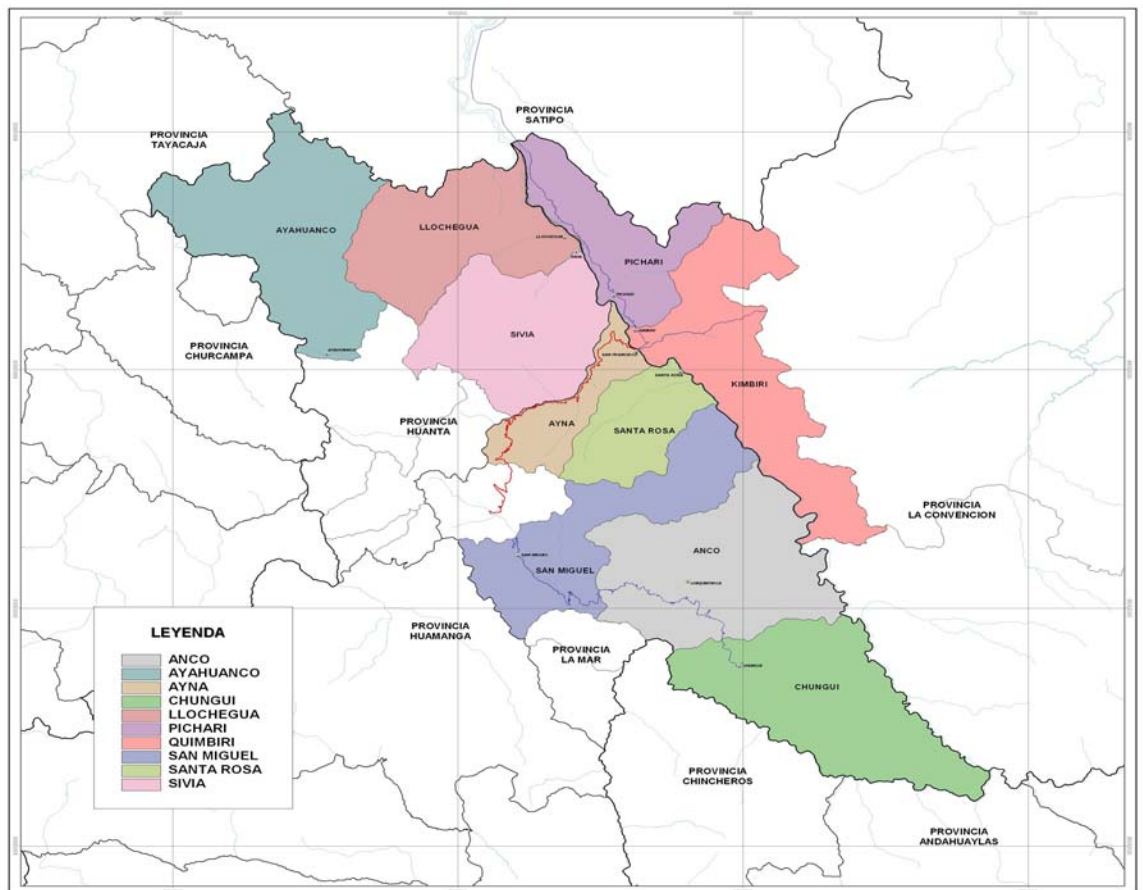


# IVM-VRAE

INSTITUTO VIAL MULTIDISTRITAL DEL VRAE

## PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL PVPM – VRAE 2008-2017



## **DIRECTORIO INSTITUTO VIAL MULTIDISTRITAL - VRAE**

### **PRESIDENTE**

Señor Miky Joaquín Dipas Huaman  
Alcalde de la Municipalidad Distrital de Pichari – La Convención – Cusco  
Presidente del Comité Directivo del Instituto Vial Provincial

### **MIEMBROS DEL COMITÉ DIRECTIVO**

Señor Pedro Máximo López Carbajal  
Alcalde de la Municipalidad Distrital de Llochehua – Huanta – Ayacucho

Señor Alejandro Gutiérrez Escajadillo  
Alcalde de la Municipalidad Distrital de Sivia – Huanta – Ayacucho

Señor Eulogio Vila Montaña  
Alcalde de la Municipalidad Distrital de San Miguel – La Mar – Ayacucho

Señor Wilder Manyavilca Silva  
Alcalde de la Municipalidad Distrital de Anco – La Mar – Ayacucho

Señor Eduardo Claudio Urbano Méndez  
Alcalde de la Municipalidad Distrital de Ayna – La Mar – Ayacucho

Señor Daniel Huaman Juárez  
Alcalde de la Municipalidad Distrital de Chungui – La Mar – Ayacucho

Señor Telésforo Ochoa Taguada  
Alcalde de la Municipalidad Distrital de Santa Rosa – La Mar – Ayacucho

Señor Guillermo Torres Palomino  
Alcalde de la Municipalidad Distrital de Kimbiri – La Convención – Cusco

Señor Pablo Maldonado Quispe  
Alcalde de la Municipalidad Distrital de Ayahuanco – Huanta – Ayacucho

### **SECRETARIA TÉCNICA DEL PLAN VIAL**

Ing. William Salvatierra Vega  
Gerente General IVM – VRAE

Ing. Zenón Vargas Pérez  
Sub Gerente de Inversiones y Desarrollo Urbano

CPC. Rildo Poma Huaman  
Jefe de Planificación y Presupuesto

Ing. Noe Pérez De La Cruz  
Representante de la Municipalidad Distrital de Santa Rosa

Ing. Prudencio Vladimir Cacñahuaray Consa  
Representante de la Municipalidad Distrital de Ayna San Francisco

Ing. Pedro Alarcón Tipe  
Representante de la Municipalidad Distrital de Sivia

Ing. Walter Fernández Palomino  
Responsable de la Municipalidad Distrital de Llochehua

Señor Juan Carpio Méndez  
Representante del Consejo de Coordinación Local.

## INDICE

Presentación (1)	
Resumen Ejecutivo (2)	
Marco de Referencia	

### CAPÍTULO I: DIAGNÓSTICO

<b>1.1. Descripción General del VRAE</b>	
1.1.1. Datos Generales: Ubicación geográfica, Límites, Extensión, Altitud, División Política	Pag. 20
1.1.2. Características Fisiográficas y Geográficas	Pag. 25
1.1.3. Problemática Ambiental	Pag. 38
<b>1.2. Aspectos Demográficos y Sociales</b>	
1.2.1. Población	Pag. 42
1.2.2. Pobreza	Pag. 46
1.2.3. Accesibilidad a los servicios básicos sociales: Salud y Educación	Pag. 48
<b>1.3. Análisis de la Vialidad</b>	
1.3.1. Oferta actual de la infraestructura vial rural	Pag. 54
1.3.1.1 Nivel de articulación vial de la provincia en el ámbito regional.	Pag. 54
1.3.1.2 Análisis del sistema vial del VRAE.	Pag. 59
1.3.1.3 Estado y características de los caminos vecinales y de herradura.	Pag. 73
1.3.1.4 Indicadores de la infraestructura vial rural.	Pag. 83
1.3.2. Análisis de la demanda del servicio de transporte rural.	Pag. 84
1.3.2.1. Análisis de los conteos en caminos vecinales.	Pag. 84
1.3.2.2. Servicios de transportes	Pag. 85
1.3.3. Nuevas Construcciones Viales	Pag. 91
<b>1.4. Potencialidades del Territorio Provincial</b>	
1.4.1. Identificación de los Recursos Naturales Disponibles - RD (stock)	Pag. 93
1.4.2. Utilización de los Recursos Naturales-RU.	Pag. 105
1.4.2.1. Aspectos económicos y productivos.	Pag. 106
1.4.3. Estimación de las Potencialidades-P.	Pag. 119
1.4.4. Cálculo y Jerarquización de las Potencialidades.	Pag. 123

### CAPITULO II: PROPOSITO DEL PLAN VIAL

2.1. Visión	Pag. 138
2.2. Objetivos	Pag. 138
2.2.1. Objetivo General	Pag. 138
2.2.2. Objetivos Específicos	Pag. 138
2.3. Estrategias	Pag. 139

### **CAPITULO III: PROGRAMACION DE LAS INVERSIONES VIALES**

3.1.	Priorización de las inversiones Viales	Pag. 142
3.2.	Programa de Intervención	PAg. 147
3.3.	Plan de Inversiones	Pag. 149
3.4.	Financiamiento	Pag. 155

### **CAPITULO IV: SEGUIMIENTO Y EVALUACION DEL PVPP**

5.1.	Marco Institucional, Actores y Responsabilidades.	Pag. 159
5.2.	Indicadores de Seguimiento.	Pag. 160
5.3.	Indicadores de Evaluación.	Pag. 161

### **Anexos**

Anexo N° 1 Base de datos para el cálculo de la matriz de evaluación de caminos vecinales

Anexo N° 2 Base de datos para el cálculo de la matriz de evaluación de los caminos de herradura

## RESÚMEN EJECUTIVO

### 1. Descripción del VRAE

El valle del río APURIMAC, se encuentra ubicado en la selva alta conformado por los departamentos de ayacucho y Cusco, de la zona oriental de las provincias de Huanta y la Mar del departamento de ayacucho y al noroeste de la provincia de la Convención, Cusco. Sobre una superficie de 7,923.41 km<sup>2</sup>. Es una zona con gran diversidad ecológica y geográfica, consta con altitudes que van desde los 540 msnm. Hasta los 3000 msnm. El valle esta irrigado por el río Apurimac, cuyo significado “DIOS QUE HABLA” que antiguamente fue llamado “Cápac Mayo”.

El río Apurímac es la línea divisoria de los departamentos de Ayacucho y Cusco, por la margen derecha se encuentra ubicada la provincia de La Convención y en la margen izquierda, las provincias de La Mar y Huanta.

Al valle se accede desde la ciudad de Huamanga, capital de Ayacucho, a través de la carretera nacional PE-28 B, que pasando por los distritos de Quinua y Tambo llega a San Francisco – Kimbiri, capitales de los distritos de Ayna y del mismo nombre respectivamente, de ahí se distribuyen al resto del territorio a lo largo de la rivera del río.

El Valle está constituido por una franja territorial que se extiende de Sur a Norte desde la confluencia del río Apurímac, con el río Pampas; entre los 13° 15´ de Latitud Sur, hasta la confluencia con el río Mantaro, a partir de esta unión de los ríos toma el nombre de río Ene.

#### Límites

Norte : Los distritos de Pangoa y Río Tambo de la Provincia de Satipo.

Sur : Los distritos de Huaccana y Ongoy de la provincia de Chincheros – Apurímac.

Este : Los distritos de Vilcabamba, Echarate de la Prov. La Convención de la Región Cusco.

Oeste : los distritos de, Santillana, Huanta, Tambo y Luis Carranza de las provincias de Huanta y La Mar de la Región Ayacucho.

#### Altitud

El valle del río Apurímac y el Ene se desarrolla desde los 340 msnm en la confluencia del río Mantaro con el Apurímac y toma el nombre de río Ene, hasta los 2,628 msnm en la parte más alta.

#### Extensión territorial.

El valle se desarrolla sobre una extensión territorial de 7,923.41 Km<sup>2</sup>, comprende 10 distritos de 03 Provincias y 02 regiones.

### División Política

De acuerdo a la resolución de creación del Instituto Vial Multidistrital del VRAE (IVM) se define como ámbito de intervención a 10 distritos pertenecientes a 04 Provincias de tres Regiones, sin embargo por razones operativas los distritos de Pangoa y Río Tambo deciden por mantener la unidad del IVP de Satipo del que son miembros del Comité Directivo. Para el presente Plan se considera Diez distritos de tres provincias y dos regiones.

### División política del VRAE

REGION	PROVINCIA	DISTRITO	CAPITAL	LEY DE CREACIÓN
AYACUCHO	La Mar	San Miguel	San Miguel	Ley N° 26521 07/08/1995
		Anco	Chiquintirca	Ley N° 25209 04/05/1990
		Ayna	San Francisco	Ley N° 10175 17/01/1954
		Chungui	Chungui	Ley N° 12301 03/05/1955
		Santa Rosa	Santa Rosa	Ley N° 28845 19/11/1992
	Huanta	Llochegua	Llochegua	Ley N° 27348 14/09/2000
		Sivia	Sivia	D.L. 25845 06/11/1992
CUSCO	La Convención	Ayahuanco	Viracochan	Ley N° 12362 20/06/1955
		Pichari	Pichari	Ley N° 26521 07/08/1995
		Quimbiri	Quimbiri	Ley N° 26521 09/08/1995

Fuente INEI Censo 2005

### 1.1 Aspectos demográficos y sociales

Sobre la extensión territorial del VRAE, se tiene una densidad promedio de 16.9 hab/Km<sup>2</sup>, lo que significa que para cada habitante se dispone de 592 m<sup>2</sup> de terreno, asumiendo un promedio de 05 habitantes por familia se tiene 2,960 m<sup>2</sup>. para cada una de ellas.

### Población total y Tasas de Crecimiento

DISTRITO	Población				TC*	Población Proy.	
	1993	%	2005	%		2008	%
San Miguel	13.537	17.6	19.185	16.8	0,42	19.427	16.6
Ayna	4.252	5.5	8.457	7.4	0,99	8.708	7.4
Anco	11.235	14.6	14.551	12.7	0,30	14.682	12.6
Chungui	3.797	4.9	6.649	5.8	0,90	7.404	6.3
Santa Rosa	6.068	7.9	10.717	9.4	0,77	10.965	9.4
Llochegua	0	0.0	11.897	10.4	0,00	12.150	10.4
Ayahuanco	0	0.0	3.266	2.9	0,30	3.820	3.3
Sivia	14.078	18.3	10.479	9.2	-0,26	10.397	8.9
Pichari	0	0.0	14.788	12.9	0,00	15.103	12.9
Quimbiri	24.125	31.3	14.442	12.6	-0,40	14.269	12.2
<b>VRAE</b>	<b>77,092</b>	<b>100</b>	<b>114,431</b>	<b>100</b>	<b>0,71</b>	<b>116,925</b>	<b>100</b>

Fuente: INEI Censo del 2005

### 1.2 Análisis de la viabilidad: oferta actual y demanda del servicio de transporte rural

## PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

El siguiente cuadro nos muestra la participación por tipo de red vial (jerarquía) y tipo de superficie que tiene el sistema vial del VRAE. Se puede observar que los caminos vecinales representan el 60.9 % del total del sistema, de los cuales 596.55 Kms. Tienen la condición de afirmado y el resto son carreteras sin afirmar y trochas en mal estado de conservación.

### Clasificación de la red vial por tipo de superficie

Tipo de Red Vial	N° de Rutas	Longitud (Km.)	Tipo de superficie (Km.)				%
			Asfaltado	Afirmado	Sin afirmar	Trocha	
Nacional	2	296.770	-	234.020	-	62.750	17.6%
Departamental	3	353.48	-	190.333	129.913	33.227	21.0%
<b>Vecinal</b>	<b>131</b>	<b>1,035.64</b>	-	<b>172.192</b>	<b>312.916</b>	<b>550.840</b>	<b>61.4%</b>
. Registrada	25	135.10	-	72.38	57.42	5.30	8.0%
. No registrada	106	900.54	-	99.81	255.50	545.54	53.4%
<b>TOTAL</b>	<b>136</b>	<b>1,685.88</b>	<b>-</b>	<b>596.55</b>	<b>442.83</b>	<b>646.82</b>	
			0.0%	35.4%	26.3%	38.4%	

Elaboración: Propia.

Información de Base: Levantamiento Georeferenciado de la red vial de la Provincia de Castilla - Provias Des.

### Clasificador de la red vial por estado de conservación

Tipo de Red Vial	N° de Rutas	Longitud (Km.)	Estado de conservación del camino (Km.)				%
			Bueno	Regular	Malo	Muy Malo	
Nacional	2	296,77	-	225,920	70,850	-	17,6%
Departamental	3	353,475	78,93	111,407	129,91	33,23	21,0%
<b>Vecinal</b>	<b>131</b>	<b>1.035,64</b>	<b>14,20</b>	<b>114,51</b>	<b>796,67</b>	<b>110,27</b>	<b>61,4%</b>
. Registrada	25	135,10	14,20	58,15	62,75		8,0%
. No registrada	106	900,54	-	56,37	733,92	110,27	53,4%
<b>TOTAL</b>	<b>136</b>	<b>1.685,88</b>	<b>93,13</b>	<b>451,84</b>	<b>997,43</b>	<b>143,50</b>	
			5,5%	26,8%	59,2%	8,5%	

Elaboración: Secretaría Técnica

La transitabilidad a nivel del valle es sumamente dificultosa, sobre todo sobre las vías de acceso, que partiendo de las troncales su uso es incierto sobre todo en la época de lluvias, el mantenimiento sobre estas carreteras consiste en posibilitar el paso con la limpieza y rose en la modalidad de faenas por parte de los usuario, con apoyo de maquinaria por la Municipalidad correspondiente, en esas condiciones la transitabilidad es incierta.

### 1.3 Potencialidades ponderadas del VRAE

Del análisis realizado se desprende que la potencialidad actual y la perspectiva económica del Valle se sustentan en la actividad agrícola y la posibilidad de asignarle valor agregado a sus productos como el cacao y el café, sin embargo la parte de la sierra nos presenta importantes reservas de minerales que de entrar en operación estos proyectos, generarían las divisas que dinamizarían la economía valle posibilitando la adecuación del territorio para construir un destino turístico que en definitiva sería una actividad alternativa y complementaria a la agrícola generadora de empleo de manera sostenible.

#### Cuadro resumen de potencialidades ponderadas del VRAE.

Potencialidad	Unidad	Cantidad
Recurso suelo para agricultura	Has.	99,596
Recurso suelo para pastos	Has.	179,657
Recurso Bosques	Has.	111,546
Minerales (Extensión denunciada)	Has.	3,820

En esta parte cabe destacar la participación de cada uno de estos recursos en la economía del Valle, la realidad actual nos muestra que a pesar de disponer menor cantidad de tierras para la agricultura, este soporta el mayor porcentaje de la PEA, el suelo para pastos por sus características no es representativo a pesar de disponer sustancialmente el doble de Hectáreas.

#### Ejes de Articulación

El en valle se dan dos ejes de articulación bien marcados, el longitudinal que corre paralelo al río Apurímac en ambos sentidos, que utilizan las carreteras en ambos márgenes y el propio río, y el eje transversal que articula el longitudinal desde la intersección en las capitales de Ayna (San Francisco) y Kimbiri hasta la ciudad de Huamanga.

El eje o corredor longitudinal es mas productivo y de circulación interna, el transversal articula la zona productiva con los mercados extraregionales.

### 1.4 Prioridades de las inversiones viales

#### Caminos vecinales priorizados para rehabilitación

CODIGO	DENOMINACION DEL TRAMO	Long. Km	UBICACIÓN DISTRITO	PRIORIDAD
				AD ELECTRA
LL-R01	TACORA – C.P. JUNIN LIBERTAD NUEVO PROGRESO	25,100	LLOCHEGUA	1
AN - R01	PTE. ANCHIHUAY - QUILLABAMBA - TIXIBAMBA	39,790	ANCO	2
SF - R01	SAN FRANCISCO - PASNATO – SANTA ROSA - SAMUGARI	25,100	SANTA ROSA	3
CH - R01	CHUNGUI – QUEHUAYLLO	22,600	CHUNGUI	4
KI - R08	CHIRUNPIARI - LIMATAMBO	32,440	KIMBIRI	5



## PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

LL-R04	PUENTE TACORA - CORAZONPATA	18,090	LLOCHEGUA	6
CU-568	CATARATA - NUEVA ALIANZA	14,200	PICHARI	7
KI -R19	PUENTE MAQUETE - CCORICHAYOCC	15,270	KIMBIRI	8
SI-R12	CASERVINE - SAN ANTONIO	30,230	LLOCHEGUA	9
AH-R01	VIRACOCHAN - CCACCSA	21,690	AYAHUANCO	10
PI -R02	PICHARI – LIBERTAD - OMaya	13,600	PICHARI	11
SF -R02	SAN FRANCISCO - GUINDAMITO	7,980	AYNA – SAN FRANCISCO	12
SI -R19	SIVIA - MEJORADA	28,290	SIVIA	13
AN -R06	ARWINMAYO - SAN VICENTE	23,850	ANCO	14
SR - R07	SAN JOSE	11,998	SANTA ROSA	15

Elaboración : Secretaría Técnica

### Caminos de herradura priorizados para mejoramiento

DENOMINACION DEL TRAMO	Long. Km	UBICACIÓN/DISTRITO	PRIORIDAD
CHUPON - ORONCCOY	63.000	CHUNGUI	1
JUNIN LIBERTAD - CANAYRE	8.000	LLOCHEGUA	2
OSQOQOCHA – HATUN PALLCCA	35.000	ANCO	3
ROSARIO ACON – TIRCUS - BRAMADERO	58.000	SIVIA	4
SAN FRANCISCO – ARROYO NEGRO	12.000	AYNA – SAN FRANCISCO	5
CATARATA – SIETE CATARATAS	9.000	PICHARI	6
MARINTARI – SAN LUIS ALTA	7.000	SANTA ROSA	7
BOCA KIATARI – LA FLORIDA DE ACCOSPAMPA	30.000	PANGOYA	8
ORONCCOY - NINABAMBA	49.000	CHUNGUI	9
LAS PALMAS – SAN AGUSTIN	8.000	AYNA – SAN FRANCISCO	10
HUAYRAPATA- C CARHUAHURAN	72.000	SIVIA	11
HUAYRAPATA – SAN JUAN DE ORO	4.000	SANTA ROSA	12
SANTA TERESA - PUTIS	70.000	LLOCHEGUA	13
RAPI - AMARUPAMPA	38.000	ANCO	14
JUAN PABLO II – RIO ENE – PTO. ANAPATI	60.000	PANGOYA	15
SAN KIROSHI - MARONTUARI	18.000	PICHARI	16

Elaboración: Secretaría Técnica

### Programa de Intervención y Plan de Inversiones

#### Programa de Intervención para los caminos vecinales - Troncales

Nº	CODIGO	DENOMINACION DEL TRAMO	Long. Km	TIPO DE INTERV.	PRESUP. S/.	PRIORIDAD DETERM.
1	LL-R01	TACORA – C.P. JUNIN LIBERTAD NUEVO PROGRESO	25,100	Rehabilitación	1.131.800	1
2	AN - R01	PTE. ANCHIHUAY - QUILLABAMBA - TIXIBAMBA	39,790	Rehabilitación	1.792.850	2

**PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE**

3	SF - R01	SAN FRANCISCO - PASÑATO – SANTA ROSA - SAMUGARI	25,100	Rehabilitación	1.131.800	3
4	CH - R01	CHUNGUI – QUEHUAYLLO	22,600	Rehabilitación	1.019.300	4
5	KI - R08	CHIRUNPIARI - LIMATAMBO	32,440	Rehabilitación	1.462.100	5
6	LL-R04	PUENTE TACORA - CORAZONPATA	18,090	Rehabilitación	816.350	6
7	CU-568	CATARATA - NUEVA ALIANZA	14,200	Rehabilitación	641.300	7
8	KI -R019	PUENTE MAQUETE - CCORICHAYOCC	15,270	Rehabilitación	689.450	8
9	SI-R12	CASERVINE - SAN ANTONIO	30,230	Rehabilitación	1.362.650	9
10	AH-R01	VIRACOCHAN - CCACCSA	21,690	Rehabilitación	978.350	10
11	PI -R02	PICHARI – LIBERTAD - OMaya	13,600	Rehabilitación	614.300	11
12	SF -R02	SAN FRANCISCO - GUINDAMITO	7,980	Rehabilitación	361.400	12
13	SI -R19	SIVIA - MEJORADA	28,290	Rehabilitación	1.275.350	13
14	AN -R06	ARWINMAYO - SAN VICENTE	23,850	Rehabilitación	1.075.550	14
15	SR - R07	SAN JOSE	11,998	Rehabilitación	542.210	15

Elaboración . Secretaría Técnica

**14.894.76**

Tipo de cambio . \$= S/3,00

**Programa de intervención para los caminos de herradura**

DENOMINACION DEL TRAMO	Long. Km	UBICACIÓN DISTRITO	PRIORIDAD	PRESUPUESTO
Chupon - Oronccoy	63.000	CHUNGUI	1	321.300
Junín – Libertad - Canayre	8.000	LLOCHEGUA	2	40.800
Oscococcocha – Atún Pallcca	35.000	ANCO	3	178.500
Rosario Acón – Tircus – Bramadero	58.000	SIVIA	4	295.800
San Francisco – Arroyo Negro	12.000	AYNA – SAN FRANCISCO	5	61.200
Catarata – Siete cataratas	9.000	PICHARI	6	45.900
Marintari – San Luis Alta	7.000	SANTA ROSA	7	35.700
Oronccoy – Ninabamba	49.000	CHUNGUI	8	249.900
Las Palmas – San Agustín	8.000	AYNA – SAN FRANCISCO	9	40.800
Huayrapata- Ccarhuahuarán	72.000	SIVIA	10	367.200
Huayrapata – San Juan de Oro	4.000	SANTA ROSA	11	20.400
Santa Teresa – Putis	70.000	LLOCHEGUA	12	357.000
Rapi – Amarupampa	38.000	ANCO	13	193.800
Sankirishi - Marontuari	18.000	PICHARI	14	91.800

Elaboración: Secretaría Técnica

## PRESENTACION

La visión de desarrollo está cambiando en los últimos años, del pensamiento sectorial a una concepción mas integral y centrada en las capacidades de las personas que finalmente de manera individual y colectiva deciden sobre un territorio determinado. Reconociendo para ello sus propias características ecológicas, económicas, sociopolíticas, institucionales, sin perder de vista el peso de la historia transcurrida allí y la cultura generada por las generaciones anteriores.

