecha: Iquitos. 15 de enero del 2022

Experto 02:

Nombres y apellidos: Antropólogo EDDY MEJIA TARAZONA

DNI : 09312578

Cargo: director en Saneamiento Físico Legal en CCNN y CC CC

Institución: Centro para el Desarrollo del Indígena Amazónico-CEDIA




---

ANTROP: Eddy Guillermo Mejía Tarazona  
Director de Saneamiento Físico Legal – CEDIA

## INFORME DE VALIDEZ Y CONFIABILIDAD DE INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Se determinó mediante el juicio de los expertos: Yo, Teodulio Grández Cárdenas, Licenciado en Antropología; y catedrático en la Facultad de Ciencias de la Educación y Humanidades, perteneciente a la Escuela Profesional de Antropología Social de la UNAP, considero que los resultados de la revisión en la tabla de criterios permitió determinar la validez de los instrumentos de recolección de datos y para ser aplicado logro obtener como promedio entre 69 a 79 logrando la evaluación de MUY BUENO

### I. DATOS GENERALES:

#### 1.1. Título de la investigación:

"IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y CULTURAL GENERADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA EN EL CENTRO POBLADO SAN JOAQUÍN DE OMAGUA, NAUTA 2021"

#### 1.2. Nombre del instrumento:

- Guía de entrevista semi estructurada

#### 1.3. Criterios de aplicabilidad:

a) 01 a 19 (No valido, reformular)	Deficiente
b) 20 a 39 (No valido, modificar)	Regular
c) 40 a 59 (Valido, mejorar)	Buena
d) 60 a 79 (valido, precisar)	Muy buena
e) 80 a 100 (Valido, aplicar)	Excelente

### II. ASPECTOS A EVALUAR:

Indicaciones de evaluación del instrumento	Criterios cualitativos	Deficiente (01-19)	Regular (20-39)	Buena (40-59)	Muy buena (60-79)	Excelente (80-100)
		01	02	03	04	05
Claridad	Es formulado con lenguaje adecuado al contexto social				X	
Objetividad	Esta expresado con conductas observables y verídicos				X	
Actualidad	Adecuado al avance de las ciencias sociales actuales				X	
Organización	Existe organización lógica				X	
Consistencia	Basado en el aspecto teórico científico relacionado al tema de investigación (social)				X	
Coherencia	Existe relación entre el tema, objetivos, dimensiones, componentes e indicadores				X	
Metodología	Las estrategias responden al propósito del estudio				X	
Aspectos éticos y ontológicos	Relación de confianza y actitud de respeto basada en criterios ontológicos				X	
Sub total					74	
<b>total</b>					<b>74</b>	

VALORACIÓN	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelente
CUALITATIVA	( )	( )	( )	(X)	( )
OPINIÓN DE APLICABILIDAD	ACEPTADO ( X )			RECHAZADO ( )	

**SUGERENCIAS**

---



---

Lugar y fecha: Iquitos, 16 de enero del 2022

Experto 03:

Nombres y apellidos: Antropólogo: Teodulio Grández Cárdenas

Cargo: Catedrático UNAP

Institución: Universidad Nacional de la Amazonia Peruana



ANTROP: Teodulio Grández Cárdenas  
Catedrático de la escuela de Antropología Social - UMAP

#### 04: SOLICITUD DE PERMISO PARA LA EJECUCIÓN DE TESIS

SEÑOR

DR. WALTER CHUCOS CALIXTO

PRESIDENTE DEL COMITÉ DE GRADOS Y TÍTULOS FCEH-UNAP

De mi especial consideración

Por medio de la presente me dirijo a usted a fin de saludarle, así también hacer llegar el consolidado de la ficha de validación de juicio de Expertos de los Instrumentos del Plan de tesis titulado: "IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y CULTURAL GENERADO POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA EN EL CENTRO POBLADO SAN JOAQUÍN DE OMAGUA, NAUTA 2021" presentado por el bachiller en Antropología Social: OMAR WENINGER GUIMARAES INUMA, que como sigue:

Experto N.º 1: ANTRÓPOLOGO JAIME CANELO RAMOS, docente Adscrito a la facultad de Ciencias de la Educación y Humanidades, Escuela Profesional de Antropología Social. Los resultados de la revisión muestran en la tabla de criterios para determinar la validez de los Instrumentos de recolección de datos y para ser aplicado logro obtener como promedio 83 puntos logrando la nota de EXCELENTE.

Experto N.º 2: ANTRÓPOLOGO EDDY MEJIA TARAZONA, Director en Saneamiento Físico Legal en CCNN Y CC CC-CEDIA, en los resultados de la revisión muestran en la tabla de criterios para determinar la validez de los Instrumentos de recolección de datos y para ser aplicado la Interesada logro obtener como promedio 76 puntos logrando la nota de MUY BUENO.