El contexto en que vivimos nos muestra un proceso de descentralización que requiere para su consolidación de territorios inteligentes, es decir que las organizaciones se fortalezcan y las instituciones se consoliden y desarrollen capacidades para la gestión del territorio de manera sostenible.

La conformación del territorio del Valle del río Apurímac, al que denominamos el VRAE, está definida por distritos que pertenecen políticamente a dos departamentos ahora reconocidos como regiones, Ayacucho y Cusco, que por su ubicación y características mantienen relaciones sociales y económicas comunes, ello motivó el acercamiento de sus autoridades para conformar la Asociación de Municipalidades del VRAE, **AMUVRAE**, a partir de la cual se promovió la conformación del Instituto Vial Multidistrital **IVM**, que se encargue de la gestión vial del valle.

En ese contexto el Ministerio de Transportes y comunicaciones a través de **PROVIAS DESENTRALIZADO**, en el marco del proceso de descentralización viene transfiriendo a los gobiernos locales en forma gradual y progresiva las competencias y recursos para una adecuada gestión vial de los caminos rurales o vecinales. También se precisa apoyar en la construcción de sus instrumentos como el presente Plan Vial, para que las Municipalidades puedan asumir de manera eficiente la tarea que les corresponde.

Entre las funciones asignadas al PROVIAS DESENTRALIZADO se le encargó el de brindar asesoramiento y apoyo a la institucionalidad regional y local, de ahí el apoyo en la formulación del presente plan vial Participativo Multidistrital, proporcionando las metodologías y asistencia técnica necesaria. El proceso de formulación tuvo su inicio con el requerimiento de los gobiernos locales para formar parte del sistema desde sus propias condiciones, para ello se cumplió con los arreglos institucionales como la Implementación del Instituto Vial Multidistrital, y la conformación de la secretaría técnica correspondiente, quienes de manera coordinada con los demás sectores y representantes de la Sociedad Civil construyeron el presente plan, que contó con el soporte importante del equipo técnico de PROVIAS DESENTRALIZADO.

El presente documento PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE, constituye un instrumento fundamental para lograr enfrentar el problema de la vialidad y pobreza en el ámbito del valle, ha sido trabajado considerando una temporalidad de atención por un periodo de cinco años.

El Plan Vial Participativo Multidistrital del VRAE, contiene VI Capítulos referentes a : Diagnóstico Provincial, Análisis del Espacio, Priorización de Inversiones, Planteamiento de Objetivos para la Gestión Vial y Estrategias, Programa de Inversiones en Infraestructura Vial, Seguimiento y Evaluación del Plan Vial Participativo.

Es preciso manifestar que durante el proceso de Elaboración del PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE, ha asumido de manera seria el liderazgo del proceso que corresponde como Gobiernos locales a las Municipalidades Distritales respaldadas por las instituciones sectoriales y ONGs con presencia en la zona, así como por las organizaciones de base que tuvieron una activa participación., facilitando al equipo técnico las coordinaciones y condiciones logísticas. El aporte de todos ellos para la consolidación de la información de referencia y sobre todo en las propuestas que grafican sus expectativas y compromiso por generar mejores condiciones de vida para todos y todas.

## MARCO DE REFERENCIA.

El valle del río APURIMAC, se encuentra ubicado en la selva alta conformado por los departamentos ayacucho y Cusco, de la zona oriental de las provincias de Huanta y la Mar del departamento de ayacucho y al noroeste de la provincia de la Convención, Cusco. Sobre una superficie de 7,923.41 km<sup>2</sup>. Es una zona con gran diversidad ecológica y geográfica, consta con altitudes que van desde los 540 msnm. Hasta los 3000 msnm. El valle esta irrigado por el río Apurímac, cuyo significado “DIOS QUE HABLA” que antiguamente fue llamado “Cápac Mayo”.

El área es rica en flora y fauna de selva. El desarrollo del valle se mide desde las diferentes etapas de producción, que tradicionalmente ha pasado, desde las décadas de 1950 y 1960, con la mayor actividad a la extracción del cube o barbasco; en los periodos de 1960 y 1970 correspondiente al cultivo del café; en la década entre 1970 y 1980, al cultivo del cacao y a partir de 1985, al cultivo de la coca.

El río Apurímac es la línea divisoria de los departamentos de Ayacucho y Cusco, por la margen derecha se encuentra ubicada la provincia de La Convención y en la margen izquierda, las provincias de La Mar y Huanta. El Valle esta constituido por una franja territorial que se extiende de Sur a Norte desde la confluencia del río Apurímac, con el río Pampas; entre los 13° 15´ de Latitud Sur, hasta la confluencia con el río Mantaro, y a partir de esta unión de los ríos toma el nombre de río Ene.

## Visión de Desarrollo del VRAE

**Valle articulador, reconocido por sus capacidades y potencialidades, ordenado e integrado territorialmente, con organizaciones fortalecidas e Instituciones consolidadas, que superamos la pobreza y se vive en un clima de paz y seguridad, con vías seguras y conservadas que constituyen el soporte del Desarrollo social y económico de las comunidades.**

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

Planes / Programas	Visión	Objetivos	Ejes Estratégicos del Desarrollo	Prioridad otorgada a las Inversiones Viales rurales	Otros Aspectos Relevantes
<p>Plan VRAE</p>	<p>Zona económicamente desarrollada, con mejores condiciones de vida con paz social y seguridad ciudadana en la que la ciudadanía participa activamente en el desarrollo del VRAE.</p>	<p><b>Objetivo Uno.</b> Mejorar la alimentación, saneamiento, salud, educación y la seguridad ciudadana de la población de la Zona.</p> <p><b>Objetivo Dos.</b> Rehabilitar y aumentar la infraestructura vial, de telecomunicaciones y de electricidad de los departamentos de los distritos integrantes del VRAE</p> <p><b>Objetivo Tres.</b> Eleva la producción y productividad, en especial la agropecuaria y agroindustria.</p> <p><b>Objetivo Cuatro.</b> Fortalecer las instituciones de la sociedad civil que contribuyan al desarrollo del VRAE.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Desarrollo social con equidad y justicia.</li> <li>2. Desarrollo económico con responsabilidad ambiental.</li> <li>3. Ordenamiento territorial y conectividad.</li> <li>4. Fortalecimiento Institucional</li> <li>5. Seguridad social</li> </ol>	<p>35 % de la inversión total en el valle.</p>	<p>Referencia importante para registrar el proceso de intervención en la zona.</p> <p>Incremento de la producción de coca.</p> <p>Presencia del narcotráfico.</p> <p>Inseguridad ciudadana</p>

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

Planes / Programas	Visión	Objetivos	Ejes Estratégicos del Desarrollo	Prioridad otorgada a las Inversiones Viales rurales	Otros Aspectos Relevantes
<p><b>Planes Estratégicos de Desarrollo Provincial:</b></p> <p><b>LA CONVENCIÓN</b></p> <p><b>HUANTA</b></p> <p><b>LA MAR</b></p>	<p>Sociedad organizada, autogestionaria, democrática, con identidad cultural, valores, educación, salud y vivienda de calidad.</p> <p>Líderes de la economía regional y nacional, mediante la producción tecnificada, industrialización, uso racional y sostenible de sus recursos naturales y turísticos.</p> <p>Vialmente articulada e integrada al sistema Nacional.</p>	<p><b>FISICOS ESPACIALES:</b></p> <p>1. Espacio descentralizado, desconcentrado articulado e integrado con autonomía y participación plena, con énfasis en el desarrollo fronterizo.</p> <p>2. Infraestructura de servicio social (centros educativos, centros de salud, centros culturales) suficiente, implementado y eficiente.</p> <p>3. Servicio de agua, desagüe, alcantarillado y energía implementando a la totalidad de los pobladores.</p> <p>4. Sistema vial, transporte urbano interdistrital organizado y eficiente.</p> <p>5. Población con acceso a viviendas saludables, sostenibles y seguras.</p> <p>6. Red de comunicaciones accesibles modernas eficientes.</p> <p><b>ECONOMICOS:</b></p> <p>1. Nuevas fuentes laborales y de empleo permanente, con buenas condiciones, con capacidades y habilidades personales identificadas.</p> <p>2. Producción y la productividad incrementadas, tecnificando los cultivos e industrializando los recursos naturales, energéticos y eco turísticos; en forma racional vía financiamiento, con adecuada tasa de interés, elevando el ingreso per capita de la población y un mayor valor agregado.</p> <p>3. Mercado dinámico. Producción colocada en mercados nacionales e internacionales.</p> <p>4. Turismo como fuente de empleo y desarrollo</p>	<p>1. Desarrollo social y político</p> <p>2. Físico Espacial</p> <p>3. Desarrollo Económico</p> <p>4. Ambiental territorial</p> <p>5. Institucionalidad n</p>	<p>38 % de la inversión provincial.</p>	<p>Sociedad democrática, con valores, educación y salud integral, con organizaciones e instituciones fortalecidos y eficientes que garantizan trabajo, seguridad y medios de comunicación orientadas al bienestar general.</p> <p>descentralizado e integrado con la red vial y comunicación nacional e internacional, con un transporte masivo sano(vehículos sin emanación de monóxido) y un transporte individual no motorizado que permita un desarrollo sostenible en función de su potencial físico espacial siendo un destino turístico moderno y eficaz, con viviendas cómodas; y con servicios básicos, principalmente ecológicas y de mediana densidad, con protección ambiental.</p>

Nota: Consolidación de los elementos comunes de los planes de las provincias conformantes del VRAE.

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

Planes / Programas	Visión	Objetivos	Ejes Estratégicos del Desarrollo	Prioridad otorgada a las Inversiones Viales rurales	Otros Aspectos Relevantes
<p>Planes Viales Provinciales de: <b>LACONVENCIÓN</b></p> <p><b>LA MAR</b></p> <p><b>HUANTA</b></p>	<p>Las provincias han logrado que sus centros poblados se integren y articulen gradualmente a centros de mercadeo y servicios en adecuadas condiciones de transitabilidad, contribuyendo al desarrollo Regional sostenible, en el marco de una adecuada gerencia cuya característica es de autonomía de sus Gobiernos Locales y haciendo efectiva el proceso de descentralización</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mejorar el estado de transitabilidad y cobertura de las vías en ámbito provincial.</li> <li>▪ Otorgar al Plan Vial Provincial Participativo-PVPP el carácter de instrumento orientador de la gestión vial provincial en el corto y mediano y largo plazo.</li> <li>▪ Lograr la participación efectiva de los municipios distritales y actores civiles en la gestión vial provincial y su impacto en el desarrollo provincial y alivio a la pobreza.</li> <li>▪ Contribuir, con vías en buen estado, al acceso de los productos al mercado y el acceso del poblador rural a los servicios sociales básicos.</li> <li>▪ Establecer una política de gestión de financiamiento y asignación presupuestal acorde a las necesidades de expansión y conservación de la red vial provincial</li> <li>▪ Garantizar la sostenibilidad de las obras viales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rehabilitación de caminos</li> <li>▪ Mejoramiento de caminos</li> <li>▪ Mantenimiento periódico de caminos</li> <li>▪ Construcciones nuevas.</li> <li>▪ Caminos de herradura</li> </ul>		<p><b>Inversión y financiamiento de la vialidad</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Municipalidades provinciales deben establecer mecanismos de identificación y gestión de fuentes de financiamiento de los proyectos priorizados, de tal manera que haya una intervención rápida, acorde a las demandas actuales.</li> <li>• La Municipalidades Provinciales y Distritales establecerán una asignación regular de vialidad de un mínimo del 10% de los recursos presupuestales totales destinados a inversión, con la finalidad de tener contraparte en el financiamiento de las inversiones.</li> <li>• El grupo de caminos de importancia estratégica tendrá una atención preferente concordante con sus roles de integración económica y territorial de las provincias.</li> <li>• Los caminos de importancia media será atendido en función a la disponibilidad presupuestal de los gobiernos locales u otras fuentes de financiamiento.</li> </ul>



## Referencias históricas

Siendo la historia un instrumento para comprender el pasado y percibir tanto el presente como el futuro, el proceso de formación y configuración de los asentamientos humanos así como el uso de recursos y la dinámica socioeconómica, los distritos que conforman el VRAE han visto a lo largo de su establecimiento como tales, diversos hechos que se mencionan a continuación.

Con respecto al distrito de Santa Rosa, su historia se divide en tres etapas. La primera conocida como la “colonización” comprendida entre el período de 1700 a 1900. Estas estuvieron habitadas en un primer momento por tribus nativas cuyos orígenes se remontan a la época incaica, como consecuencia de las acciones de colonización que efectuaron los incas con el propósito de proveerse de ciertos productos agrícolas como la coca, la quinina, yuca y otros productos que no formaban parte de la actividad agrícola andina. Al producirse la invasión española, se instalan nuevas formas de colonización tomando a la religión católica como base para las exploraciones de la ceja de selva; en 1763 el padre Manuel Briedman fue quien exploró por primera vez el valle del río Apurímac seguida por los franciscanos, Augustitos y Redentoristas que se establecieron en las misiones, en los valles de Huanta y San Ramón, todos ellos con el propósito de catequizar y convertir a la religión cristiana a los nativos. La segunda etapa a partir del año 1910 aproximadamente con la instalación formal en el distrito de la misión franciscana donde realizaban obras de catequización y trabajos colectivos, labores productivas y domésticas conjuntamente que la población.

Entre los años 1970 a 1981 hay un auge comercial del café y cacao en todo el valle motivo por el cual se funda la cooperativa Quinacho que es considerado como el pionero del desarrollo del valle. La tercera etapa considerada a partir de 1982, año en que estalla el movimiento subversivo. El recrudecimiento de tal situación hizo problemática la permanencia de la población dedicada a las actividades productivas, produciéndose la migración masiva de la población como consecuencia de incursiones subversivas por lo que tuvieron que abandonar sus tierras agrícolas y sus animales en busca de refugio principalmente en las ciudades de Huanta, Ayacucho y posteriormente a Lima.

En referencia al distrito de Llochegua, a este se le conocía con el nombre de Yoshivia voz nativa Campa que significa Morada o lugar de abundantes peces, pero los colonos llegados de Ayacucho y Huanta sustituyeron el nombre original con el nombre de Llochegua: Los primeros pobladores fueron cazadores, pescadores y recolectores. Esta forma del poblador selvático se modifica en alguna forma con la llegada de los colonos, quienes se establecieron en diferentes zonas de la inmensa selva.

En el distrito de Santa rosa, los vestigios más antiguos de ocupación se remontan al período Huari. Por las investigaciones realizadas se presume que esta anteriormente fue una zona importante de producción de alimentos, principalmente de Maíz. En el período colonial, esta zona fue un bosque cubierto por una vegetación natural con presencia de animales salvajes, sin embargo, se desconoce la presencia de comunidades nativas. En el año de 1960, se desarrolló el Plan Vial de integración de los pueblos del Río Apurímac. El pueblo de Santa Rosa nace como un campamento de los obreros de la carretera a Palmapampa. Culminada la obra, muchos trabajadores y algunos visitantes se quedaron tomando posesión de los bosques para cultivos de yuca, café, maní, coca, ajonjolí, plátanos, papaya etc.

En el período de 1986-1993, se incrementa el cultivo de la coca y la comercialización de la pasta básica, la economía del valle se dolariza, y se dinamiza el comercio. Producto de estas actividades ilícitas se vivió un período de bonanza económica.

Los primeros pobladores del Distrito de Pichari, al igual que en toda la Ceja de Selva del Valle Río Apurímac estaba poblado durante muchos años por nativos: Machiguengas y

Ashaninkas. Es por eso que en el Valle Río Apurímac todavía podemos encontrar estas tribus sobre todo en la margen derecha de Río Apurímac (Pichari y Kimbiri). El primero tiene 73 comunidades de las cuales 19 son nativas Ashaninkas, que aun mantiene sus costumbres y tradiciones a pesar del avance acelerado del occidentalismo que devora muchas tradiciones y costumbres autóctonos de las comunidades andino amazónicas. En los años de 1870 y 1883 se realizan algunas expediciones. La primera fue dirigida por el Ingeniero Samanes Ocampo y el Explorador Gastelú. En los años de 1900, el coronel Portillo, prefecto de Ayacucho realizan un interesante expedición a las montañas del Rio Apurímac ; navegando sus aguas y siguiendo el curso río abajo hasta llegar al Ene, y posteriormente al Amazonas.

Los primeros emigrantes a la margen derecha y específicamente al distrito de Pichari llegaron en la década de los 50, entre ellos podemos nombrar las siguientes familias: De La Cruz Ortega Medina, Silvera y otros. En los años de 1960 y 70 se dieron cambios importantes en esta parte del Valle con la primera instalación de la Agencia Municipal y el primer registro de Nacimientos. Iniciándose de esta manera el estudio del ordenamiento urbano. El 15 de noviembre de 1975 se inicia los trámites para la Distritalización de Pichari, lográndose este anhelo, con mucho esfuerzo y perseverancia de sus pobladores el 09 de agosto de 1995, siendo su primer alcalde el señor Edgar Pacheco Morales.

### **Análisis geopolítico del valle.**

El valle a pesar de la precariedad de la infraestructura productiva y comunicacional, juega un rol importante en la dinámica económica de las ciudades capitales de las regiones que la conforman, principalmente para Ayacucho.

Dada las potencialidades de la zona, esta podría convertirse en una gran oportunidad para el desarrollo productivo y por ende de la generación de empleo para muchas familias si la consideramos como un gran nodo de articulación vial con salida directa a los mercados de la costa y a través de ella al exterior.

La otra gran posibilidad económica alternativa al cultivo de la coca es la construcción de un destino turístico sobre la base de la proximidad a la Ciudad de Huamanga, a donde llegan un número importante de turistas, su potencialidad paisajística y cultural.



---

**CAPITULO I.**

**DIAGNOSTICO**

## CONTENIDO

### **1.1. Descripción General del VRAE.**

- 1.1.1 Datos Generales: Ubicación geográfica, Límites, Extensión, Altitud, División Política.
- 1.1.2 Características Fisiográficas y Geográficas
- 1.1.3 Problemática Ambiental.

### **1.2. Aspectos Demográficos y Sociales**

- 1.2.1 Población
- 1.2.2 Pobreza
- 1.2.3 Accesibilidad a los servicios básicos sociales: Salud y Educación.

### **1.3. Análisis de la Vialidad**

- 1.3.1 Oferta actual de la Infraestructura vial rural
  - 1.3.1.1 Nivel de articulación vial del valle en el ámbito regional
  - 1.3.1.2 Análisis del sistema vial del valle
  - 1.3.1.3 Estado y características de los caminos vecinales y de herradura.
  - 1.3.1.4 Indicadores de la infraestructura vial rural
  - 1.3.1.5 Niveles de intervención de los caminos vecinales
- 1.3.2. Análisis de la demanda del servicio de transporte rural
  - 1.3.2.1 Análisis de los conteos en caminos vecinales
  - 1.3.2.2 Servicios de transportes
- 1.3.3 Nuevas construcciones viales

### **1.4. Potencialidades del Territorio del VRAE**

- 1.4.1. Identificación de los Recursos Naturales Disponibles – RD
- 1.4.2. Utilización de los Recursos Naturales RU
  - 1.4.2.1 Aspectos económicos y productivos.
- 1.4.3. Estimación de las potencialidades – P
- 1.4.4. Cálculo y Jerarquización de las potencialidades

**1.1****DESCRIPCION GENERAL DEL VRAE.****1.1.1 Información General****Ubicación**

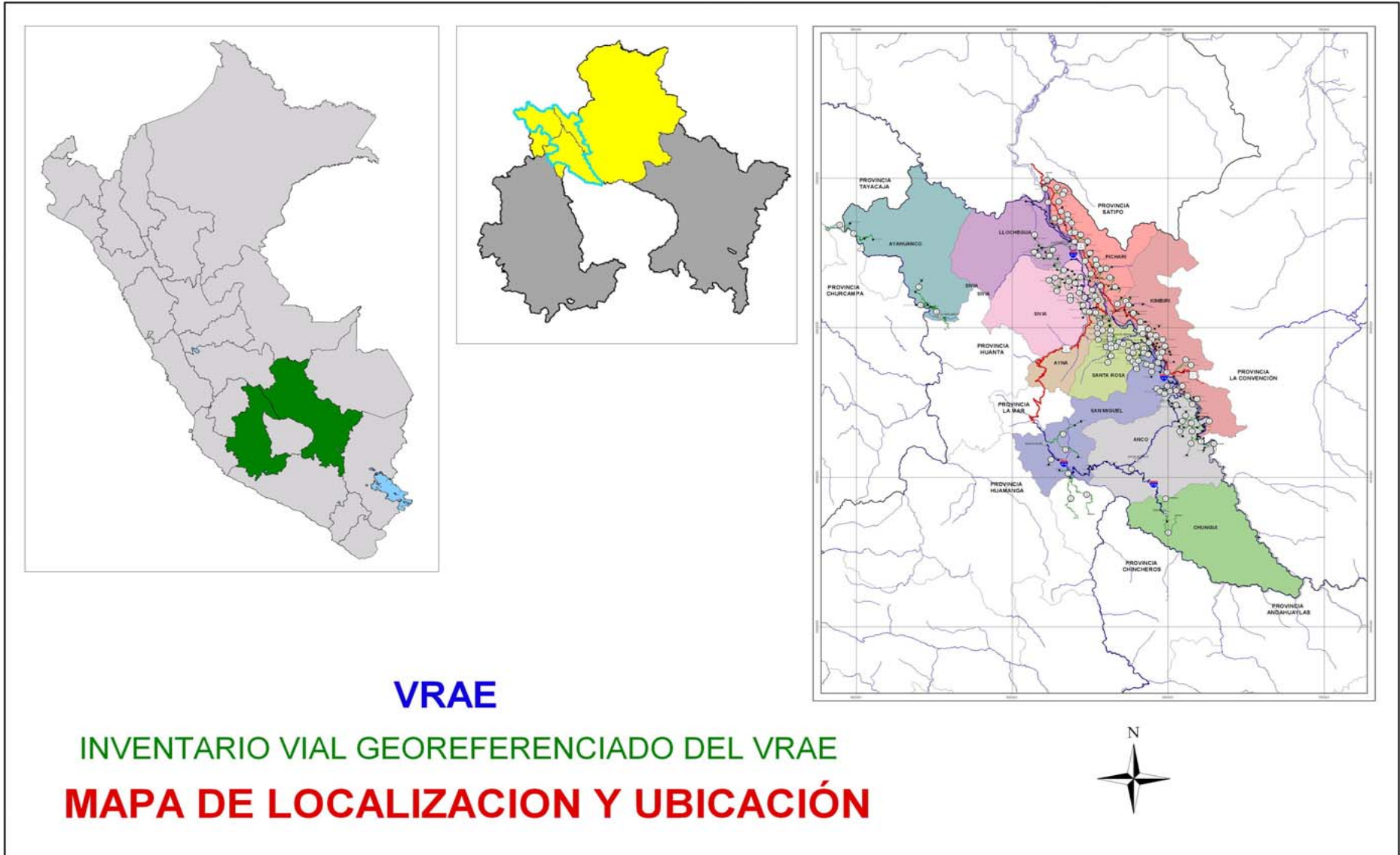
El valle del río APURIMAC, se encuentra ubicado en la selva alta conformado por los departamentos de ayacucho y Cusco, de la zona oriental de las provincias de Huanta y la Mar del departamento de ayacucho y al noroeste de la provincia de la Convención, Cusco. Sobre una superficie de 7,923.41 km<sup>2</sup>. Es una zona con gran diversidad ecológica y geográfica, consta con altitudes que van desde los 540 msnm. Hasta los 3000 msnm. El valle esta irrigado por el río Apurímac, cuyo significado "DIOS QUE HABLA" que antiguamente fue llamado "Cápac Mayo".

El río Apurímac es la línea divisoria de los departamentos de Ayacucho y Cusco, por la margen derecha se encuentra ubicada la provincia de La Convención y en la margen izquierda, las provincias de La Mar y Huanta.

El Valle esta constituido por una franja territorial que se extiende de Sur a Norte desde la confluencia del río Apurímac, con el río Pampas; entre los 13° 15´ de Latitud Sur, hasta la confluencia con el río Mantaro, y a partir de esta unión de los ríos toma el nombre de río Ene.

El río Apurímac nace en la desembocadura del río Frío de Arequipa, en su largo recorrido toma el nombre de Ene, Tambo y al unirse con el Urubamba forma el Ucayali, de unos 690 km. de curso. Su nombre significa «Trueno Poderoso».

MAPA 01 UBICACIÓN POLITICA ADMINISTRATIVA



## Límites

Norte: Los distritos de Pangoa y Río Tambo de la Provincia de Satipo.

Sur Los distritos de Huaccana y Ongoy de la provincia de Chincheros – Apurímac.

Este: Los distritos de Vilcabamba, Echarate de la Prov. La Convención de la Región Cusco.

Oeste: los distritos de, Santillana, Huanta, Tambo y Luis Carranza de las provincias de Huanta y La Mar de la Región Ayacucho.

## Altitud

El valle del río Apurímac y el Ene se desarrolla desde los 340 msnm en la confluencia del río Mantaro con el Apurímac y toma el nombre de río Ene, hasta los 2,628 msnm en la parte más alta.

## Extensión territorial.

El valle se desarrolla sobre una extensión territorial de 7,923.41 Km<sup>2</sup>, comprende 10 distritos de 03 Provincias y 02 regiones.

## División Política

De acuerdo a la resolución de creación del Instituto Vial Multidistrital del VRAE (IVM) se define como ámbito de intervención a 10 distritos pertenecientes a 04 Provincias de tres Regiones, sin embargo por razones operativas los distritos de Pangoa y Río Tambo deciden por mantener la unidad del IVP de Satipo del que son miembros del Comité Directivo. Para el presente Plan se considera Diez distritos de tres provincias y dos regiones.

**Cuadro N° 1.1.1**  
**División política del VRAE**

REGION	PROVINCIA	DISTRITO	CAPITAL	LEY DE CREACIÓN
AYACUCHO	La Mar	San Miguel	San Miguel	Ley N° 26521 07/08/1995
		Anco	Chiquintirca	Ley N° 25209 04/05/1990
		Ayna	San Francisco	Ley N° 10175 17/01/1954
		Chungui	Chungui	Ley N° 12301 03/05/1955
		Santa Rosa	Santa Rosa	Ley N° 28845 19/11/1992
	Huanta	Llochegua	LLOchegua	Ley N° 27348 14/09/2000
		Sivia	Sivia	D.L. 25845 06/11/1992
Ayahuanco		Viracochan	Ley N° 12362 20/06/1955	
CUSCO	La Convención	Pichari	Pichari	Ley N° 26521 07/08/1995
		Quimbiri	Kimbiri	Ley N° 26521 09/08/1995

Fuente INEI Censo 2005

**Densidad poblacional**

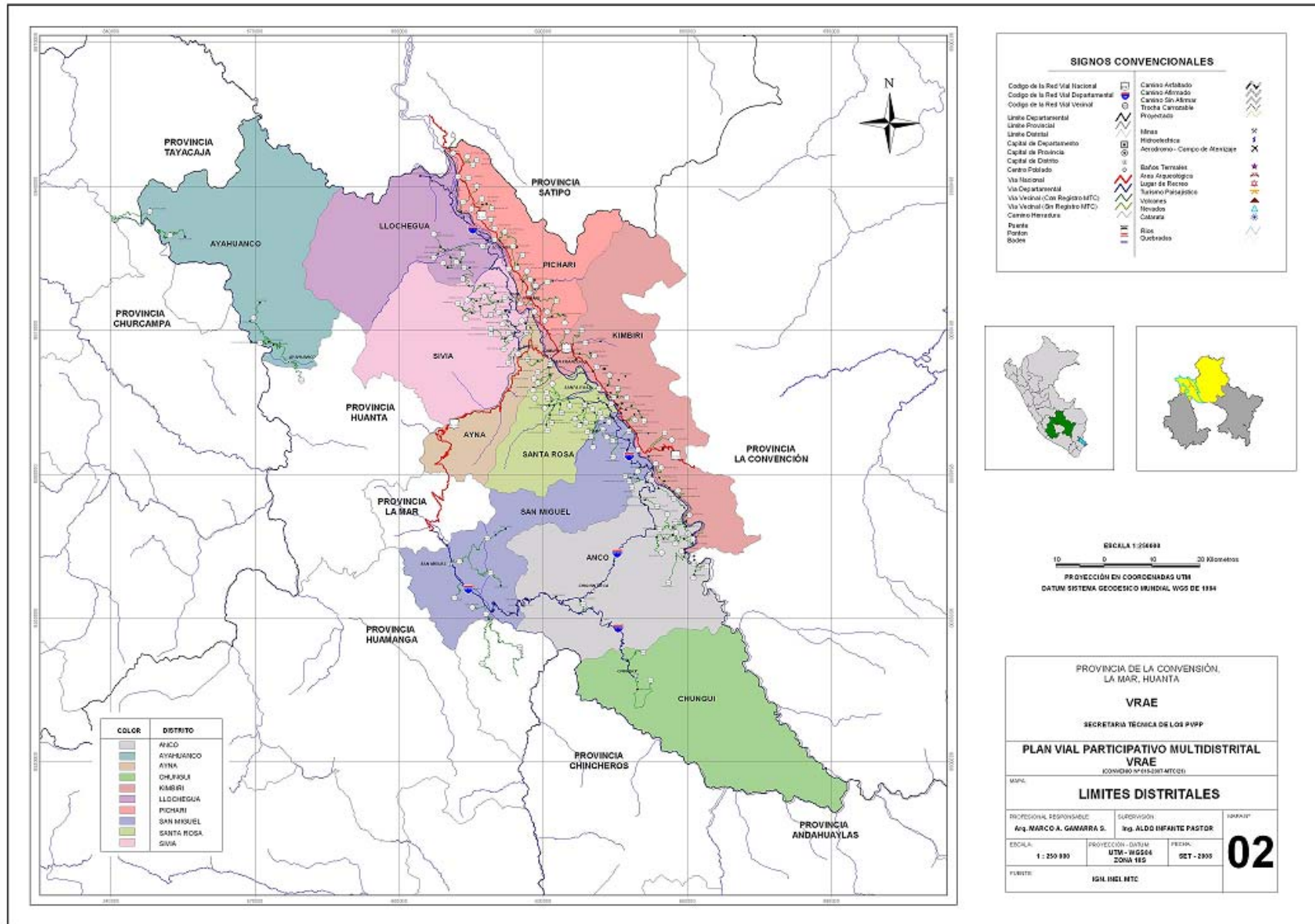
Dada la extensión territorial del VRAE, se tiene una densidad promedio de 16.9 hab/Km<sup>2</sup>, lo que significa que para cada habitante se dispone de 592 m<sup>2</sup> de terreno, asumiendo un promedio de 05 habitantes por familia se tiene 2,960 m<sup>2</sup>. Para cada una de ellas.

**Cuadro N°1.1.2**  
**Indicadores de los Distritos que conforman el VRAE**

Distritos	Coordenadas		Rango Altitudinal		Superficie (Km <sup>2</sup> )	Densidad poblacional (Hab./Km.)
	Latitud	Longitud	msnm*	Region**		
<b>Provincia de HUANTA</b>						
LLOCHEGUA	12° 25' 05"	73° 54' 18"	0340	Selva	713.71	16.70
SIVIA	12° 30' 42"	73° 51'	0350	Selva	723.37	14.50
AYAHUANCO	12° 37' 05"	74° 17' 30"	3,414	Sierra	871.49	3.9
<b>Provincia de LA MAR</b>						
SAN MIGUEL	13 00 33	73 58 45	2661	Selva	902,98	21,2
ANCO	13 03 27	73 48 18	3215	Selva	1098,2	13,2
AYNA	12° 36' 10"	73° 47' 15"	610	Selva	265,73	31,8
CHUNGUI	13 13 06	73 37 12	3499	Selva	1060,52	6,8
SANTA ROSA	12 40 45	73 43 40	330	Selva	372,27	28,8
<b>Provincia de LA CONVENCION</b>						
PICHARI	13°23' 06"	71° 35' 21"	600	Selva	780.45	20,2
QUIMBIRI	11° 64' 13"	73°11', 75°35'	579	Selva	1134,69	12,7
TOTAL					<b>7,923.41</b>	



# PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE



## 1.1.2 CARACTERÍSTICAS FISIGRÁFICAS Y GEOGRÁFICAS

### 1.1.2.1 Características fisiográficas

El valle está constituido por un complejo fisiográfico originado por la orientación estructural de las riveras de los ríos Apurímac y Ene.

La formación fisiográfica del área constituye un complejo de lomas y pequeños valles orientados hacia el Noroeste en la margen izquierda del Río Apurímac y una zona accidentada con lomas onduladas, vegetación secundaria, rápidos y saltos de agua en la margen derecha. Los ríos de la margen izquierda han constituido valles más amplios, la formación fisiográfica del área constituye un complejo de lomas y pequeños valles

Por otro lado tenemos que en un estudio sobre Evaluación de Recursos Naturales (Programa de colonización Río Apurímac, 1,961), muestrearon 303,631 hectáreas de las cuales el 71.3%, o sea 216,483 hectáreas estaban en la categoría de pendientes igual a más del 70%.

La ex ONERN (Oficina Nacional de Recursos Naturales) examinó las características del recurso suelo según su origen y fisiografía. Fisiográficamente, el área está constituida por montañas altas y bajas y colinas con relieve fuertemente inclinado ha muy empinado, geoformas de naturaleza coluvio aluvial con pie de monte y conos de deyección y planicies aluviales conformadas por terrazas medias y bajas con pendiente casi plana a moderadamente inclinada:

**Selva Alta.-** Ubicada en la vertiente oriental de la cordillera central entre los 400 y 1,000 m.s.n.m. Dentro de esta región se encuentran todos los distritos que conforman el VRAE

El VRAE presenta dos paisajes bien marcados.

**LLANURA.-** Que se extiende a partir del encuentro de los ríos Pampas y Pachachaca con el río Apurímac, hasta la desembocadura al río Ene.

**LADERA .-** Que se ubica en el trayecto de acceso y lo constituye los lados de los cerros que circundan el valle.

#### **Clima.**

El VRAE, se ubica en la zona de Selva alta y se encuentra en zona tórrida de Capricornio, por lo que tiene un clima predominante tropical húmedo.

En el Valle, se cuenta con dos estaciones meteorológicas, una en el Distrito de Sivia y la otra en el Distrito de Kimbiri, ambas se encuentran operativas. Hay que hacer notar que estos valores corresponden a registros de cuatro años.

El clima del Valle se caracteriza por las altas precipitaciones (1,800 mm a 2,200 mm./anuales); se presentan en los meses de diciembre a Abril, llegando a un rango de 500 a 700 mm./mensuales, las mínimas

precipitaciones se presentan en los meses de Junio-Agosto ésta no baja de 80 mm/mensuales. Las lluvias en la zona se ven influenciadas por los vientos del Este, Nor-Este y Sur que traen consigo nubes húmedas, provenientes de la llanura amazónica.

La temperatura media anual es de 25°C, con temperaturas máxima media de 32 °C y temperaturas medias menores a 19°C, estos parámetros se presentan en ambas márgenes del Río Apurímac y el Ene.

La radiación solar tiene un promedio diario que fluctúa entre 280 cal/gr./cm<sup>2</sup> y 450 cal/gr./cm<sup>2</sup>, lo que satisface plenamente la demanda energética de los cultivos.

La evaporación resultante es del orden de 700 – 1,400 mm/año, dejando mucha agua disponible para ser usado por la planta o para infiltrarse a través del suelo lixiviado. La humedad relativa promedio en el valle alcanza el 85%.

Las características del clima y en especial la pluviosidad existente en el VRAE constituyen un factor de riesgo en la zona, que incide directamente en la calidad de las vías y por ello afecta su buen estado, requiriéndose un mayor mantenimiento.

#### **b. Hidrología**

La red hidrográfica del Valle Río Apurímac y Ene está determinada por la cuenca de los ríos más importantes como el Río Apurímac “el que habla como señor” con una longitud aproximada de 180 Km. y el Río Ene, integra la gran Cuenca Amazónica, sus aguas se dirigen hacia la vertiente del Atlántico. Recibe numerosos afluentes por ambas márgenes, se distinguen más de 30 subcuencas y 130 microcuencas que tributan al Río Apurímac y Ene (Ver Cuadro N° 3 y Mapa); estos tributarios presentan características físicas y químicas muy diferentes tanto en las partes bajas como en las partes altas.

**Cuadro N° 1.1.3**  
**Microcuencas y Subcuencas tributarias al Río Apurímac**

Departamento	Subcuencas	Microcuencas
Ayacucho	10	41
Cuzco	7	31
Junín	13	58
Total	30	130

Fuente: Elaboración (CADA), Ing. Alejandro Gómez S., Leandro Huamani P., Jorge Gastelo , año 2002

El valle inicia en el punto de desembocadura del río Pampas sobre el Río Apurímac que en su trayectoria aguas abajo incrementa su caudal producto de tributarios de ambos márgenes, este río a su vez desemboca sobre el río Ene en el límite con la Región Junín, estos ríos constituyen los elementos centrales de la conformación geográfica del valle, el potencial hidrológico con que cuenta el valle:

Los ríos que discurren por el valle complementan la red vial de caminos; y a su vez también son umbrales naturales que restringen la comunicación, es el caso especialmente de la comunicación entre los centros poblados de la margen Izquierdo y derecha del río Apurímac.



Esta confluencia de ríos, forman una red hídrica integrada, que ofrece grandes posibilidades de aprovechamiento de infraestructura de riego, que determinaría el incremento de la producción y productividad de las zonas agrícolas; hidroeléctricas, piscícola, e industrial.

Este sistema de drenaje integrado, interconexión de todos y cada uno de los canales de escorrentía, es de textura fina, ya que el número de tributarios por unidad de superficie es grande, por otro lado se observa que el drenaje es de tipo sub paralelo, a nivel de los ríos de primer orden, lo cual es indicativo de valles de relleno, de rocas sedimentarias y de una pendiente regional pronunciada.

(Fuente: Caracterización del VRAE : DEVIDA 2007)

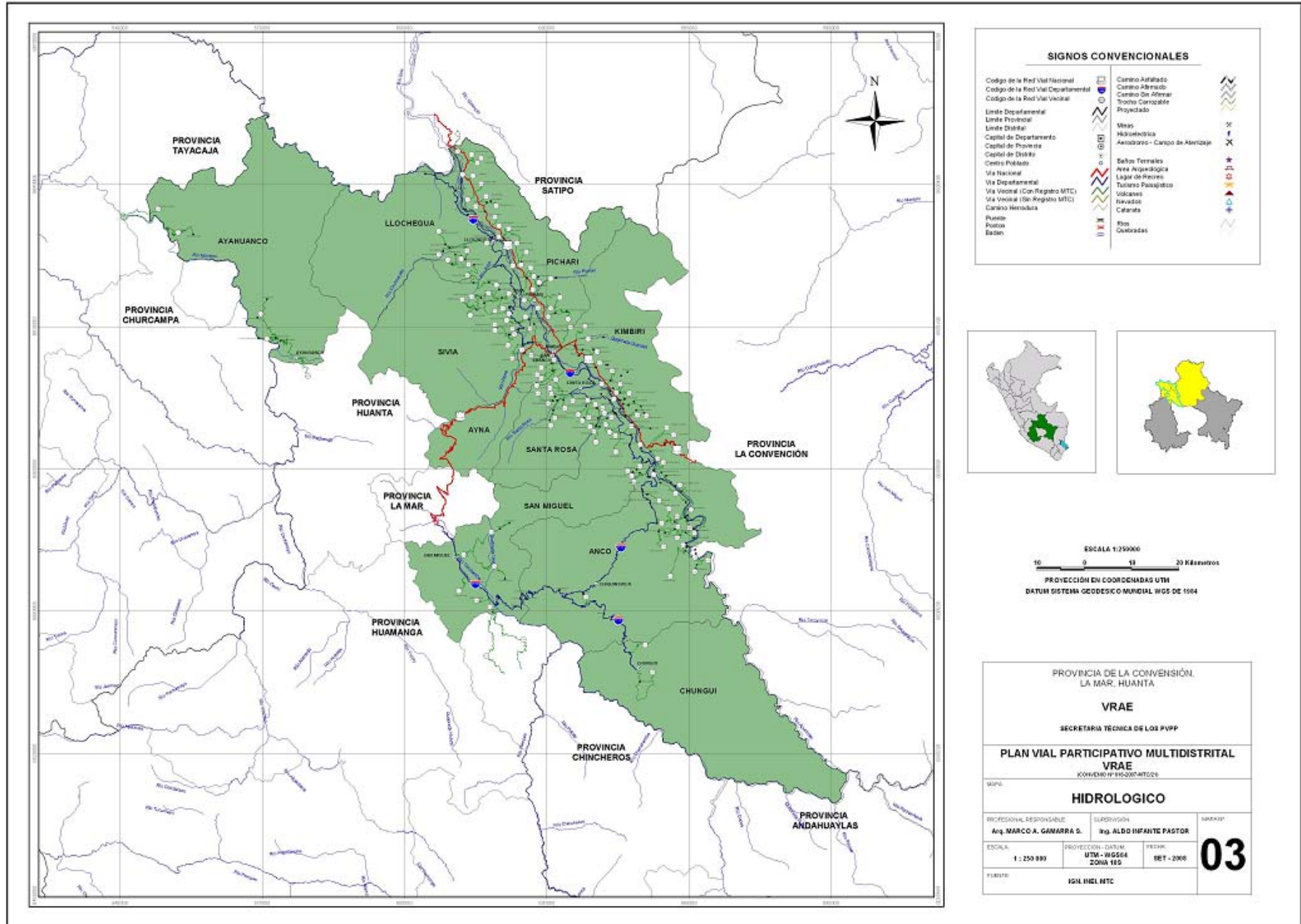
**CUADRO N° 1.1.4**  
**Principales Ríos del VRAE**

DISTRITO	NOMBRE DEL RIO
Pichari	Pichari
	Quisto
	Ubiato
	Natividad
Kimbiri	Kimbiri
	Chirumpiari
	Manitinkiari
	Kintiarina
	Maquete
	Mancuriari
Llochegua	Tincuy-Mayapo-Canayre-Parhua
Sivia	Sivia
	Acón
Ayahuanco	
San Miguel	Torobamba
	Chaca

	Uras
	Yllahura
	Socomayo
	Ucusmayo
	Coscosa
	Estera
	Rayama
Ayna	Piene
	Sankirhuato
Anco	Sacharaccay
	Huiracocha
	Palljasmayo
	Uras
	Cullay
	Ccanchiccocha
	Anyay
	Ccaynanca
	Ccollishuaycco
	Anco
	La Vega
Chungui	Pawacc
	Chapi
	Chinete
	Puerto Vellavista
	Puerto Mejorada
Santa rosa	Santa Rosa
	Catute
	Samugari
	Pasñato
	San José
	Sanabamba

(Fuente: Caracterización del VRAE : DEVIDA 2007)

# PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE



**c. Relieve**

El Valle presenta un relieve generalmente accidentado y en proceso de erosión; se inicia desde las orillas del río Apurímac, hasta las cumbres de los cerros que colindan con el valle. Presenta pendientes que oscilan entre los 40° y 70°; formando quebradas amplias, estrechas, y laderas pronunciadas.