Experto N.º 3: ANTRÓPOLOGO TEODILIO GRÁNDEZ CÁRDENAS, Docente Adscrito a la facultad de Ciencias de la Educación y Humanidades. Los resultados de la revisión muestran en la tabla de criterios para determinar la validez de los Instrumentos de recolección de datos y para ser aplicado la Interesada logro obtener como promedio 74 puntos logrando la nota de MUY BUENO.

Finalmente, los expertos de manera unánime consideran que los Instrumentos evaluados, está APROBADO alcanzando con el puntaje de 77,5 considerado como MUY BUENO, por lo que se sugiere la EJECUCIÓN correspondiente.

Sin otro particular, nos suscribimos de usted.



---

Antrop. JAIME EDMUNDO CANELO RAMOS  
Catedrático de la Escuela de Antropología Social - UNAP



---

ANTROP: Eddy Guillermo Mejía Tarazona  
Director de Saneamiento Físico Legal – CEDIA



---

ANTROP: Teodulio Grández Cárdenas  
Catedrático de la escuela de Antropología Social - UNAP

## 05: CARTA DE ACEPTACIÓN PARA LA EJECUCIÓN DE TESIS

*"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"*



Solicito Permiso para realizar trabajo de campo de recojo de información para el desarrollo de una Tesis para obtener el grado de antropólogo Social.

Señor: WILLY GARCIA SHUÑA

ALCALDE DEL CENTRO POBLADO DE SAN JOAQUÍN DE OMAGUAS – RÍO AMAZONAS

De mi especial consideración:

Yo Weninger Omar Guimaraes Inuma, identificado con DNI N° 447017, natural de San Joaquín de Omaguas, con domicilio legal Pje. Tarapacá N°163 - Manuel Cardozo, distrito de Belén, provincia de Maynas, región Loreto, con número de celular N° 953881225, ante Ud. me presento y expongo:

Que, habiendo culminado la carrera profesional en Antropología Social en la Universidad Nacional de la Amazonía Peruana (UNAP), y siendo un requisito indispensable la sustentación de una tesis para obtener el grado de Antropólogo Social. Apudo a su prestigioso despacho para solicitar permiso para realizar trabajo de campo de recojo de información para el desarrollo de una Tesis titulada: "EL CAMBIO DE VIDA DE LA POBLACIÓN DE SAN JOAQUÍN DE OMAGUAS DESDE LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA".

Sin otro particular, y en espera de mi solicitud, Me despido, expresándole los sinceros agradecimientos.

Iquitos, 12 de marzo de 2021

Atentamente;

Weninger Omar Guimaraes Inuma  
Bach. Antropología Social  
DNI N° 44701712

## 06: DATOS DE INFORMANTES CLAVES

**Tabla 18**

*Informantes claves*

N <sup>a</sup>	Nombres y Apellidos	Sexo	Edad
01	Abel Huani Huanaquiri	M	40
02	Alejandro Saquiray Yaicate	M	75
03	Betman Castañeda Vela	M	51
04	Ali Vela Diaz	M	72
05	Iraida Tamani Aquituari	F	60
06	Jose Guillermo Canayo Yahicate	M	78
07	Leonardo Cabudibo Silva	M	75
08	Ronaldo Cabudivo Ricopa	M	21
09	Leonel Guimaraes Cahuaza	M	73
10	Roldan Vasquez Ibaran	M	58
11	Lester Vela Puanama	M	55
12	Norly Lomas Guimaraes	F	41
13	Mauro Ipushima Cabudibo	M	58
14	Angelica Iconema Silvano	F	72
15	Roberto Cabudibo Saquiray	M	56
16	Noemi Manihuari Pacaya	F	32
17	Ernesto Alvarado Tello	M	57
18	Manuel Tapayuri tuisima	M	79
19	Guillermina Yaicate Vela	F	66
20	José Ruiz Huanaquiri	M	68

## 07: FOTOS



**Foto 1:** Mapa de ubicación del centro poblado “San Joaquín de Omaguas”  
“Fuente: GORELORETO (2021) Diagnóstico Socio económico del centro poblado “San Joaquín de Omaguas”



**Foto 2:** Puerto principal del centro poblado de San Joaquín de Omaguas



**Foto 3:** *Municipalidad de San Joaquín de Omaguas (anexo de la Ciudad de Nauta)*



**Foto 4:** *Colegio del centro Poblado San Joaquín de Omaguas*



**Foto 5:** Camino antes de la construcción de la carretera en San Joaquín de Omaguas



**Foto 6:** Entrevistado en la investigación realizada en San Joaquín de Omaguas



**Foto 7:** Carretera en el Centro Poblado San Joaquín de Omaguas



**Foto 8:** Entrevista a actores claves en el CCPP San Joaquín de Omaguas



**Foto 9:** *Aplicación de encuesta en el CCPP San Joaquín de Omaguas*