En general, existe un alto grado de dificultad para la construcción y especialmente para el mantenimiento de las carreteras y caminos vecinales; situación que está dada por las características del relieve y los materiales que lo conforman, zonas boscosas con suelos deleznales; por las distancias existentes entre los centros poblados; y por que la mayoría de los caminos vecinales recorren áreas de pendientes que van desde los 40° hasta los 60°, caracterizadas como onduladas y con derrumbes en época de lluvias, ocasionado generalmente por la fragilidad de sus suelos en proceso de erosión.



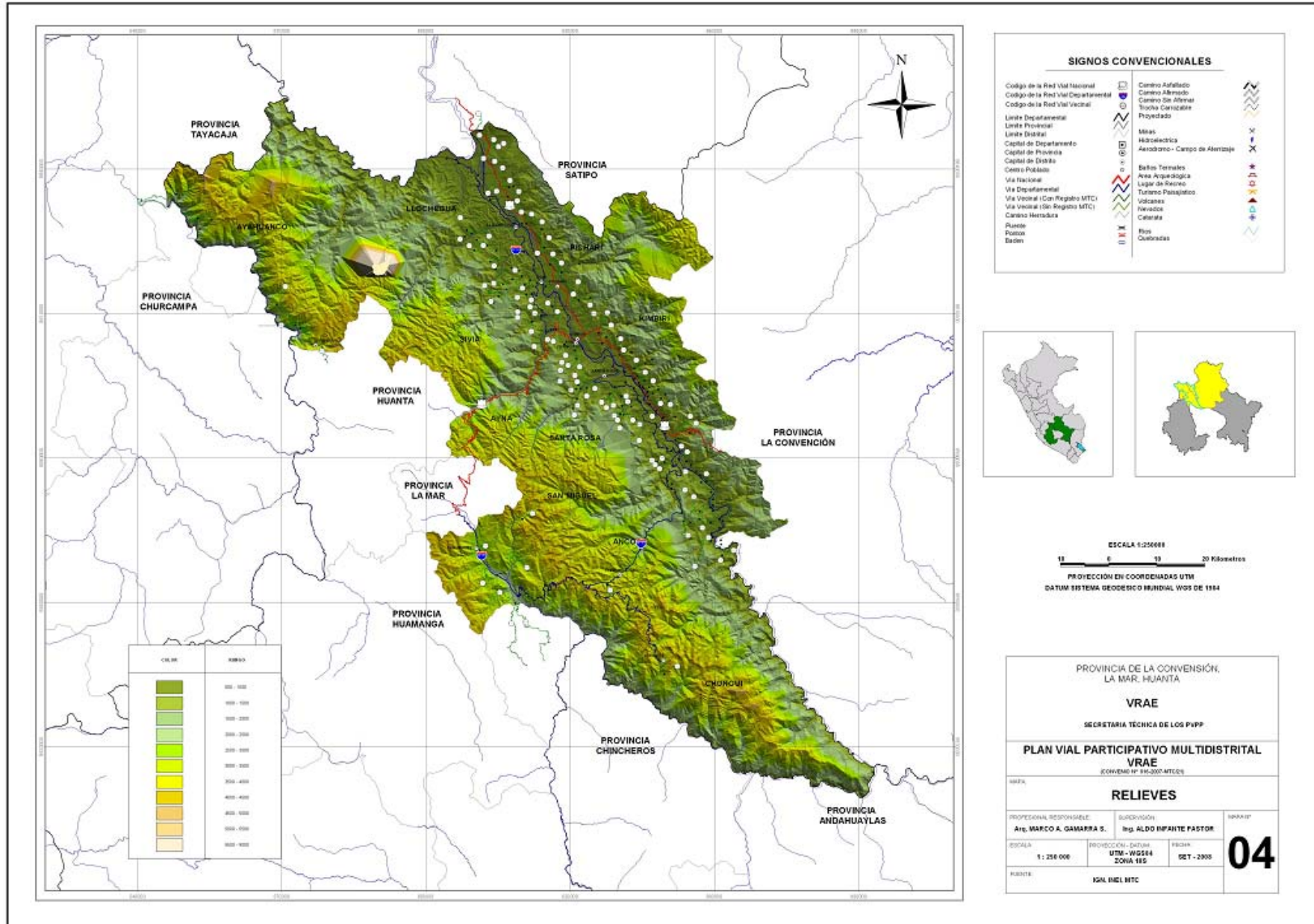
El paisaje del valle en mayor proporción es de abundante vegetación tipo tropical y montañoso, consecuencia de la presencia de unidades fisiográficas originadas por factores de orden tectónico, orogénico, litológico, y

climático. Las principales poblaciones del valle capitales de los distritos están ubicadas en la región selva en las zonas ceja de selva, a excepción de San Miguel y Chungui, ubicada en sierra.

Las áreas que predominan en el valle son las de selva alta, que va desde los 400 a los 800 m.s.n.m., con presencia de fondos de valle de gran longitud y poco anchos, generados por el discurrir del río Apurímac y sus afluentes, enmarcados por contrafuertes andinos que en muchos casos sobrepasan los 2000 metros de longitud constituyendo la ceja de selva.

Se identifican también zonas de transición entre la Sierra y Selva Alta, denominada Ceja de Selva conectada por la carretera Quinua – San Francisco. Su morfología es de laderas de fuerte pendiente y cubierta por bosques nubosos, sus altitudes son superiores a los 1,000 m.sn.m., que inciden en las características físicas de la red vial.

# PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE





### **Vulnerabilidad de Tierras**

Las características geológicas, climáticas y de recursos hídricos, hacen que el VRAE, tenga el mayor porcentaje de su extensión territorial como zonas de alto riesgo (aproximadamente 95%). En la zona noreste se puede observar que existen zonas con moderado riesgo.

El aspecto de vulnerabilidad relacionado a vialidad es importante, ya que asociado a los aspectos climáticos, geológicos y pluviosidad, establecen un problema en aspectos de construcción de caminos vecinales y el mantenimiento de los mismos.

La deforestación permanente y los cultivos en ladera son actividades que agudizan el problema de erosión y desestabilización de los suelos, sumado a ello la construcción de trochas para la extracción de la madera que con la acción de las lluvias genera corrientes de agua que provoca deslizamientos, este hecho es muy frecuente en las zonas boscosas.

### **Dificultades que presenta el medio físico para el desarrollo de la vialidad.**

Como consecuencia del análisis de las zonas naturales existentes en el valle y los aspectos de vulnerabilidad, las mismas que presentan serias dificultades en las zonas de selva, incidiendo efectivamente en el escaso desarrollo de la vialidad y la integración de los centros poblados, que es uno de los aspectos que más mencionan en la problemática existente en la dinamización de la economía y el rápido acceso a los servicios sociales. De acuerdo a la descripción geomorfológica del territorio provincial podemos señalar las siguientes dificultades: Casi el 100% del territorio del valle es catalogada como vulnerable.

El mayor porcentaje de la extensión territorial es catalogada como selva.

- La presencia de Gran cantidad de ríos que atraviesan las carreteras y caminos.
- Escasa disponibilidad de material de base para el afirmado de las vías.
- La topografía de ladera con pendientes pronunciadas hasta de 70 %.
- La intensidad de las lluvias 1500 a 2000 cm<sup>3</sup>/año

### **Geomorfología del VRAE**

El Valle está constituido por un complejo fisiográfico originado por la orientación estructural de la cordillera oriental y sus ramificaciones., en la que se distinguen tres unidades geomorfológicas:

- a) Valles Fluviales
- b) Laderas
- c) Colinas Intracordilleranas.

#### **a) Valles Fluviales**

Se encuentra distribuida en casi el 15 % del territorio, está constituida por valles fluviales y Valles encañonados.

Los valles Fluviales se caracterizan por su sección transversal en “V”, de pendientes moderadas y de fondo plano. Rellenados por depósitos fluviales, constituidos por gravas, arenas y presencia de terrazas. Destacan estos valles en ríos importantes como el Apurímac, Piene, Quimbiri, Pichari, acon, Picha y otros.

Los valles encañonados en el extremo norte, se tienen valles profundos de paredes escarpadas y acantilados impresionantes con caídas y cataratas, labrados en las rocas con estratos subhorizontales con fondo en forma de “V”, este tipo de valle caracteriza a los afluentes de los ríos cutivireni, Chirumpiari, Maquete, Quempiri, Pichari, Santa Rosa etc, afluentes del río Apurímac.

#### **b) Laderas**

Esta unidad tiene amplia distribución ((32% del área total) emplazada en las laderas de los principales valles que a su vez tienen un control estructural, formando flancos de pliegues, como se observa en el valle del río Apurímac. En el área se observan laderas a manera de franjas alargadas con una dirección SE-NO en la parte occidental y otras de dirección SO-NE de una amplia distribución en la zona oriental.

Esta unidad forma un nexo entre la zona más alta (relieve cordillerano, 2000 msnm) y la zona mas baja (Valle y llanura amazónico, 500 msnm), caracterizándose por ser terrenos de cambios bruscos de relieve, que forman en ocasiones crestas pronunciadas.

La erosión fluvial es el rasgo distintivo de esta unidad, como lo evidencian los valles abruptos y en forma de “V”, de Santa Rosa, Piene, Quempiri y Mantaro.

El valle del río Quempiri muestra una morfología similar a la del Apurímac pero con pendientes mas moderadas y altitudes entre los 1000 y 2300 msnm, que se prolongan hacia el norte del anticlinal de Quempiri, formado de una conspicua sucesión de cuevas bufantes y que acaban en el amplio valle del río Ene.

#### **c) Colinas Intracordilleranas**

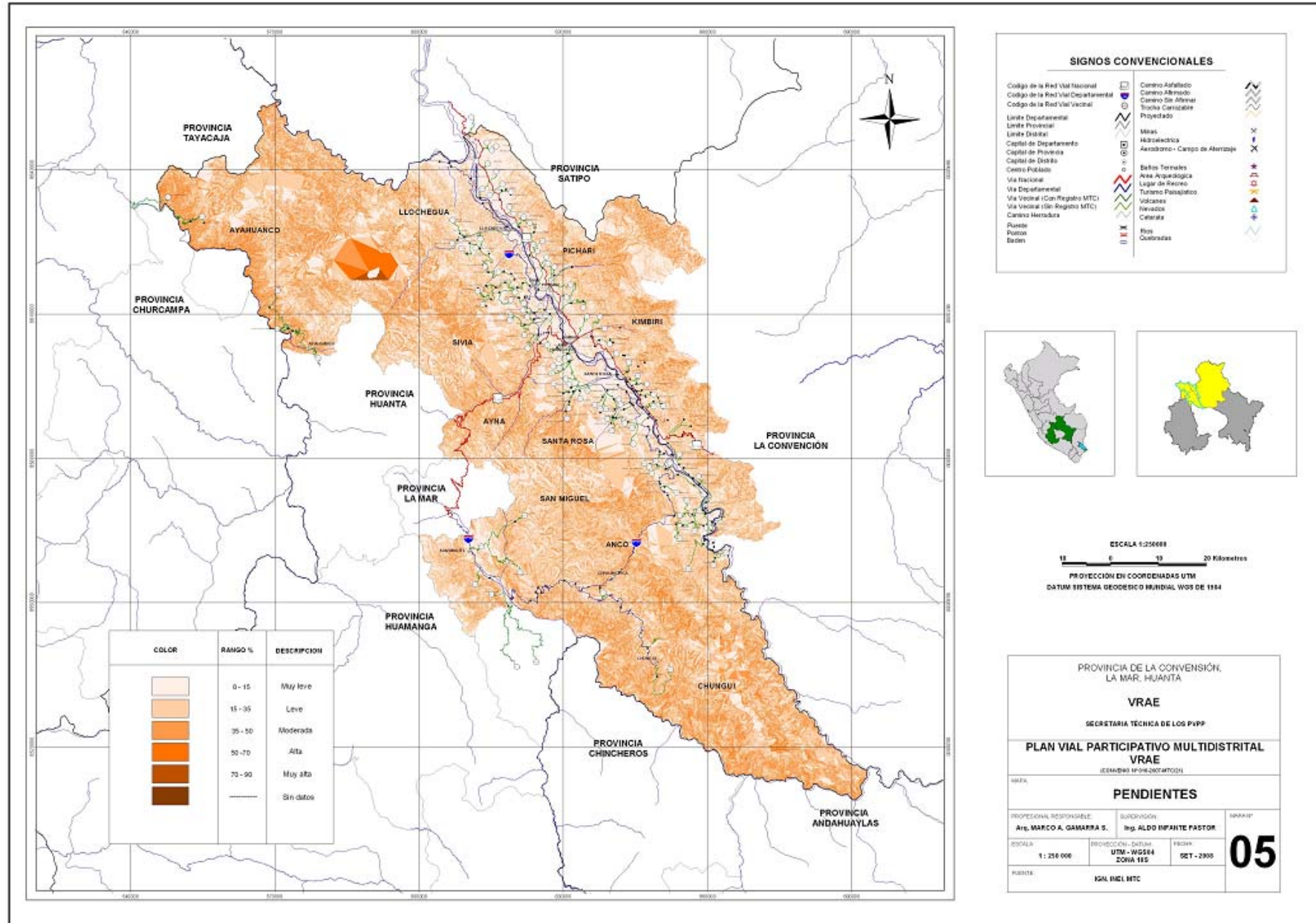
Se encuentra en la parte central y comprende a un gran alineamiento de cerros de altitud moderada de dirección preponderante SE-NO, cortada por profundos valles.

Esta unidad forma un nexo entre el relieve cordillerano, la meseta y los niveles intermedios como son los flancos, caracterizándose por presentar un relieve moderado de terrenos de evolución multicíclica de los ríos rejuvenecidos, que ha dado lugar a los procesos de profundización de valles por erosión fluvial sean preponderantes.

Las colinas se han desarrollado en rocas de diversas litologías destacando la del Paleozoico inferior en la parte occidental, mientras que en la parte oriental destacan las rocas del paleozoico Superior.

(Fuente: Estudio de Impacto ambiental Sistema Eléctrico San Francisco II y III etapa)

# PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE



### **Zonas de vida**

Las zonas de vida natural establecidas de acuerdo a la ONERN, identificadas en el valle son dos bien marcadas:

#### **Bosque húmedo subtropical (bh-S)**

**Ubicación y Extensión.-** Se ubica en la selva alta entre los 1,000 y 2,000m.s.n.m., ocupa un espacio de 162.2Km<sup>2</sup>., es decir, el 4.2% de la superficie del valle.

**Clima.-** La biotemperatura media anual se estima entre 24.0°C y 25.0°C y el promedio de las precipitaciones por año entre 1,800 y 2,000mm.

**Vegetación.-** Presenta un bosque siempre verde, alto y tupido que contienen apreciables volúmenes de madera. Entre las especies forestales que caracterizan esta zona de vida tenemos: el tornillo, mohenas, congona, nogal, cedro de altura.

**Uso de la tierra.-** Los principales cultivos son: el café, coca, maíz, yuca y frutas típicas de la región como: cítricos, papaya, plátano, palta y caña de azúcar, etc.

#### **Bosque muy húmedo-subtropical (bmh-S)**

**Ubicación y Extensión.-** Ocupa el espacio más bajo del flanco oriental de la cordillera central, desde los 494m.s.n.m. (confluencia del Mantaro con el río Apurímac), hasta cerca de los 2,000m.s.n.m., con un área de 597.5Km<sup>2</sup>., Esta zona de vida está dentro de los distritos que conforman el VRA.

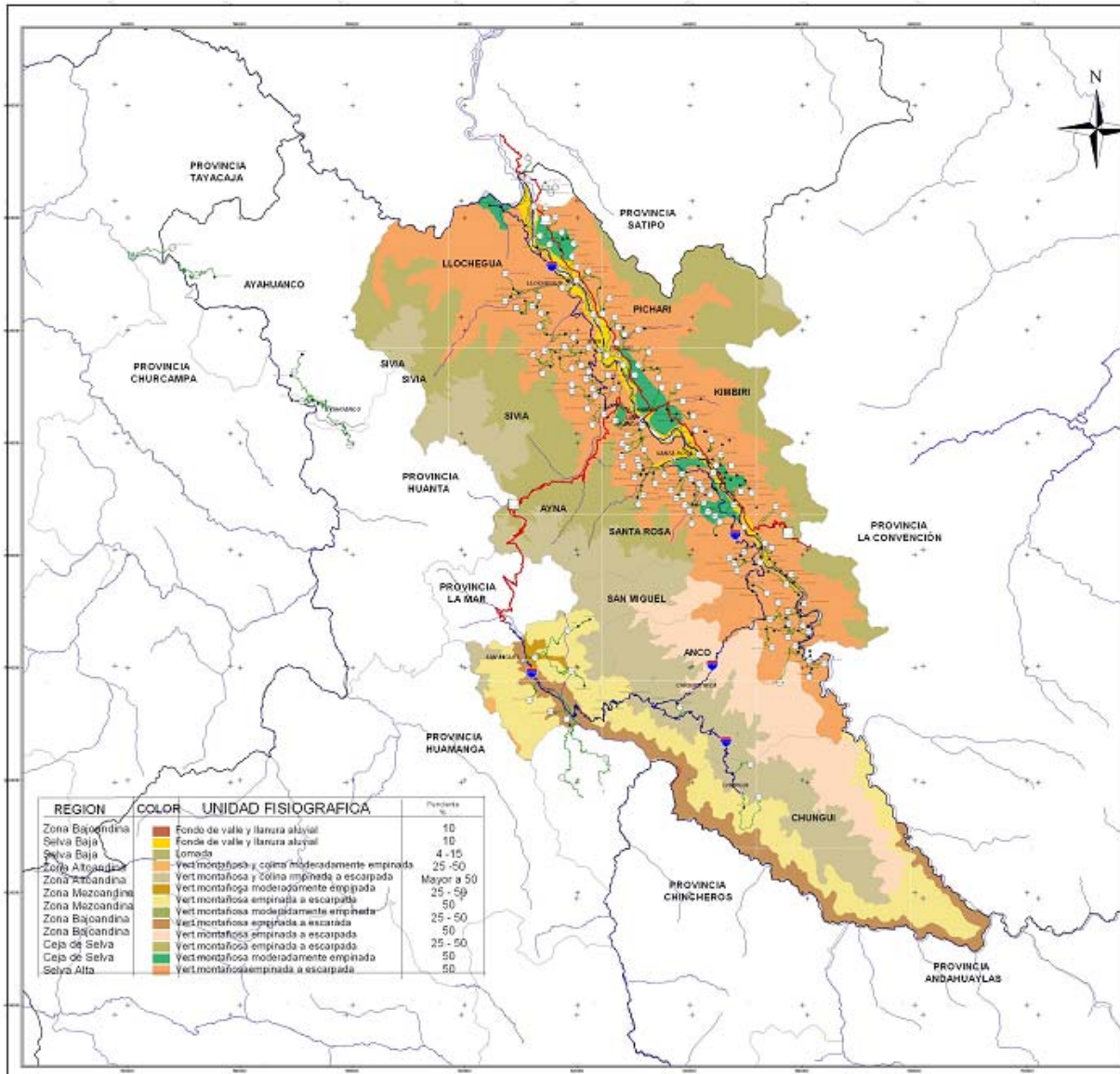
**Clima.-** Tiene una biotemperatura media anual que varía entre los 20°C y 24°C, con un promedio máximo de precipitación total por año de 4,000mm.

**Vegetación.-** La vegetación es siempre verde con lianas y bejucos y muchos de ellos cubiertos por Epífitas. Las especies forestales que caracterizan esta zona de vida son: “el longo”, “jalalo”, “jarahuancho o huillca”, “el paloto”; entre las especies maderables: “las mohenas”, “el tornillo”, “la congona”, así mismo gran variedad de palmeras, helechos terrestres y arbóreos, etc.

**Uso de la tierra.-** Los principales cultivos son: el cacao, el café, coca, yuca, frutales típicos de la región. Poco desarrollo de la ganadería debido a la elevada humedad ambiental. Hay recursos madereros que requieren de un manejo adecuado.

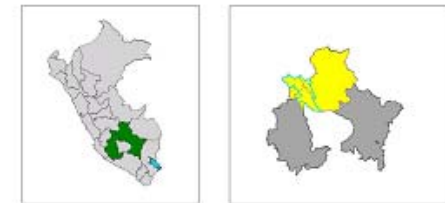


# PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE



### SIGNOS CONVENCIONALES

Código de la Red Vial Nacional	■	Carrizo Arbolado	⚡
Código de la Red Vial Departamental	■	Carrizo Abarrado	⚡
Código de la Red Vial Vecinal	■	Carrizo Sin Abarrado	⚡
Linea Departamental	—	Trocha Carrocable	⚡
Linea Provincial	—	Proyectado	⚡
Linea Distrital	—	Miras	⚡
Capital de Departamento	⊙	Hidroeléctrica	⚡
Capital de Provincia	⊙	Aerodromo - Campo de Aviación	✈
Capital de Distrito	⊙	Edificios Terminales	✈
Centro Poblado	⊙	Area Arqueológica	✈
Via Nacional	—	Lugar de Recreo	✈
Via Departamental	—	Turismo Paisajístico	✈
Via Vecinal (Con Registro MTC)	—	Visiones	✈
Via Vecinal (Sin Registro MTC)	—	Nevado	✈
Carrizo Hembra	—	Catarata	✈
Puente	—	Rio	✈
Poste	—	Quebrada	✈
Baden	—		



ESCALA 1:250000  
0 5 10 20 Kilómetros

PROYECCION EN COORDENADAS UTM  
DATUM SISTEMA GEOGRAFICO MUNDIAL WGS DE 1984

PROVINCIA DE LA CONVENCIÓN,  
LA MAR, HUANTA

VRAE

SECRETARIA TÉCNICA DE LOS PVPP

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL  
VRAE

(COORDINADO SIN REGISTRO MTC)

MAPA

FISIOGRAFIA

PROFESIONAL RESPONSABLE:

Arq. MARCO A. GAMARRA E.

SUPERVISOR:

Ing. ALDO RIFANTE PASTOR

MAPA Nº

07

ESCALA:

1 : 250 000

PROYECCION - DATUM:

UTM - WGS84

FECHA:

SET - 2009

FUENTE:

ISH, INEI, MTC

## **PROBLEMÁTICA AMBIENTAL-**

### **1.1.3.1 Ambiental**

En realidad el impacto ambiental, es sumamente grave, tanto que merece un tratamiento prioritario en cuanto a tomar medidas inmediatas para mitigar algunas de sus consecuencias:

Ecológicamente el cultivo de la coca y sus productos derivados han afectado las zonas de vida más frágiles de la cuenca. Los síntomas de estas alteraciones se reflejan en la baja productividad de los cultivos lícitos; disminución por área en la oferta de alimentos y materias primas; degradación y pérdida de fertilidad del suelo, deterioro de la vegetación; emigración continua desde las zonas rurales hacia los centros urbanos y viceversa; intervención en Áreas Naturales Protegidas (Parques Nacionales); violencia social, etc. Los agravios del cultivo de la coca y sus derivados, que representan una amenaza para el bienestar de las poblaciones en la cuenca del VRAE

#### **▪ Deforestación y pérdida de la Biodiversidad**

La extracción de la madera sin mayor control, seguido de la ampliación permanente de la frontera agrícola para la siembra de los diversos cultivos, entre ellos con mayor predominancia de la coca, viene provocando la deforestación de los bosques incluso en las zonas con alta pendiente, apreciándose un panorama radicalmente distinto respecto al original, la constante ahora son los cerros cubiertos de cultivos con pequeñas manchas de bosques en las quebradas.

#### **La tala ilegal**

Se entiende por tala ilegal, toda la madera talada, procesada, transformada y/o vendida contraviniendo las leyes del país.

Es importante, reconocer la magnitud del problema, que va mas allá de nuestras fronteras. Por lo tanto, hay que tener presente que los actores que realizan la tala ilegal, no son necesariamente los mismos y la forma de enfrentarlos tampoco pueden ser los mismos.

#### **Perfil en la actitud de los agentes:**

- Extractores no interiorizan todavía su responsabilidad en el manejo de los recursos naturales.
- “Líderes” que forman grupos e invaden tierras de aptitud forestal o de protección.
- Actitud sólo expectante de muchos agentes del sector público y privado.
- Reducida identidad para participar en operativos de lucha contra del tráfico ilegal.

**Estructura Económica:**

Pobreza en la sierra, motiva a desplazarse hacia la selva para practicar la agricultura migratoria.

Falta de inversión para fortalecer en gran escala la reforestación.

**Estructura Interna:**

Reducida implementación del INRENA, frente a la magnitud y complejidad de acceso a las zonas de operación

**Estructura Externa:**

Gran demanda por madera fina en el mercado europeo, sin reglas claras por la legalidad de su procedencia.

▪ **Invasión de parques nacionales y reservas naturales**

La necesidad de generación de ingresos y la demanda de madera de buena calidad, ha generado la incursión en áreas de reserva aún cuando estas no se encuentran reconocidas, salvo la reserva Ashaninka, que se orienta más a la conservación de las comunidades nativas y su hábitat, más que preservar los recursos naturales propiamente dicho..

▪ **Deterioro ambiental por quemas continuas de bosques y alteraciones climáticas**

A partir del mes de agosto, en que se produce fuertes vientos y ante la ausencia de las lluvias se inicia la época de las quemas, con ello se agrede a la fauna y la flora perdiéndose entre mil a mil quinientas hectáreas de bosques, sobre las que se instalan una a dos campañas de cultivos de pan llevar, seguido del cultivo de la coca de manera permanente.

La humareda que provoca estas quemas que contaminan el ambiente, viene provocando alteraciones en el comportamiento del clima no solo en el valle sino que se extiende por las cuencas a las regiones colindantes.

▪ **Contaminación de aguas, suelos, flora y fauna, por el empleo indiscriminado de plaguicidas, fertilizantes para producción de hoja de coca.**

Dada la atomización de los predios o el “minifundio”, que guarda una estrecha relación con el cultivo de coca, y dentro de su caracterización física, los suelos empleados para este cultivo son de baja fertilidad natural, ácidos, susceptibles a la erosión, asociadas con las pendientes pronunciadas, propio de suelos de selva alta.

▪ **Contaminación por uso de insumos químicos para procesamiento y producción de derivados de hoja de coca.**



La masificación del procesamiento de estupefacientes en todo el valle, viene provocando la contaminación sistemática de las fuentes de agua en el valle, el escurrimiento de los pozos de maceración de los insumos químicos

**Cuadro N° 1.1.5**  
**Monitoreo de Calidad de Aguas en el Valle Del Río Apurímac**

Principales río evaluados	Niveles de Metales (mg/l)			
	Cadmio	Cromo	Plomo	Cobre
1. Apurímac	0.033	0.10	0.115	0.00
2. Shinungari	0.033	0.00	0.055	0.00
3. Otari	0.033	0.00	0.055	0.00
4. Pichari	0.033	0.00	0.055	0.00
5. Triboline	0.033	0.00	0.055	0.00
6. Marintari	0.033	0.00	0.055	0.060
7. San Luís	0.033	0.00	0.07	0.25
8. Sivia	0.033	0.00	0.07	0.25

FUENTE: Caracterización del VRAE - Devida 2002

El análisis del cuadro nos indica que los principales ríos del valle del Apurímac, están contaminados por metales pesados, principalmente por el plomo, que sobrepasa el límite máximo permisible. Estos metales proceden de las pozas de maceración de la PBC que son elaborados en las cabeceras de las micro-cuencas. Es conocido que para el la elaboración de la PBC el narcotraficante (paseadores) utilizan:

- Ácidos, solventes, Keroséne, Carbonatos, que contienen metales pesados como: El cadmio, Cromo, cobre y plomo.  
(Fuente. Diagnostico socio económico del VRAE 2007 DEVIDA)

- **Degradación de los suelos por erosión.**

Esta constatación es consecuencia del inadecuado uso de los recursos naturales, especialmente de la tala indiscriminada de los bosques, y los cultivos instalados en laderas con el agravante de la siembra en surcos en pendiente como el caso concreto de la coca.

El otro factor de erosión que agudiza este proceso son las lluvias intensas en laderas, que ante la ausencia de cobertura vegetal y las características de los suelos facilitan la acción erosiva del agua y los vientos.

- **Abandono de tierras**

Esto se produce por la pérdida de fertilidad de los suelo por agotamiento y erosión constante, si bien es cierto que no se abandona definitivamente, sin embargo el “descanzo” al que se somete genera la necesidad de ampliación de la frontera agrícola.



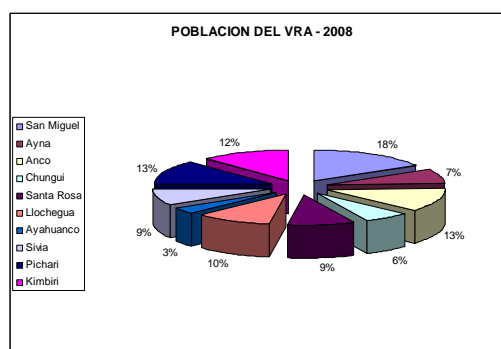
## 1.2 Aspectos Demográficos y Sociales

### 1.2.1. Población

Siendo la población una de las variables a ser analizadas durante todo el proceso de planificación, recurrimos a la principal fuente de información que es el Instituto Nacional de Estadística e Informática; sin embargo, mucha de la información esta referida al Censo del 2005.

Dos distritos no consignan datos del censo de 1993 debido a que su creación es posterior a esta fecha

Los distritos del valle manifiestan una recuperación luego de la migración por efecto del problema socio político, sin embargo cabe manifestar que se evidencia una población flotante que reside y fueron censadas en sus distritos de origen, principalmente en Huamanga – Ayacucho.



En promedio el 71.46 % de la población del Valle es rural y el 28.54 % urbano, lo que demuestra que su vocación es mayoritariamente productiva con la agricultura como su principal actividad.

**Cuadro Nº 1.2.1**  
**Población Total y Tasas de Crecimiento**

DISTRITO	Población				TC*	Población Proy.	
	1993	%	2005	%		2008	%
San Miguel	13.537	17.6	19.185	16.8	0,42	19.427	16.6
Ayna	4.252	5.5	8.457	7.4	0,99	8.708	7.4
Anco	11.235	14.6	14.551	12.7	0,30	14.682	12.6
Chungui	3.797	4.9	6.649	5.8	0,90	7.404	6.3
Santa Rosa	6.068	7.9	10.717	9.4	0,77	10.965	9.4
Llochegua	0	0.0	11.897	10.4	0,00	12.150	10.4
Ayahuanco	0	0.0	3.266	2.9	0,30	3.820	3.3
Sivia	14.078	18.3	10.479	9.2	-0,26	10.397	8.9
Pichari	0	0.0	14.788	12.9	0,00	15.103	12.9
Kimbiri	24.125	31.3	14.442	12.6	-0,40	14.269	12.2
<b>VRAE</b>	<b>77,092</b>	<b>100</b>	<b>114,431</b>	<b>100</b>	<b>0,71</b>	<b>116,925</b>	<b>100</b>

Fuente: INEI Censo 2005 - Elaboración propia

**Cuadro Nº 1.2.2**  
**Distribución de la población por categoría de Centros poblados**

Distritos		Ámbito Urbano			Ámbito Rural				Total Urbana Rural +
		Pueblo	Villa	Total	Caserío	Anexo	Unid. Agr.	Total	
SAN MIGUEL	Nº 01 - 98	3	3	6	19	56	17	92	98
	Población	9.960	2.520	12480	7.985	23.160	460	31.605	44.085
ANCO	Nº 02 - 74	1	4	5	22	34	13	69	74
	Población	1.175	2.180	3.355	11.025	5.485	400	16.910	20.265
AYNA	Nº 03 - 38	3	X	3	4	18	13	35	38
	Población	7.860	X	7.860	1.405	2.365	530	4.300	12.160
CHUNGUI	Nº 04 - 75	1	X	1	16	34	24	74	75
	Población	860	X	860	5.415	4.105	700	10.220	11.080
SANTA ROSA	Nº 05 - 38	3	X	3	12	20	3	35	38
	Población	8.135	X	8.135	5.235	2.620	130	7985	16.120
LLOCHEGUA	Nº 06 - 49	3	2	5	15	25	4	44	49
	Población	5.770	1.395	7.165	6.750	3.270	85	10105	17.270
SIVIA	Nº 07 - 58	1	1	2	12	40	4	56	58
	Población	3.990	765	4.755	5.000	5.245	130	10.375	15.130
PICHARI	Nº 08 - 70	2	1	3	16	42	9	67	70
	Población	7.845	735	8.580	8.215	5.025	355	13595	22.175
KIMBIRI	Nº 09 - 78	1	X	1	17	42	18	77	78
	Población	3.705	X	3.705	8.080	5.240	610	13930	17.635

Fuente: PDC – VRAE - AMUVRAE

**Cuadro Nº 1.2.3**  
**Población Urbana y Rural - 2005**

DISTRITO	URBANA		RURAL		TOTAL	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
SAN MIGUEL	8.250	43	10.935	57	19.185	100
ANCO	2.474	17	12.077	83	14.551	100
AYNA	5.497	65	2.960	35	8.457	100
CHUNGUI	577	8	6.632	92	7.209	100
SANTA ROSA	5.258	50	5.359	50	10.717	100
AYAHUANCO	993	26	2827	74	3.820	100
LLOCHEGUA	4.878	41	7.019	59	11.897	100
SIVIA	3.249	31	7.230	69	10.479	100
PICHARI	5.768	39	9.020	61	14.788	100
KIMBIRI	3.033	21	11.409	79	14.442	100
<b>VRAE</b>	<b>39,977</b>	<b>28,54</b>	<b>75,468</b>	<b>71,46</b>	<b>115,545</b>	<b>100</b>

Fuente INEI Censo 2005

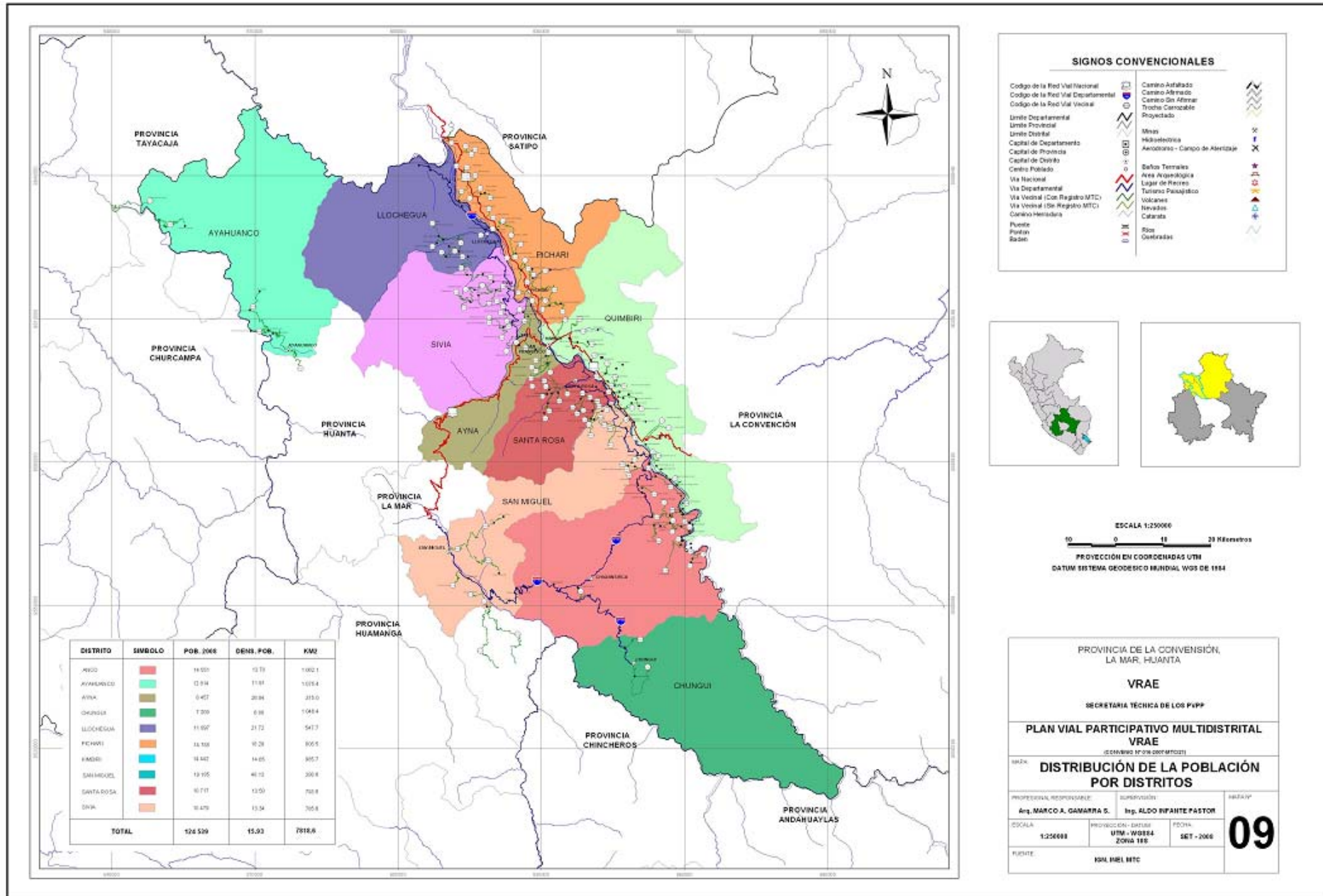
**a. Dinámica poblacional**

La población de los distritos del valle ha registrado diferentes comportamientos respecto a las tasas de crecimiento poblacional entre 1981, 1993 y 2005. ello debido a factores de coyuntura como el auge del Cobe o barbasco y la caña de azúcar, luego una reducción sustantiva en la década de los 80 y 90 por el problema socio político y que se mantiene aún cuando se viene recuperando lentamente, ninguno de los distritos que son eminentemente rurales alcanzan las tasas promedio regionales.

Los Distritos de Pichari y Kimbiri de la Prov. De la Convención empiezan a mostrar en la actualidad un comportamiento diferente debido a las inversiones importantes que se realizan en infraestructura vial y de servicios, debido a la disponibilidad de recursos provenientes del Canon gasífero.

En cuanto a las migraciones, éstas constituyen un componente del crecimiento poblacional y tienen una repercusión importante en la esfera económica y social, ante la ausencia de servicios de formación superior e incluso de colegios secundarios, los jóvenes emigran a las ciudades capitales de Provincia, principalmente a la ciudad de Huamanga – Ayacucho.

# PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE



### Aspectos sociales

En el Perú, la experiencia en la elaboración de Mapas de Pobreza data de los inicios de los años 80, en que ante la urgencia de aplicar un programa de distribución de Bonos de Alimentación, se planteó la necesidad de elaborar un instrumento de asignación de este subsidio.

Surge así el primer Mapa de Pobreza elaborado por el Banco Central de Reserva en 1981 con información del Censo de Población y Vivienda de 1972 y otras fuentes estadísticas de ese período como la Encuesta Nacional de Consumo Alimentario (ENCA). Si bien en la práctica el programa de Bono Alimentario nunca fue implementado, este instrumento quedó como un importante antecedente de investigación en este campo y fue motivo para que, en 1986 el Banco Central de Reserva elabore un Nuevo Mapa de Pobreza en base a la información del Censo Nacional de 1981.

Este concepto de privación va mucho más allá de la falta de ingreso privado; incluye la necesidad de servicios básicos de salud, educación y otros servicios esenciales con los que la comunidad tiene que contar, para evitar que las personas sigan manteniendo el rango de pobreza. Reconoce la necesidad de empleo y participación. La pobreza, en cualquiera de sus enfoques conceptuales, es una realidad insoslayable en el valle.

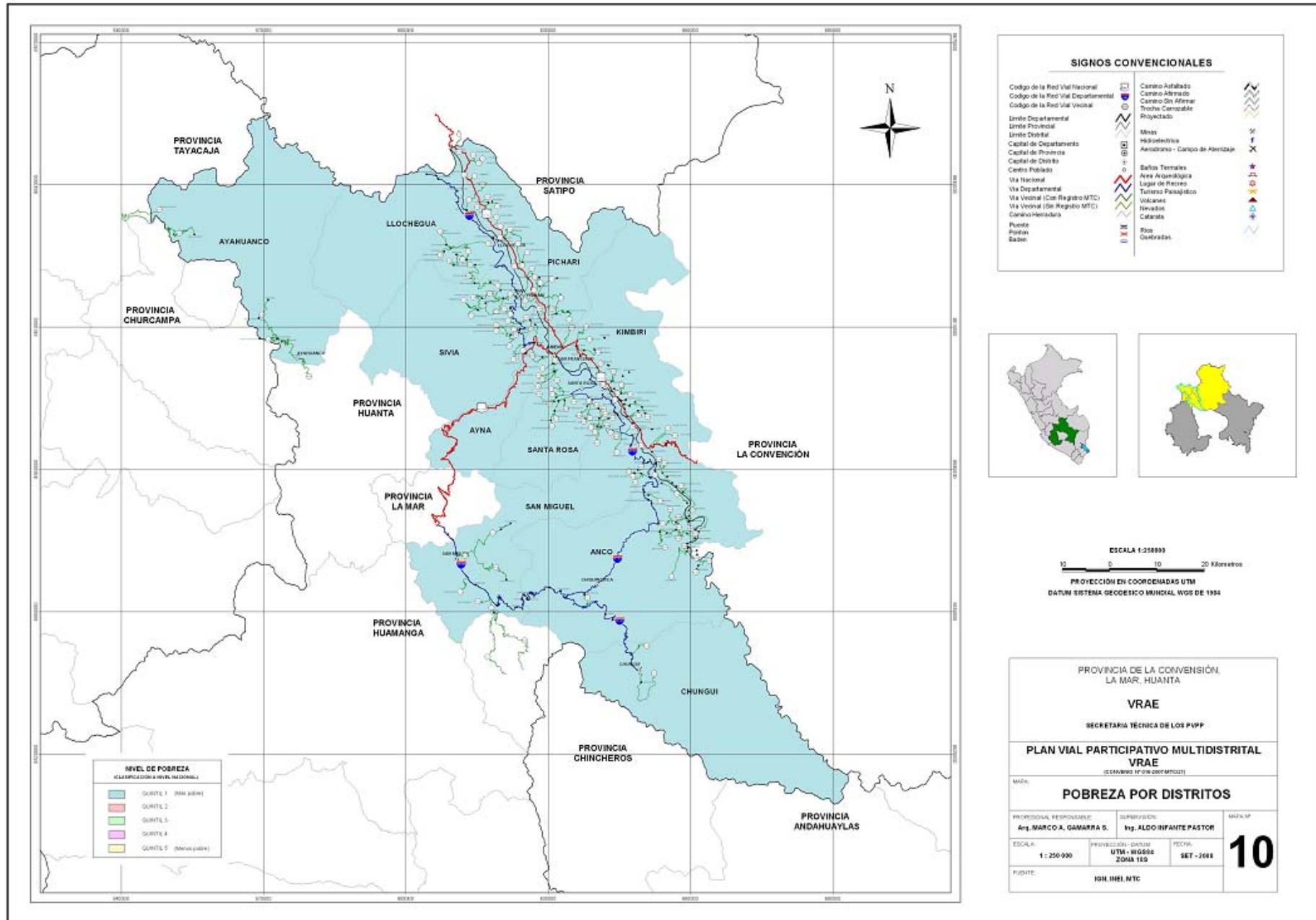
Las condiciones de habitabilidad de las familias reflejan un alto grado de precariedad, la mayoría habita en viviendas construidas en material tradicional adobe en las partes intermedias y madera en la parte baja, el acceso a los servicios básicos se viene dando con la implementación de pequeños sistemas de agua entubada, y la electricidad que se va extendiendo en algunos centros poblados importantes con el programa de electrificación rural del Ministerio de Energía y minas. Para el caso de los servicios higiénicos se continúa usando los silos en su mayor porcentaje.

De acuerdo al mapa de pobreza de Foncodes, se establecen cinco quintiles para determinar el nivel de pobreza de distritos y provincias, siendo el 1er quintil el que representa a los más pobres y el 5to el de los menos pobres. Los distritos del VRA en su totalidad se encuentran en el quintil mas bajo, por lo que se requiere una mayor presencia del estado para mejorar estos indicadores.

**Cuadro 1.2.4**  
**Índice de pobreza por distritos**

Distritos	Quintil
<b>La Mar</b>	1er
San Miguel	1er
Ayna	1er
Anco	1er
Chungui	1er
Santa rosa	1er
<b>Huanta</b>	1er
Sivia	1er
Llochegua	1er
Ayahuanco	1er
<b>La Convención</b>	1er
Pichari	1er
Kimbiri	1er

# PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE





### 1.2.2. Accesibilidad a los servicios básicos sociales: Salud y Educación

En los cuadros siguientes se presenta un cuadro resumen de la cantidad de habitantes, centros educativos y establecimientos de salud por distrito, en el que podemos apreciar el nivel de cobertura de educación y salud, comparado con los estándares nacionales.

El Valle del Río Apurímac, cuenta una red de salud de 58 establecimientos: 01 Hospital, 03 Centros de Salud y 54 puestos de salud.

La zona del VRAE, está dividida en la RED de salud de San Francisco y la RED de Salud Kimbiri-Pichari que pertenece a la región de Ayacucho y Cusco.

Actualmente el 50 % (35 establecimientos) de la infraestructura se encuentran en buen estado de conservación por ser construcciones de material noble y adecuadas, pero demandan la ampliación de sus ambientes y equipamiento básico. Es preciso mencionar que 28 establecimientos han sido construidos y equipados por el PDA, y 5 por diferentes fuentes de financiamiento. Así mismo el 8% de los establecimientos cuentan con el saneamiento Legal.

El 30% (22 establecimientos) se encuentra en regular estado de conservación, son ambientes de madera en deterioro, solicitando una infraestructura nueva.

El 20% (16 establecimientos) en mal estado de conservación, teniendo en cuenta que algunos establecimientos están funcionando en locales comunales.



Puesto de salud Quisto - Pichari

## Educación.

En el VRAE se tiene registrado 302 Instituciones Educativas entre PRONOEI, Nivel Inicial, Nivel Primario y Nivel Secundario; en estas Instituciones educativas laboran aproximadamente 1278 docentes, la población estudiantil se estima en 24,736 (54% masculino y 46% femenino). Ver Cuadro.

La mayoría de estas instituciones son unidocentes, es decir que un solo profesor atiende a varios grados y su promedio de alumnos es de 25 a 30,

Si bien es cierto que la infraestructura educativa y el equipamiento escolar han mejorado en 60%, sin embargo la calidad educativa continua siendo deficiente debido a la desmotivación de los docentes por los bajos salarios, deficiente formación profesional de una parte de ellos, insuficientes medios auxiliares de aprendizaje y escasa participación organizada de las APAFAs.

El 60% de la infraestructura educativa se encuentra en buen estado de conservación, por ser construcciones modernas, pero requieren de mantenimiento, permanente. El 45% equivalente a 179 Centros educativos, (358 aulas + ss.hh.+ Mob.) han sido implementadas por el PDA.

El 15% se encuentra en regular estado, son construcciones de adobe, madera y caña, las mismas que deben ser rehabilitadas y/o remodeladas.

El 05% se encuentra en mal estado, requiriendo construcciones nuevas.



El 10% de la infraestructura, se ha perdido por el abandono del Sector, especialmente en las comunidades más alejadas o inaccesibles, los mismos que funcionan en locales comunales y/o viviendas.

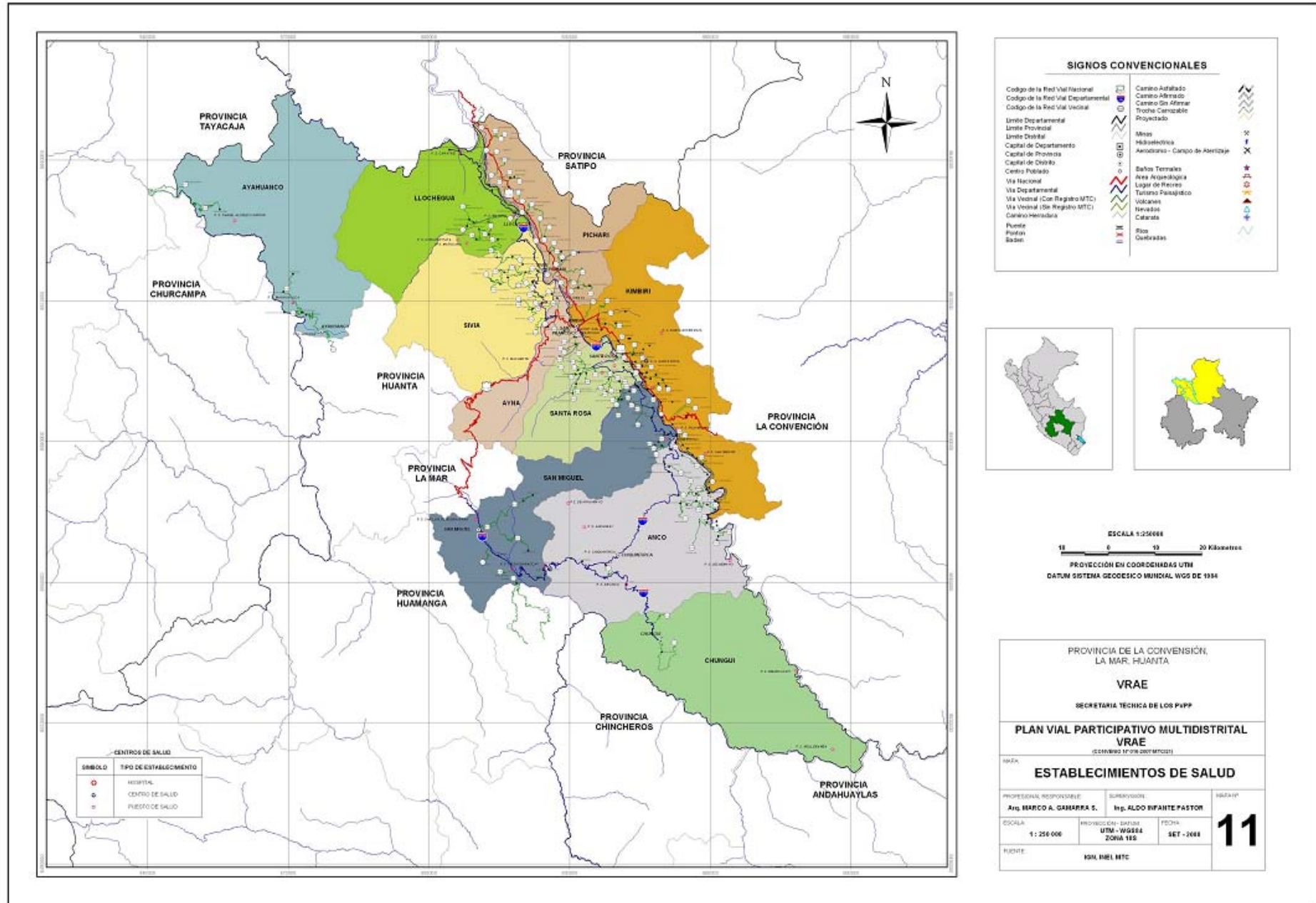
En el VRAE el analfabetismo es un problema grave el 33.4 % de la Población es analfabeta, encontrándose que el 38 % del total de las mujeres son analfabetas.

**Cuadro N° 1.2.5**  
**Infraestructura educativa y de salud por centros poblados (Resumen)**

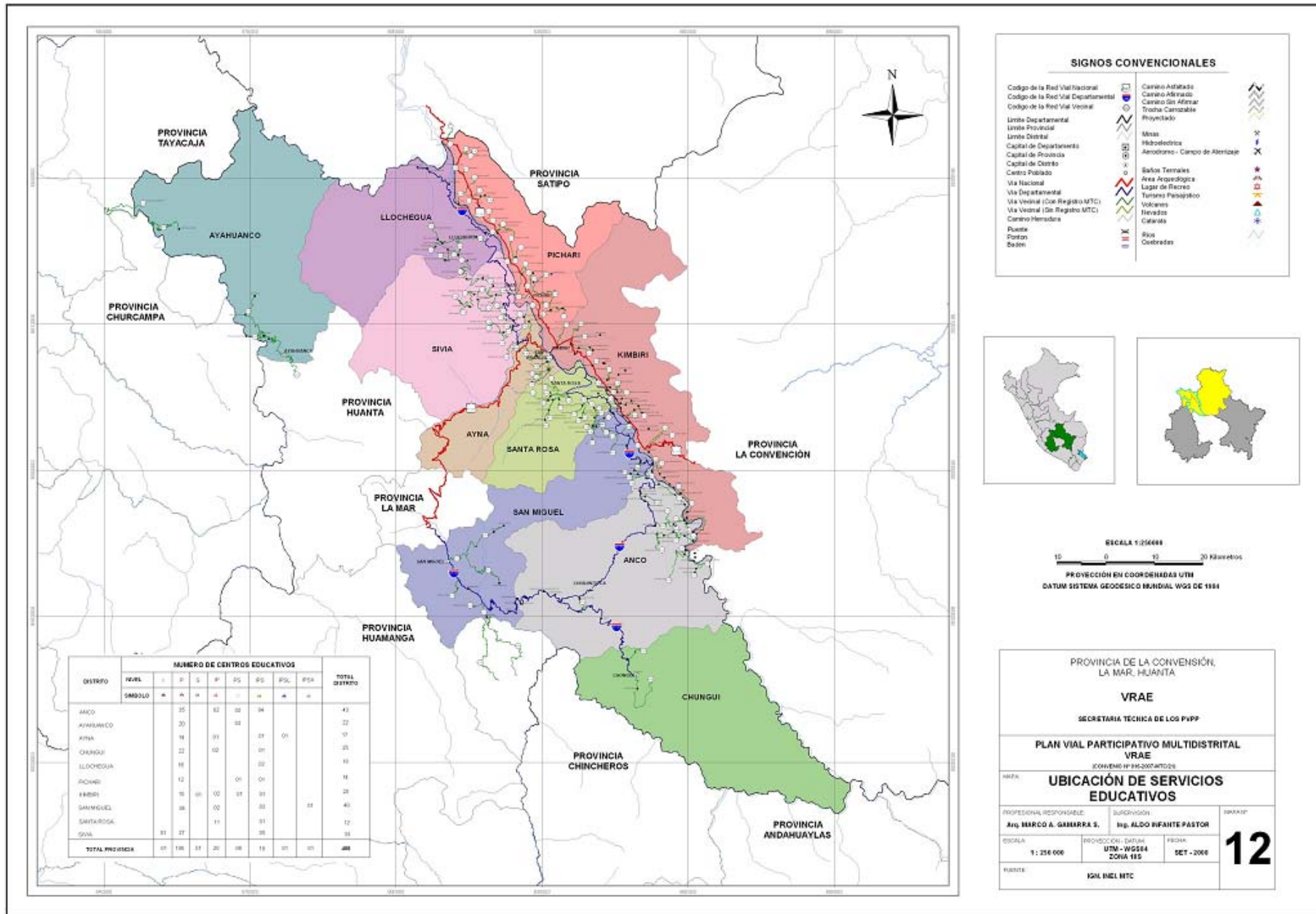
Distrito / CC.PP.	Población 2008	Instituciones Educativas				Población Escolar (N° alumnos)				Establecimiento de Salud		
		Total	Unidoc.	Polidoc. Multigrado	Polidoc. Mult. Completo	Total	Unidoc.	Polidoc. Multigrado	Polidoc. Mult. Completo	Hospital	Centro	Posta
San Miguel	19.427	34	10	08	16	4334	233	439	3684	01		06
Anco	14.682	53	17	11	26	4106	327	673	2431			10
Ayna	8.708	19	7	04	09	2694	110	271	2082		01	02
Chungui	7.404	28	12	06	10	1401	255	251	895			08
Santa Rosa	10.965	20	9	5	6	2493	108	114	2271		01	06
Pichari	15.103	28	04	10	14	2,189	62	610	1,517		01	06
Kimbiri	14.269	37	09	17	11	3851	202	1486	2163		01	09
Ayahuanco	3.820	26	14	7	5	1476	392	442	642			07
Sivia	10.397	33	7	13	10	2317	186	424	1700		01	05
Llochegua	12.150	24	10	03	11	2062	235	220	1607		01	10
<b>TOTAL</b>	<b>116,925</b>	<b>302</b>	<b>99</b>	<b>84</b>	<b>118</b>	<b>24736,189</b>	<b>2110</b>	<b>4930</b>	<b>17476,517</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>54</b>

Fuente: Web - Ministerio de Educación /Estadísticas – web. Minist. Salud/Estadísticas

# PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE



# PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE



**Cuadro N° 1.2.6**  
**PEA por distritos y provincia**

Distritos	PEA POR SECTORES							Total
	Agropec.	Minera	Pesquera	Turismo	Manuf.	Const.	Otros	
<b>La Mar</b>								
San Miguel	3834	2	0	112	120	80	1954	6102
Anco	2202	0	0	6	64	8	742	3022
Ayna	1435	1	2	257	91	36	592	2414
Chungui	1435	1	2	257	91	36	214	2036
Santa rosa	2634	0	0	60	39	21	546	3300
<b>Huanta</b>								
Llochegua	2746	0	12	0	0	34	54	2,848
Sivia	4359	1	0	61	145	15	1199	5780
Ayahuanco	9	0	1	0	0	1	76	87
<b>La Convención</b>								
Pichari	4123	0	0	0	0	65	345	4,533
Kimbiri	6174	4	29	21	46	69	2454	8797

Fuente: Elaboración propia en base a Censo 2005. INEI

Uno de los rubros en los que no se cuenta con información actualizada es la que corresponde a la Población Económicamente Activa a nivel distrital, la que evidentemente ha sufrido grandes cambios con respecto a la información de 1993, por la propia dinámica económica que ha vivido el valle en los últimos años.

La principal actividad económica es la agricultura, el mismo que agrupa al 75% de la población económicamente activa, le siguen en orden de importancia la actividad comercial con el 13% de la PEA dedicada a esta actividad, el resto de las actividades como ganadería, transportes, servicios, etc., fluctúan entre 2 y 3% de la PEA.

## 1.3

**Análisis de la vialidad****1-3-1 Oferta actual de la infraestructura vial rural****1.3.1.1 Nivel de articulación vial del valle en el ámbito regional**

La vía principal y única que interrelaciona el VRAE, con el resto del país es la carretera nacional PE-28B, en el tramo comprendido entre la ciudad de Huamanga y los distritos de Ayna- san Francisco, Kimbiri hasta punta de carretera en el sector de cielo puncu, cuya proyección es empalmar con la carretera que parte de la localidad de Quillabamba.

La variante de esta vía nacional tiene el código PE-28C, que inicia en la localidad de Kimbiri, recorriendo la rivera del río sobre territorio del distrito de Pichari hasta el sector denominado puerto Ene, se tiene proyectada la continuación de esta vía hasta conectar con la carretera central.

En el recorrido de la carretera nacional en la capital del distrito de Tambo inicia una carretera troncal de nivel departamental signado con el código AY-100 que concluye en el pueblo de Chungui, pasando por la ciudad de San Miguel Capital del distrito del mismo nombre. De esta carretera en el sector denominado Pacobamba se vifurca una nueva troncal de nivel departamental con el código AY-101 que comunica al Pueblo de Chiquintirca, Capital del distrito de Anco, pasando por el Distrito de Santa Rosa para empalmar nuevamente con la PE-28B en la ciudad de San Francisco.

En síntesis la conectividad del valle con el resto del País es a través de la carretera PE-28B, que une el VRAE, con la ciudad de Huamanga – Ayacucho, Con la provincia de la Convención aún no se encuentra interconectada, cuando esto suceda se afirmará la importancia de la salida a la costa peruana vía Huamanga, la conexión con la Provincia de Satipo actualmente es por vía pluvial, es decir se aprovecha el caudal del Río Apurímac, el Ene y el Perené para establecer la conexión usando embarcaciones pequeñas y precarias.

**(i) Situación actual de la infraestructura vial.**

Un primer punto de visualizar la conectividad es establecer la articulación de la red vial con las localidades distritales y provinciales que se ubican en los límites de su jurisdicción la misma que se presenta en el siguiente diagrama.

Todos los distritos conformantes del VRAE están conectados con el resto del País a través de la ciudad de Huamanga, ya que no se tiene otras vías que relacionen con otras capitales de Región como el caso del Cusco y Junín.

La conectividad de los distritos de Kimbiri y Pichari siendo parte de la Provincia de la Convención se dan con el departamento de Ayacucho

(Huamanga y Huanta); estos distritos no están conectados al distrito capital.

La información de esta parte del estudio se basa en el inventario de la red de caminos vecinales existentes en el VRAE, realizado por un equipo, y la participación de los miembros de la secretaría técnica, la misma que culminó en mayo del año 2008.

**Cuadro N° 1.3.1**  
**Clasificación de la red vial por ámbitos y tipos de superficie**

Ámbito/Red Vial	Tipo de superficie de Rodadura									
	Asfaltado		Afirmado		Sin Afirmar		Trocha		Total	
	Km.	%	Km.	%	Km.	%	Km.	%	Km.	%
<b>Perú</b>	<b>10189</b>	<b>13</b>	<b>18533</b>	<b>23.7</b>	<b>13809</b>	<b>17.7</b>	<b>35596</b>	<b>45.6</b>	<b>78127</b>	<b>100</b>
Nacional	8141	10	6640	8.5	1860	2.4	326	0.4	16967	21.7
Departamental	1106	1.4	6015	7.7	4291	5.5	2839	3.6	14251	18.2
Vecinal	942	1.2	5878	7.5	7658	9.8	32431	41.5	46909	60
<b>Región Ayacucho</b>										
Nacional	425	57	321	43	0	0	0	0	746	100
Departamental	0	0	524	49.9	526	50.1	0	0	1,050	100
Vecinal	8.5	0.1	1093	17.1	2888	45.3	2384	37.5	6,374	100
<b>VRAE</b>										
Nacional	0	0	234	13.8	0	0	62.75	3.99	296.77	13.3
Departamental	0	0	190.3	12.0	129.91	8.25	33.227	2.11	353.48	22.5
Vecinal	0	0	172.2	10.9	312.91	19.6	550.84	31.9	1,035.64	64.3

Como se observa en el cuadro precedente, la red del VRAE, representa el 24.6 % de la red vial de la Región Ayacucho, tomando en consideración que Pichari y Kimbiri son distritos de la región Cusco, sin embargo como referencia es importante destacar, en el VRAE los caminos vecinales que predominan son los que se encuentran en condiciones de trocha y representan el 37.7 % del total de la red vial, estas carreteras tienen obras de arte y algunos con señalización, pero carecen de tratamiento en la superficie de rodadura, y como estas se construyeron por las laderas de los cerros y sobre material suelto, son muy vulnerables a la erosión. La inestabilidad de estas carreteras son una constante en el VRAE, sobre todo en los caminos de acceso a los centros poblados.

#### **Descripción de los ejes viales que atraviesan o cruzan el VRAE**

En la actualidad no se tienen vías que atraviesen el valle literalmente, se cuenta con la carretera PE-28B y la variante PE-28C, de entrada y salida que llega hasta los límites de los distritos que conforman el VRAE, es decir por el distrito de Kimbiri llega hasta el abra de cielo punco que en su proyección conectará con el tramo que viene de Quillabamba, por el otro extremo la variante PE-28C llega hasta puerto



Ene en el límite distrital con el distrito de Río Tambo, que en su proyección conectará con la carretera central.

### **Sistema Nacional**

Se tiene en cuenta que este sistema pertenecen las carreteras de interés nacional, así como carreteras longitudinales y de penetración. En el VRAE se registra la carretera con el código PE-28B y la variante PE-28C.

Estas dos carreteras son las que unen a los principales centros poblados del Valle, La conexión principal parte de la Ciudad de Huamanga llegando hasta San Francisco y Kimbiri, continuando río arriba por el territorio de Kimbiri, hasta el habrá de Cielo puncu, donde se conectará con la carretera que se viene construyendo desde Quillabamba, La longitud total dentro del territorio del Valle de esta carretera es de 223.6 Km.

Hacia el otro extremo se desarrolla la variante PE-28C, que se empalma en la ciudad de Kimbiri y atraviesa todo el territorio del distrito de Pichari, hasta Puerto Ene, con una longitud de 73.140 Km. proyectándose su conexión con la Provincia de Satipo, a través del distrito de Pangoa.

Desde el punto de vista funcional, estas carreteras constituyen la columna vertebral del sistema, a ella se conectan todos los caminos vecinales, con algunas excepciones que se bifurcan de las troncales,

### **Sistema Departamental**

Llamadas así, aquellas carreteras que constituyen la red vial circunscrita a la zona de un departamento. Une capitales de provincias o zonas de influencia económico-social dentro del mismo departamento; o aquellas que rebasan la demarcación departamental.

En el presente caso las vías clasificadas en este nivel conectan los distritos de la provincia de La Mar y los distritos de Huanta, estas son: San Miguel, Chungui, Anco, Santa Rosa, Sivia y Llochegua, lo que significa que la conectividad entre las capitales de Distrito es fluida con algunas dificultades en época de lluvias.

En el VRAE, se tiene tres troncales, clasificadas con los códigos AY-100, AY-101 Y AY-119 y tienen las siguientes características.

El primero parte de la capital del distrito de Tambo, pasa por San Miguel, capital de la Provincia de la Mar y llega hasta el distrito de Chungui, tiene una longitud de 135.49 Km. El primer tramo es decir de Tambo hasta el desvío a Chiquintirca, Capital de Anco, es una carretera afirmada en regular estado de conservación, su ancho promedio de 6.00 Mts, cuenta con señalización y sus respectivas obras de arte.

La segunda AY-101, se empalma con la anterior (AY-100) en el sector denominado Pacobamba, pasando por Chiquintirca, capital del distrito de Anco, llega a Santa Rosa y empalma nuevamente con la carretera nacional PE-28B en la ciudad de San Francisco, su estado de conservación es variada, en el tramo inicial hasta San Antonio, presenta regular estado de conservación por ser una vía usada para la construcción del gaseoducto, el resto del tramo se encuentra deteriorado y requiere de intervención inmediata, el ancho promedio de 6.00 Mts.

La tercera vía departamental, es la AY-119, que partiendo del Centro Poblado denominado Rosario en el Distrito de Ayna – San Francisco, sobre la carretera Nacional PE-28B, se desarrolla hacia las capitales de los distritos de Sivia y Llochegua respectivamente, llegando hasta el centro poblado de Unión Mantaro, que en su proyección deberá empalmarse con la ciudad de Huanta. La longitud total existente actualmente es de 79.88 Kms, de los cuales 26.7 Km, se encuentran afirmados en regular estado de conservación, 19.9 Km. Entre Sivia y Llochegua, sin afirmar, con dificultad de tránsito en época de lluvias, los restantes 33.22 Km. Es una trocha en pésimo estado de conservación, no cuenta con las obras de arte y no existe puentes sobre los ríos que atraviesan la carretera, su transitabilidad es por épocas solamente.

### **Sistema Vecinal**

El total de caminos vecinales en el valle es de 1, 035.64 Km, distribuidos en los 10 distritos que conforman el VRAE.

Los caminos registrados corresponden a 25 tramos de los cuales 23 son del distrito de Pichari y 02 de San Miguel, representan solo el 8 % de la red vial existente con 135.96 Km. Lo que significa que en los últimos años se han construido carreteras intensamente.

Los caminos vecinales No Registrados totalizan una longitud de 900.54 Km. Que representa el 53.4 % del total de la red vial del VRAE.

Según el tipo de superficie, las Trochas representan el 38.4 %, sin afirmar 26.3 % lo que significa que el 35.4 % son carreteras sin tratamiento de la superficie de rodadura, las condiciones climáticas y el propio uso, sumado a ello el escaso mantenimiento representan alto riesgo para el transporte de pasajeros y de carga.

Como se describió anteriormente la mayoría de los caminos vecinales son rutas de acceso, que partiendo de la troncal que son las vías nacionales y Departamentales conectan uno a mas centros poblados en su recorrido.

**Cuadro Nº 1.3.2**  
**Principales ejes viales de Articulación en el VRAE**

Tipo de Eje	Tramos		Extensión (Km.)	Situación de la vía	
				Superficie	Pavimento
Transversal	Red Vial Nacional <b>PE-28B</b>	Emp. PE-3S (Pacaycasa) - La Quinua - Tambo - <b>Ayna - San Francisco - Koshireni</b> - Dv. Quellouno - Echarate - Quillabamba - Maranura - Ollantaytambo - Urubamba - Yucay - Calca - Lamay - Coya - Pisac - San Salvador - Emp. PE-3SE (Huambutio).	(223.60)	Afirmado	Transitable
	<b>PE-28C (ramal)</b>	<b>Emp. PE-28B (San Francisco) - Pichari - Quisto Central - Natividad</b> - Cubantilla - San Martín de Pongoa - Emp. PE-5S (Mazanari).	73.140	Afirmado	Transitable
	Red Vial Departamental <b>AY-100</b>	Emp. PE-28B (Tambo) - San Miguel - Retama - Nuñunga - Pacchac - Puncli - Huatcca - Chungui - L. D. con Apurímac (Hacienda Picus) (Hacia Huaccana).	135.49	Afirmado/ Sin Afirmar	Transitable
Longitudinal	<b>AY-101</b>	Emp. PE-28B (L. D. con Cusco en San Francisco) - Santa Rosa - Palmapampa - San Martín - Chiquintirca - Emp. AY-100 (Puncli).	138.146	Afirmado	Transitable
	<b>AY-119</b>	Emp. PE-3S (Huanta) - Luricocha - Huayllay - San José de Secce - Jasarayac - Rodeo - Mashuacanche - Putis - Pampa Aurora - Sivia - Tribolina - Emp. PE-28B (Rosario).	79.88	Afirmado/ Trocha	Transitable

**(iii) Indicadores de transporte**

Los indicadores de transporte en el VRAE nos muestra que se encuentra por encima de los indicadores tanto nacional como regional (Ayacucho), la longitud de carreteras por Km<sup>2</sup> llega a 0.13, ello significa que gran parte del territorio cuenta con vías carrozables, sin embargo hay que destacar que la densidad vial se concentra en la parte de la selva de los distritos que lo conforman, siendo totalmente diferente con las partes altas (Sierra) que no cuentan con carreteras por que estas no están ocupadas.

**Cuadro Nº 1.3.3**  
**Indicadores de Transporte**

Indicadores		Perú	Región	VRAE
(Km. / Km <sup>2</sup> ) Superficie.		0,1	0,1	0,13
(Km. / Hab.)*1,000		3,10	2,88	9.0
Superficie	Miles Km <sup>2</sup>	1.280,10	63,35	7,923
Población 2005	Miles Hab.	25.232,20	1526,40	114,431
Densidad Poblacional	Hab./Km <sup>2</sup>	19,7	24,1	14,44
Red Vial 2007	Km.	78.127,00	6961,56	1,685,88

Elaboración: Secretaría Técnica

### 1.3.1.2 Análisis del sistema Vial del VRAE

Del análisis comparativo del sistema vial al interior del VRAE, observamos que se ha producido un crecimiento significativo en lo que se refiere a carreteras de acceso sobre todo, en algunos distritos paralelamente se vienen ejecutando acciones de rehabilitación, actualmente la inversión en nuevas carreteras por parte de los gobiernos locales es del orden del 50 % de sus presupuestos anuales.

#### (i) Participación de los caminos en el sistema vial.

El siguiente cuadro nos muestra la participación por tipo de red vial (jerarquía) y tipo de superficie que tiene el sistema vial del VRAE. Se puede observar que los caminos vecinales representan el 61.4 % del total del sistema, de los cuales 596.55 Kms. Tienen la condición de afirmado y el resto son carreteras sin afirmar y trochas en mal estado de conservación.

Solo el 8.0 % de los caminos vecinales se encuentran registradas en el clasificador de rutas, el resto, es decir 106 rutas mantienen la situación de no registrado.

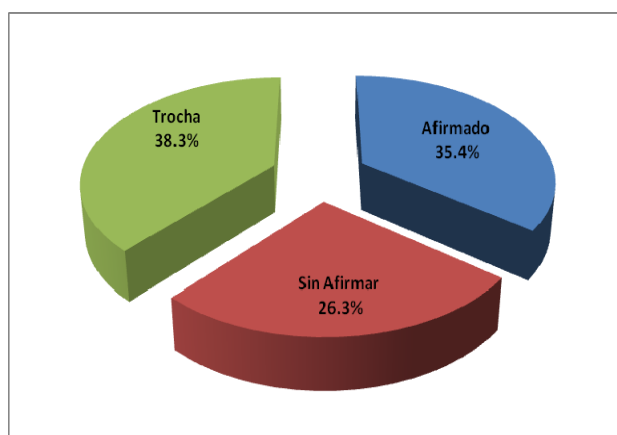
**Cuadro N° 1.3.4**

#### CLASIFICADOR DE LA RED VIAL POR TIPO DE SUPERFICIE

Tipo de Red Vial	N° de Rutas	Longitud (Km.)	Tipo de superficie (Km.)				%
			Asfaltado	Afirmado	Sin afirmar	Trocha	
Nacional	2	296.770	-	234.020	-	62.750	17.6%
Departamental	3	353.48	-	190.333	129.913	33.227	21.0%
<b>Vecinal</b>	<b>131</b>	<b>1,035.64</b>	-	<b>172.192</b>	<b>312.916</b>	<b>550.840</b>	<b>61.4%</b>
. Registrada	25	135.10	-	72.38	57.42	5.30	8.0%
. No registrada	106	900.54	-	99.81	255.50	545.54	53.4%
<b>TOTAL</b>	<b>136</b>	<b>1,685.88</b>	<b>-</b>	<b>596.55</b>	<b>442.83</b>	<b>646.82</b>	
			<b>0.0%</b>	<b>35.4%</b>	<b>26.3%</b>	<b>38.4%</b>	

Elaboración: Propia.

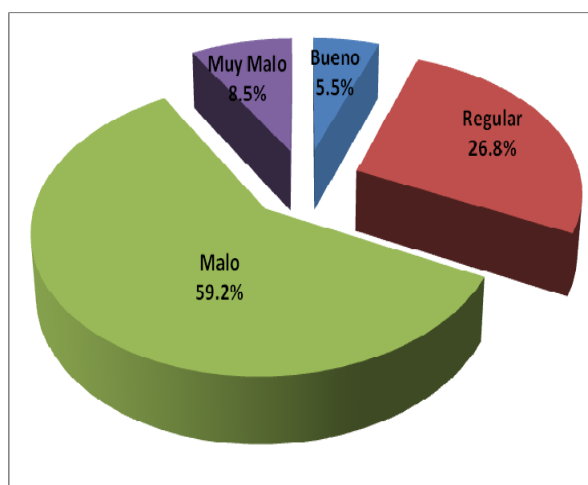
Información de Base: Levantamiento Georeferenciado de la red vial de la Provincia de Castilla - Provias Des.



El nivel de transitabilidad según el estado de conservación del sistema vial de la provincia es mostrada en el cuadro siguiente. Se puede observar la cantidad de kilómetros por estado del camino, un indicador que nos señala el estado de operación y mantenimiento de los caminos y las condiciones de transitabilidad del mismo.

**Cuadro N° 1.3.5**  
**Estado de conservación de los caminos**

Tipo de Red Vial	N° de Rutas	Longitud (Km.)	Estado de conservación del camino (Km.)				%
			Bueno	Regular	Malo	Muy Malo	
Nacional	2	296.77	-	225.920	70.850	-	17.6%
Departamental	3	353.475	78.93	111.407	129.91	33.23	21.0%
<b>Vecinal</b>	<b>131</b>	<b>1,033.47</b>	<b>14.20</b>	<b>114.51</b>	<b>796.67</b>	<b>110.27</b>	<b>61.3%</b>
. Registrada	25	135.10	14.20	58.15	62.75	-	8.0%
. No registrada	106	900.54	-	56.37	733.92	110.27	53.3%
<b>TOTAL</b>	<b>136</b>	<b>1,685.88</b>	<b>93.13</b>	<b>451.84</b>	<b>997.43</b>	<b>143.50</b>	<b>5.5% 26.8% 59.2% 8.5%</b>



Como se puede observar, en su mayoría los caminos vecinales se encuentran en mal estado de conservación producto de la precariedad constructiva y sobre al escaso mantenimiento que estas reciben, sumado a ello la calidad de suelos, arcillosos con poco a nada de material grueso, expuesto a las lluvias su deterioro es inminente, de ahí la necesidad de intervención con tratamiento de las superficies de rodadura y la construcción y/o mejoramiento de las obras de arte.

La transitabilidad a nivel del valle es sumamente dificultosa, sobre todo sobre las vías de acceso, que partiendo de las troncales su uso es incierto sobre todo en la época de lluvias, el mantenimiento sobre estas carreteras consiste en posibilitar el paso con la limpieza y rose en la modalidad de faenas por

parte de los usuarios, con apoyo de maquinaria por la Municipalidad correspondiente, en esas condiciones la transitabilidad es incierta.

Los caminos de acceso en su mayoría son de 1 a 8 Kms. Y conectan a pequeños caseríos, ello no posibilita una intervención técnica ni política desde el punto de vista de las prioridades, son los propios usuarios los que de alguna manera posibilitan la transitabilidad sobre estas vías.

A lo largo de las 106 rutas y los 900 Kms. No registrados se asientan un total de 172.5 centros poblados de diversa categoría que son ocupadas por el 62 % de la población.

### **Definición del nuevo Clasificador de Rutas y de la Malla Topológica Vial de la provincia**

El valle de acuerdo a sus propias características, como la concentración de los centros poblados a lo largo de la rivera del río Apurímac, el asentamiento en pequeños caseríos propios de procesos de colonización que de a poco se van consolidando en la medida que se va ampliando la frontera agrícola y se va ampliando a su vez los caminos que permitan extraer los recursos como la madera y otros.

Se tiene una sola vía nacional que conecta el valle con la red nacional, es decir la PE-28B, que al interior del valle atraviesa el distrito de Ayna y llega hasta San Francisco, para luego continuar por el distrito de Kimbiri hasta el habrá de cielo Puncu en donde se conectará con la carretera en construcción que viene de la ciudad de Quillabamba.

Las demás vías son internas, es decir de acceso a los centros poblados, es importante destacar que el distrito de Ayahuanco no tiene articulación a través de vías carrozables con el resto de los distritos del valle, para llegar los centros poblados de este distrito se debe llegar por Huamanga vía Huanta.

Cuadro N° 1.3.6

CLASIFICADOR DE RUTAS DE LA RED VIAL DEL VRAE  
INFORMACION DE LA LONGITUD CON GPS

N°	Código de Ruta	Tramo		Longitud (Km.)	Ancho vía (m)	Tipo de superficie (Km.)			
		Desde	Hasta			Asfaltado	Afirmado	Sin afirmar	Trocha
<b>RED VIAL VRAE: (1) + (2) + (3)</b>				<b>1,685.8</b>		-	<b>596.55</b>	<b>442.8</b>	<b>646.80</b>
						0.0%	35.4%	26.3%	38.4%
<b>(1). RED VIAL NACIONAL</b>				<b>296.77</b>			<b>234.02</b>	-	<b>62.75</b>
1	PE.28B	PE-28B(Tambo)	Villa Kintiarina (Abra Cielo punca)	223.63	6.0		160.88	-	62.75
1	PE.28C	PE-28B(Kimbiri)	Puerto Ene	73.14	6.0	-	73.140	-	-
<b>(2). RED VIAL DEPARTAMENTAL</b>				<b>353.47</b>		-	<b>190.33</b>	<b>129.9</b>	<b>33.22</b>
1	AY-100	PE-28B(Tambo)	Chungui	135.49	6.0	-	84.67	50.82	-
2	AY-101	PE-28B San Francisco	Emp. AY-100(Pacobamba)	138.09	6.0	-	78.92	59.16	-
3	AY-119	Emp.PE-28B (Rosario)	Canaire	79.88	6.0	-	26.73	19.91	33.22
<b>(3). RED VIAL VECINAL TOTAL</b>				<b>1,035.6</b>		-	<b>172.19</b>	<b>312.9</b>	<b>550.83</b>
<b>(3.1.). RED VIAL VECINAL REGISTRADA</b>				<b>135.09</b>		-	<b>72.380</b>	<b>57.41</b>	<b>5.300</b>
1	CU-568	Emp. PE-28C(Dv. Catarata)	C.P. Catarata - Nueva Alianza	14.200	4.5	-	14.200	-	-
2	CU-569	Emp.PE-28C(Dv. Sankirishi)	Sankiroshi C.N.	7.396	4.5		-	7.396	-
3	CU-570	Emp.PE-28C(Dv. Paraiso)	Monkirinchi	6.960	4.5	-	6.960	-	-
4	CU-571	Emp.PE-28C(Dv. Ccatun Rumi)	Emp. PE-28C San Martín	8.700	4.5	-	3.400	-	5.300
5	CU-572	Emp.PE-28C(Dv. Tupac Amaru)	Tupac Amaru	3.470	4.5	-	3.470	-	-
6	CU-573	Emp.PE-28C(Dv. Sankirhuato)	Sankirhuato	1.580	4.5	-	1.580	-	-
7	CU-574	Emp.PE-28C(Dv. Nogalpampa)	Nogalpampa	3.340	4.5	-	3.340	-	-
8	CU-575	Emp.PE-28C(Dv. Puerto Mayo)	Puerto Mayo	2.010	4.5	-	2.010	-	-
9	CU-576	Emp.PE-28C(Dv. Pueblo Libre)	San Pedro	14.200	4.5	-	14.200	-	-
10	CU-577	Emp.PE-28C(Dv. Quisto Central)	San Cristobal - Progreso	6.100	4.5	-	6.100	-	-
11	CU 578	Emp.PE-28C(Dv. Puerto Quisto)	Puerto Quisto	0.630	4.5	-	-	0.630	-
12	CU-579	Emp.PE-28C(Dv. Shinungari)	Shinungari	1.500	4.5	-	1.500	-	-
13	CU-580	Emp.PE-28C(Dv. Quinquiviri)	Quinquiviri	3.880	4.5	-	3.880	-	-
14	CU-581	Emp.PE-28C(Dv. Pueblo Libre)	Porvenir	3.420	4.5	-	3.420	-	-
15	CU-582	Emp.PE-28C(Dv. Puerto Mantaro)	Puerto Mantaro	1.200	4.5	-	-	1.200	-
16	CU-583	Emp.PE-28C(Dv. Río Negro)	Río Negro	2.410	4.5	-	-	2.410	-
17	CU-584	Emp.PE-28C(Dv. Cuvivari)	Cuvivari	0.200	4.5	-	0.200	-	-
18	CU-585	Emp.PE-28C(Dv. Santa Inés)	Santa Inés	3.830	4.5	-	3.830	-	-
19	CU-586	Emp.PE-28C(Dv. Villa Vista)	Villa Vista	5.320	4.5	-	-	5.320	-
20	CU-587	Emp.PE-28C(Dv. Mimirimi)	Mimirimi	3.690	4.5	-	-	3.690	-
21	CU-588	Emp.PE-28C(Dv. Puerto	Puerto Cocos		4.5	-			-

**PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE**

		Cocos)		0.580			0.580	-	
22	CU-589	Emp. PE-28C(Dv. Quepashuari)	Quepashuari	3.710	4.5	-	3.710	-	-
23	CU-590	Emp. PE-28C(Dv. Tsirotiari)	Tsirotiari	0.370	4.5	-	-	0.370	-
24	AY-522	Emp. AY-100 (Dv. Challhuas)	Challhuas	8.511	4.5			8.511	
25	AY-513	Emp. AY-512 (Dv. Pampas)	Pampas	27.889	4.5			27.889	
<b>(3.2.). RED VIAL VECINAL NO REGISTRADA</b>				<b>900.54</b>	<b>4.5</b>		<b>99.812</b>	<b>255.5</b>	<b>545.53</b>
1	PI-R01	Emp. PE-28B (Dv. Agua Dulce)	C.P. Agua Dulce	3.560	4.5			3.560	
2	PI-R02	Emp. CU-568 (Dv. Libertad)	Emp. CU-569 Libertad	13.600	4.5		13.600	-	-
3	PI-R04	Emp. PE-28C(Dv. Omayá)	Pichari	3.500	4.5			3.500	
4	PI -R06	Emp. CU-570 (Dv. San Martín)	San Martín	6.230	4.5		6.230		
5	PI -R03	Emp. PE-28C (Porvenir)	Parijari C.N.	2.500	4.5	-	2.500	-	-
6	PI-R05	Emp. PE-28C(Dv. Cuviriari)	C.N. Cuviriari	3.400	4.5	-	-	3.400	-
7	PI-R07	Emp. PE-28C(Dv. Casatambo)	Casatambo	7.008	4.5	-	-	7.008	-
8	SF-R01	Em. PE-28B (San Francisco)	Santa Rosa	18.870	4.5		18.870	-	-
9	SF-R02	Emp. SF-01(Dv. Guindamita)	Guindamita	7.984	4.5				7.984
10	SF-R03	Emp. SF-02(Emp. Sf-04)	Ahuaruchayocc	3.400	4.5				3.400
11	SF-R04	Emp.(Pasñato)	C.P. Arroyo Negro	4.083	4.5				4.083
12	SF-R06	Emp.(Carmen Pampa)	Sol Naciente	3.188	4.5				3.188
13	SF-R08	Emp. PE-28B (Pampa Aurora)	Santa Teresa	9.065	4.5				9.065
14	SF-R12	Emp. PE-28B(Dv. Santa Teresa)	Emp. SF-06 - Santa Teresa	3.329	4.5				3.329
15	SF-R10	Emp. PE-28B(Naranjal)	San Mart'in	3.938	4.5				3.938
16	KI-R01	Emp. PE-28B(Desvio V.S.)	Villa el Salvador	7.412	4.5			7.412	
17	KI-R02	Emp. PE-28B(Puente Roca)	Cashiroveni	8.082	4.5	-	-	-	8.082
18	KI-R03	Emp. KI-02(Cashiroveni)	San Luis	8.821	4.5	-	-	-	8.821
19	KI-R05	Emp. PE-28B(Desvio V.A)	Camoniato	7.717	4.5	-	-	7.717	-
20	KI-R07	Emp. PE-28B(Desv. Ivanquiriari)	C.P. Ivanquiriari	1.285	4.5	-	-	-	1.285
21	KI-R09	Emp. PE-28B(Puente Mapituari)	Caperushiato	7.349	4.5	-	-	7.349	-
22	KI-R11	Emp. PE-28B(Puente Mapituari)	Los Angeles	3.070	4.5	-	-	3.070	-
23	KI-R13	Emp. PE-28B(Desv. Porvenir)	Nueva Esperanza	7.764	4.5	-	-	7.764	-
24	KI-R06	Emp. KI-08 (Desv. Porvenir)	C.P. Porvenir	0.416	4.5	-	-	-	0.416
25	KI-R04	Emp. KI-08 (Desv. Calif.)	C.P. California	4.622	4.5	-	-	-	4.622
26	KI-R15	Emp. PE-28B(Desv. Santa fé)	Santa Fé	2.553	4.5	-	-	-	2.553
27	KI-R17	Emp. PE-28B(Desv. Progreso)	Progreso	0.347	4.5	-	-	0.347	-
28	KI-R19	Emp. PE-28B(Puente Maquete)	Ccorichayocc	15.272	4.5	-	-	15.272	-
29	KI-R21	Emp. PE-28B(Desv. Manitea)	Manitea Baja	1.810	4.5	-	1.810	-	-
30	KI-R23	Emp. PE-28B(Puente Manitea)	Corazón Pata	8.292	4.5	-	-	8.292	-



PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

31	KI-R25	Emp.PE-28B(Desv. Sirenachay)	C.P. Sirenachayocc	0.167	4.5	-	0.167	-	-
32	KI-R27	Emp.PE-28B(Desv. Lobo)	Lobo Tahuantinsuyo	0.572	4.5	-	0.572	-	-
33	KI-R29	Emp.PE-28B (Puente Shirumpiari)	Palma de Oro	5.907	4.5	-	-	-	5.907
34	KI-R31	Emp.PE-28B(Desv.Huayanay)	Huayanay	7.520	4.5	-	-	-	7.520
35	KI-R08	Emp.PE-28B(Desv. Limatambo)	Limatambo	32.442	4.5	-	-	32.442	-
36	KI-R35	Emp.KI-20(Desv. Palestina)	Palestina Baja	3.723	4.5	-	-	-	3.723
37	KI-R33	Emp.KI-20(Desv. Pueblo Libre)	Pueblo Libre	3.721	4.5	-	-	-	3.721
38	AH-01	Emp. C.P. Histo	Viracochan	36.770	4.5	-	-	-	36.770
39	AH-03	Emp. AH-01 (Viracochan)	C.P. Ccacsá	21.698	4.5	-	-	-	21.698
40	AH-02	Emp. AH-01 (Viracochan)	Baños Iris (Puente)	11.780	4.5	-	-	-	11.780
41	AH-04	Emp. (Dv. Vista Alegre)	Vista Alegre	41.736	4.5	-	-	-	41.736
42	AH-06	Emp. (Dv. Paloma Alegre)	Paloma Alegre	16.263	4.5	-	-	-	16.263
43	LL-R01	Emp.AY-119(LLOchegua)	C.P- Junin	17.290	4.5	-	-	17.290	-
44	LL-R02	Emp.LL-04(Nuevo Amanecer)	Santa Teresa	5.897	4.5	-	-	-	5.897
45	LL-R04	Emp.LL-01(Puente Tacora)	Corazón Pata	18.092	4.5	-	-	-	18.092
46	LL-R03	Emp.LL-03(Villa Mejorada)	Villa Mejorada	1.601	4.5	-	-	-	1.601
47	SI-R01	Emp. PE-28B(Dv. Limonchayocc)	Ay-119 Puente San Carlos	3.228	4.5	-	-	-	3.228
48	SI-R03	Emp. AY-119(Matucana)	Arequipa Alta	5.295	4.5	-	-	-	5.295
49	SI-R05	Emp. AY-119(Dv.Pampa Hermosa)	Triboline alta	9.839	4.5	-	-	9.839	-
50	SI-R02	Emp. SI-03(Triboline Alta)	Unión Progreso	1.502	4.5	-	-	-	1.502
51	SI-R04	Emp. SI-03(Pampa Hermosa)	Matucana Alta	5.540	4.5	-	-	5.540	-
52	SI-R07	Emp. AY-119(Triboline Baja)	Granja Sivia	5.295	4.5	-	-	5.295	-
53	SI-R09	Emp. AY-119(tRiboline Baja)	Gloria Pata	4.093	4.5	-	-	-	4.093
54	SI-R11	Emp. AY-119(Cruz Ccasa)	Granja Sivia Alta	2.589	4.5	-	-	2.589	-
55	SI-R13	Emp. AY-119(Dv.Buenos aires)	Buenos Aires	4.457	4.5	-	-	-	4.457
56	SI-R15	Emp. AY.119(Dv.Compañía Alta)	Compañía Alta	2.074	4.5	-	-	2.074	-
57	SI-R17	Emp. AY-119.Compañía baja)	Chuvivana	7.357	4.5	-	-	-	7.357
58	SI-R19	Emp. AY-119(Sivia)	Mejorada	28.294	4.5	-	-	-	28.294
59	SI-R06	Emp. SI-12(Acon Rosario)	Ramadilla	11.904	4.5	-	-	11.904	-
60	SI-R08	Emp. SI-12(Sanamarca)	Puente Ramos Pampa	3.515	4.5	-	-	-	3.515
61	SI-R10	Emp. SI-12(Dv.Monte Rico)	Retiro	12.132	4.5	-	-	-	12.132
62	SI-R12	Emp. SI-12(Dv.Caservine)	San antonio	30.230	4.5	-	-	-	30.230
63	AN-01	Emp. AY-101(Anchihuay)	Tixibamba	39.795	4.5	-	39.795	-	-
64	AN-02	Emp. AN-01(Dv. Quillabamba)	Quillabamba	1.737	4.5	-	-	1.737	-
65	AN-08	Emp. AY-101(Dv. San Antonio)	Caccedela	16.268	4.5	-	16.268	-	-

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

66	AN-07	Emp.AN-02(Mejorada)	Pampa Aurora	4.695	4.5			4.695	
67	AN-03	Emp. AN-02(Mejorada)	Emp. AN-05	1.945	4.5			1.945	
68	AN-06	Emp. AN-01(Arwinmayo)	San Vicente	23.855	4.5			-	23.855
69	AN-05	Emp. AN-05 (Dv. Paltaypata)	Paltaypata	1.675	4.5			-	1.675
70	AN-04	Emp. AN-01 (Porvenir)	Patahuasi	12.428	4.5			12.428	
71	AN-09	Emp. AY-101 (Unión Cerro)	San Jose	5.608	4.5			-	5.608
72	AN-10	Emp. AN-R01 (Dv. Matenimi)	C.P. Matenimi	2.175	4.5				2.175
73	AN-11	Emp. AY-101 (Iran)	Nain	2.602	4.5			2.602	
74	AN-13	Emp. AY-101 (Huayahuara)	Punquiccocha	7.896	4.5				7.896
75	SM-01	Emp. AY-100 (Dv. Uras)	Llullucha	29.163	4.5			29.163	
76	SM-02	Emp. SM-01 (Dv. Cochas Alto)	Cochas Alto	20.252	4.5			20.252	
77	SM-03	Emp. AY-100(Dv. Macclopampa)	Maclopampa	4.553	4.5			-	4.553
78	SM-04	Emp. AY-513 (Dv. Sarabamba)	Sarabamba	34.822	4.5				34.822
79	SM-05	Emp. AY-101(Sani)	Sani	4.701	4.5			4.701	
80	SM-08	Emp SM-05 (Dv. Jerusalem)	Jerusalen	3.725	4.5			-	3.725
81	SM-06	Emp. SM-05 (Samabamba)	Union Vista Alegre	1.853	4.5			-	1.853
82	SM-07	Emp. AY-101 (Dv.Villa Rica)	Villa Rica	4.214	4.5			4.514	
83	SM-09	Emp. AY-101 (Dv.Caña Piriato)	Caña Piriato	2.503	4.5			-	2.503
84	SM-11	Emp. AY-101 (Dv. Chaupimayo)	Chaupimayo	6.525	4.5			6.525	
85	SM-08	Emp. SM-11 (Chontabamba)	Chontabamba	1.268	4.5			1.268	
86	SM-13	Emp. AY-101 ( Dv. Canccasa)	Iribamba	11.340	4.5				11.340
87	SM-15	Emp. AY-101 (Samugari)	Iribamba SC	11.340	4.5				11.340
88	SR-11	Emp. SR-01 (Dv. Luz Verde)	Luz Verde	3.319	4.5				3.319
89	SR-22	Emp. SR-03 (Dv. Ccahuasana)	Yanasacha	2.083	4.5				2.083
90	SR-09	Emp. SF-01 (Dv. SanJuan de O)	San Juan de O	7.189	4.5				7.189
91	SR-20	Emp. SR-03 (Dv. Encarnación)	Encarnación	1.554	4.5				1.554
92	SR-07	Emp. AY-101 (Dv. San Jose)	San Jose	11.998	4.5				11.998
93	SR-14	Emp. SR-05 (Dv. Antoccasa)	Antoccasa Alto	1.859	4.5				1.859
94	SR-16	Emp. SR-05 (Dv.Ranramayo)	Ranramayo	1.729	4.5				1.729
95	SR-18	Emp. SR-05 (Dv.Chontacocha)	Chontacocha	4.813	4.5				4.813
96	SR-05	Emp. AY-101 (Dv.Samariba)	Samariba	3.429	4.5				3.429
97	SR-03	Emp. AY-101 (Dv.Marintari)	Miraflores	7.931	4.5				7.931
98	SR-12	Emp. SR-10 (Dv.San Pedro)	San Pedro	5.896	4.5				5.896
99	SR-10	Emp. SR.10 (Dv. Pampa Miraflores)	Pampa Mira Flores	2.074	4.5			2.074	
100	SR-01	Emp. AY-101 (Dv.Marintari)	San Luis Alta	10.180	4.5				10.180

**PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE**

101	SR-08	Emp. SR-13 (Dv. Mozobamba)	Mozobamba	1.400	4.5			1.400
102	SR-06	Emp.SR-13 (Dv. N jen)	Nueva Jerusalem	1.544	4.5			1.544
103	SR-02	Emp.SR-13 (San Luis)	Morompiari	1.932	4.5		1.932	
104	SR-04	Emp.SR-16 (Dv. Iribamba)	Iribamba	1.956	4.5			1.956
105	CH-01	Emp. AY-100(Chungui)	Sonccopa	22.619	4.5			22.619
106	CH-03	Emp. AY-100(Dv. Rumichaca)	Rumichaca	9.110	4.5			9.110

Elaboración: Propia.

Información de Base: Levantamiento Georeferenciado de la red vial del VRAE - Provias Descentralizado.

**Cuadro Nº 1.3.7  
MALLA TOPOLOGICA DE LA RED VIAL DEL VRAE  
INFORMACION RECOLECTADA CON GPS**

Nº	Código de Ruta	Tramo		Longitud (Km.)	Ancho vía (m)	Superficie de rodadura	
		Desde	Hasta			Tipo	Estado
<b>RED VIAL VRAE: (1) + (2) +(3)</b>				<b>1,685.883</b>			
<b>(1). RED VIAL NACIONAL RECORRIDA CON GPS.</b>				<b>296.770</b>			
1	PE-28B	Emp.PE-28B (Tambo)	San Francisco - Cielo punco (Kimbiri)	223.630	6.00	Afirmado	Malo
2	PE-8C	PE-28B(Kimbiri)	Puerto Ene	73.140	6.00	Afirmado	Regular
<b>(2). RED VIAL DEPARTAMENTAL RECORRIDA CON GPS.</b>				<b>353.474</b>			
1	AY-100	Emp. PE-28B(Tambo)	Chungui	135.497	4.50	Afirmado	Reg/Malo
2	AY-101	Emp. AY-100(Dv. Pacobamba)	Chiquintirca - Santa Rosa - San Fco.	138.097	4.50	Afirmado	Regular - Malo
3	AY-119	Emp.PE-28B (Rosario)	Canaire	79.880	4.50	Afirmado	Regular
<b>(3). RED VIAL VECINAL TOTAL</b>				<b>1,035.64</b>			
<b>(2.1). RED VIAL VECINAL REGISTRADA</b>				<b>135.096</b>			
1	CU-568	Emp. PE-28C(Dv. Catarata)	C.P. Catarata - Nueva Alianza	14.200	4.5	Afirmado	Regular
2	CU-569	Emp.PE-28C(Dv. Sankirishi)	Sankiroshi C.N.	7.396	4.5	No Afirmada	Regular
3	CU-570	Emp.PE-28C(Dv. Paraiso)	Paraiso	6.960	4.5	Afirmado	Regular
4	CU-571	Emp.PE-28C(Dv. Ccatun Rumi)	Emp. PE-28C San Martín	8.700	4.5	Afirmado/trocha	Malo
5	CU-572	Emp.PE-28C(Dv. Tupac Amaru)	Tupac Amaru	3.470	4.5	Afirmado	Regular
6	CU-573	Emp.PE-28C(Dv. Sankirhuato)	Sankirhuato	1.580	4.5	Afirmado	Regular
7	CU-574	Emp.PE-28C(Dv. Nogalpampa)	Nogalpampa	3.340	4.5	Afirmado	Regular
8	CU-575	Emp.PE-28C(Dv. Puerto Mayo)	Puerto Mayo	2.010	4.5	Afirmado	Regular
9	CU-576	Emp.PE-28C(Dv. Pueblo Libre)	Pueblo Libre	14.200	4.5	Afirmado	Regular
10	CU-577	Emp.PE-28C(Dv. Quisto)	San Cristobal - Progreso		4.5	Afirmado	Regular

**PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE**

		Central)		6.100			
11	CU'578	Emp.PE-28C(Dv. Puerto Quisto)	Puerto Quisto	0.630	4.5	Sin Afirmar	Malo
12	CU-579	Emp.PE-28C(Dv. Shinungari)	Shinungari	1.500	4.5	Afirmado	Regular
13	CU-580	Emp.PE-28C(Dv. Quinquiviri)	Quinquiviri	3.880	4.5	Afirmado	Regular
14	CU-581	Emp.PE-28C(Dv. Pueblo Libre)	Porvenir	3.420	4.5	Afirmado	Regular
15	CU-582	Emp.PE-28C(Dv. Puerto Mantaro)	Puerto Mantaro	1.200	4.5	Sin Afirmar	Malo
16	CU-583	Emp.PE-28C(Dv. Río Negro)	Río Negro	2.410	4.5	Sin Afirmar	Malo
17	CU-584	Emp.PE-28C(Dv. Cuvivari)	Cuvivari	0.200	4.5	Afirmado	Malo
18	CU-585	Emp.PE-28C(Dv. Santa Inés)	Santa Inés	3.830	4.5	Afirmado	Malo
19	CU-586	Emp.PE-28C(Dv. Villa Vista)	Villa Vista	5.320	4.5	Sin Afirmar	Malo
20	CU-587	Emp.PE-28C(Dv. Mimirimi)	Mimirimi	3.690	4.5	Sin Afirmar	Malo
21	CU-588	Emp.PE-28C(Dv. Puerto Cocos)	Puerto Cocos	0.580	4.5	Afirmado	Regular
22	CU-589	Emp.PE-28C(Dv. Quepashari)	Quepashari	3.710	4.5	Afirmado	Regular
23	CU-590	Emp.PE-28C(Dv. Tsirotiari)	Tsirotiari	0.370	4.5	Sin Afirmar	Malo
24	AY-522	Emp. AY-100 (Dv.Challhuas)	Challhuas	8.511	4.5	Sin Afirmar	Malo
25	AY-513	Emp. AY-512 (Dv.Pampas)	Pampas	27.889	4.5	Sin Afirmar	Malo

<b>(2.1.). RED VIAL VECINAL NO REGISTRADA</b>				<b>900.543</b>			
1	PI-R01	Emp. Pe-28B (Dv. Agua Dulce)	Agua Dulce	3.560	4.50	Afirmado	Regular
2	PI-R02	Emp. CU-568 (Dv. Libertad)	Emp. CU-569 Libertad	13.600	4.50	Afirmado	Regular
3	PI-R04	Emp. PE-28C(Dv. Omayá)	Pichari	3.500	4.50	Sin Afirmar	Malo
4	PI-R06	Emp. CU-570 (Dv. San Martín)	San Martín	6.230	4.50	Afirmado	Malo
5	PI-R03	Emp. PE-28C (Porvenir)	Parijari C.N.	2.500	4.50	Afirmado	Malo
6	PI-R05	Emp. PE-28C(Dv. Cuviriari)	C.N. Cuviriari	3.400	4.50	Sin Afirmar	Malo
7	PI-R07	Emp. PE-28C(Dv.Casatambo)	Casatambo	7.008	4.50	Sin Afirmar	Malo
8	SF-R01	Em. PE-28B (San Francisco)	Santa Rosa	18.870	4.50	Afirmado	Malo
9	SF-R02	Emp. SF-01(Dv. Guindamita)	Guindamita	7.984	4.50	Trocha	Malo
10	SF-R03	Emp.SF-02(Emp. Sf-04)	Ahuaruchayocc	3.400	4.50	Trocha	Malo
11	SF-R04	Emp.(Pasñato)	C.P. Arroyo Negro	4.083	4.50	Trocha	Malo
12	SF-R06	Emp.(Carmen Pampa)	Sol Naciente	3.188	4.50	Trocha	Malo
13	SF-R08	Emp. PE-28B (Pampa Aurora)	Santa Teresa	9.065	4.50	Trocha	Malo
14	SF-R12	Emp. PE-28B(Dv. Santa Teresa)	Emp. SF-06 - Santa Teresa	3.329	4.50	Trocha	Malo
15	SF-R10	Emp. PE-28B(Naranjal)	San Mart'in	3.938	4.50	Trocha	Regular
16	KI-R01	Emp.PE-28B(Desvio V.S.)	Villa el Salvador	7.412	4.50	Sin Afirmar	Malo
17	KI-R02	Emp.PE-28B(Puente Roca)	Cashiroveni	8.082	4.50	Trocha	Regular
18	KI-R03	Emp.KI-02(Cashiroveni)	San Luis	8.821	4.50	Trocha	Malo
19	KI-R05	Emp.PE-28B(Desvio V.A)	Camoniato	7.717	4.50	Sin Afirmar	Malo
20	KI-R07	Emp.PE-28B(Desv.	C.P. Ivanquiriari		4.50	Trocha	Regular

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

		Ivanquiriari)		1.285			
21	KI-R09	Emp.PE-28B(Puente Mapituari)	Caperushiato	7.349	4.50	Sin Afirmar	Malo
22	KI-R11	Emp.PE-28B(Puente Mapituari)	Los Angeles	3.070	4.50	Trocha	Regular
23	KI-R13	Emp.PE-28B(Desv. Porvenir)	Nueva Esperanza	7.764	4.50	Trocha	Regular
24	KI-R06	Emp.KI-08 (Desv. Porvenir)	C.P. Porvenir	0.416	4.50	Trocha	Regular
25	KI-R04	Emp.KI-08 (Desv. Calif.)	C.P. California	4.622	4.50	Trocha	Malo
26	KI-R15	Emp.PE-28B(Desv. Santa fé)	Santa Fé	2.553	4.50	Trocha	Regular
27	KI-R17	Emp.PE-28B(Desv.Progreso)	Progreso	0.347	4.50	Sin Afirmar	Regular
28	KI-R19	Emp.PE-28B(Puente Maquete)	Ccorichayocc	15.272	4.50	Sin Afirmar	Regular
29	KI-R21	Emp.PE-28B(Desv. Manitea)	Manitea Baja	1.810	4.50	Afirmado	Malo
30	KI-R23	Emp.PE-28B(Puente Manitea)	Corazón Pata	8.292	4.50	Sin Afirmar	Malo
31	KI-R25	Emp.PE-28B(Desv. Sirenachay)	C.P. Sirenachayocc	0.167	4.50	Afirmado	Malo
32	KI-R27	Emp.PE-28B(Desv. Lobo)	Lobo Tahuantinsuyo	0.572	4.50	Afirmado	Malo
33	KI-R29	Emp.PE-28B (Puente Shirumpiari)	Palma de Oro	5.907	4.50	Trocha	Malo
34	KI-R31	Emp.PE-28B(Desv.Huayanay)	Huayanay	7.520	4.50	Trocha	Malo
35	KI-R08	Emp.PE-28B(Desv. Limatambo)	Limatambo	32.442	4.50	Sin Afirmar	Malo
36	KI-R35	Emp.KI-20(Desv. Palestina)	Palestina Baja	3.723	4.50	Trocha	Malo
37	KI-R33	Emp.KI-20(Desv. Pueblo Libre)	Pueblo Libre	3.721	4.50	Trocha	Malo
38	AH-01	Emp. C.P. Histo	Viracochan	36.770	4.50	Trocha	Malo
39	AH-03	Emp. AH-01 (Viracochan)	C.P. Ccacsá	21.698	4.50	Trocha	Malo
40	AH-02	Emp. AH-01 (Viracochan)	Baños Iris (Puente)	11.780	4.50	Trocha	Malo
41	AH-04	Emp.(Dv. Vista Alegre)	Vista Alegre	41.736	4.50	Trocha	Malo
42	AH-06	Emp. (Dv. Paloma Alegre)	Paloma Alegre	16.263	4.50	Trocha	Malo
43	LL-R01	Emp.AY-119(LLOchegua)	C.P- Junin	17.290	4.50	Sin Afirmar	Malo
44	LL-R02	Emp.LL-04(Nuevo Amanecer)	Santa Teresa	5.897	4.50	Trocha	Malo
45	LL-R04	Emp.LL-01(Puente Tacora)	Corazón Pata	18.092	4.50	Trocha	Malo
46	LL-R03	Emp.LL-03(Villa Mejorada)	Villa Mejorada	1.601	4.50	Trocha	Malo
47	SI-R01	Emp. PE-28B(Dv. Limonchayocc)	Ay-119 Puente San Carlos	3.228	4.50	Trocha	Malo
48	SI-R03	Emp. AY-119(Matucana)	Arequipa Alta	5.295	4.50	Trocha	Malo
49	SI-R05	Emp. AY-119(Dv.Pampa Hermosa)	Triboline alta	9.839	4.50	Sin Afirmar	Malo
50	SI-R02	Emp. SI-03(Triboline Alta)	Unión Progreso	1.502	4.50	Trocha	Malo
51	SI-R04	Emp. SI-03(Pampa Hermosa)	Matucana Alta	5.540	4.50	Sin Afirmar	Malo
52	SI-R07	Emp. AY-119(Triboline Baja)	Granja Sivia	5.295	4.50	Sin Afirmar	Malo
53	SI-R09	Emp. AY-119(tRiboline Baja)	Gloria Pata	4.093	4.50	Trocha	Malo
54	SI-R11	Emp. AY-119(Cruz Ccasa)	Granja Sivia Alta	2.589	4.50	Sin Afirmar	Malo
55	SI-R13	Emp. AY-119(Dv.Buenos aires)	Buenos Aires	4.457	4.50	Trocha	Malo
56	SI-R15	Emp. AY.119(Dv.Compañia Alta)	Compañia Alta	2.074	4.50	Sin Afirmar	Malo

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

57	SI-R17	Emp. AY-119.Compañia baja)	Chuvivana	7.357	4.50	Trocha	Malo
58	SI-R19	Emp. AY-119(Sivia)	Mejorada	28.294	4.50	Trocha	Malo
59	SI-R06	Emp. SI-12(Acon Rosario)	Ramadilla	11.904	4.50	Sin Afimar	Malo
60	SI-R08	Emp. SI-12(Sanamarca)	Puente Ramos Pampa	3.515	4.50	Trocha	Malo
61	SI-R10	Emp. SI-12(Dv.Monte Rico)	Retiro	12.132	4.50	Trocha	Malo
62	SI-R12	Emp. SI-12(Dv.Caservine)	San antonio	30.230	4.50	Trocha	Malo
63	AN-01	Emp. AY-101(Anchihuay)	Tixibamba	39.795	4.50	Afirmado	Malo
64	AN-02	Emp. AN-01(Dv. Quillabamba)	Quillabamba	1.737	4.50	Sin Afimar	Malo
65	AN-08	Emp. AY-101(Dv. San Antonio)	San antonio	16.268	4.50	Afirmado	Malo
66	AN-07	Emp. AN-02(Mejorada)	Pampa Aurora	4.695	4.50	Sin Afimar	Malo
67	AN-03	Emp. AN-02(Mejorada)	Emp. AN-05	1.945	4.50	Sin Afimar	Malo
68	AN-06	Emp. AN-01(Arwinmayo)	San Vicente	23.855	4.50	Trocha	Malo
69	AN-05	Emp. AN-05 (Dv. Paltaypata)	Paltaypata	1.675	4.50	Trocha	Malo
70	AN-04	Emp. AN-01 (Porvenir)	Patahuasi	12.428	4.50	Sin Afimar	Malo
71	AN-09	Emp. AY-101 (Unión Cerro)	San Jose	5.608	4.50	Trocha	Malo
72	AN-10	Emp. AN-R01 (Dv. Matenimi)	C.P. Matenimi	2.175	4.20	Trocha	Malo
72	AN-11	Emp. AY-101 (Iran)	Nain	2.602	4.50	Sin Afimar	Malo
74	AN-13	Emp. AY-101 (Huayahuara)	Punquiccocha	7.896	4.50	Trocha	Malo
75	SM-01	Emp. AY-100 (Dv. Emp. SM-01 (Dv. Cochabamba)	Cochas Alto	29.163	4.50	Sin Afimar	Malo
76	SM-02	Emp. AY-100(Dv. Maccllopampa)	Maccllopampa	20.252	4.50	Sin Afimar	Malo
77	SM-03	Emp. AY-513 (Dv. Sarabamba)	Sarabamba	4.553	4.50	Sin Afimar	Malo
78	SM-04	Emp. AY-101(Sani)	Sani	34.822	4.50	Sin Afimar	Malo
79	SM-05	Emp SM-05 (Dv. Jerusalen)	Jerusalen	4.701	4.50	Sin Afimar	Malo
80	SM-08	Emp. SM-05 (Samabamba)	Union Vista Alegre	3.725	4.50	Trocha	Malo
81	SM-06	Emp. AY-101 (Dv.Villa Rica)	Villa Rica	1.853	3.50	Trocha	Malo
82	SM-07	Emp. AY-101 (Dv.Caña Piriato)	Caña Piriato	4.214	3.60	Sin Afimar	Malo
83	SM-09	Emp. AY-101 (Dv. Chaupimayo)	Chaupimayo	2.503	3.00	Trocha	Malo
84	SM-11	Emp. AY-101 (Dv. Chontabamba)	Chontabamba	6.525	4.50	Sin Afimar	Malo
85	SM-08	Emp. AY-101 ( Dv. Canccasa)	Iribamba	1.268	4.50	Sin Afimar	Malo
86	SM-13	Emp. AY-101 (Samugari)	Iribamba SC	11.340	4.50	Trocha	Malo
87	SM-15	Emp. SR-01 (Dv. Luz Verde)	Luz Verde	11.340	4.50	Trocha	Malo
88	SR-11	Emp. SR-03 (Dv. Ccahuasana)	Yanasacha	3.319	4.50	Trocha	Malo
89	SR-22	Emp. SF-01 (Dv. SanJuan de O)	San Juan de O	2.083	4.50	Trocha	Malo
90	SR-09	Emp. SR-03 (Dv. Encarnación)	Encarnación	7.189	4.50	Trocha	Malo
91	SR-20	Emp. AY-101 (Dv. San Jose)	San Jose	1.554	4.50	Trocha	Malo
92	SR-07	Emp. AY-101 (Dv. Antoccasa)	Antoccasa Alto	11.998	4.50	Trocha	Malo
93	SR-14	Emp. SR-05 (Dv. Antoccasa)	Antoccasa Alto	1.859	4.50	Trocha	Malo

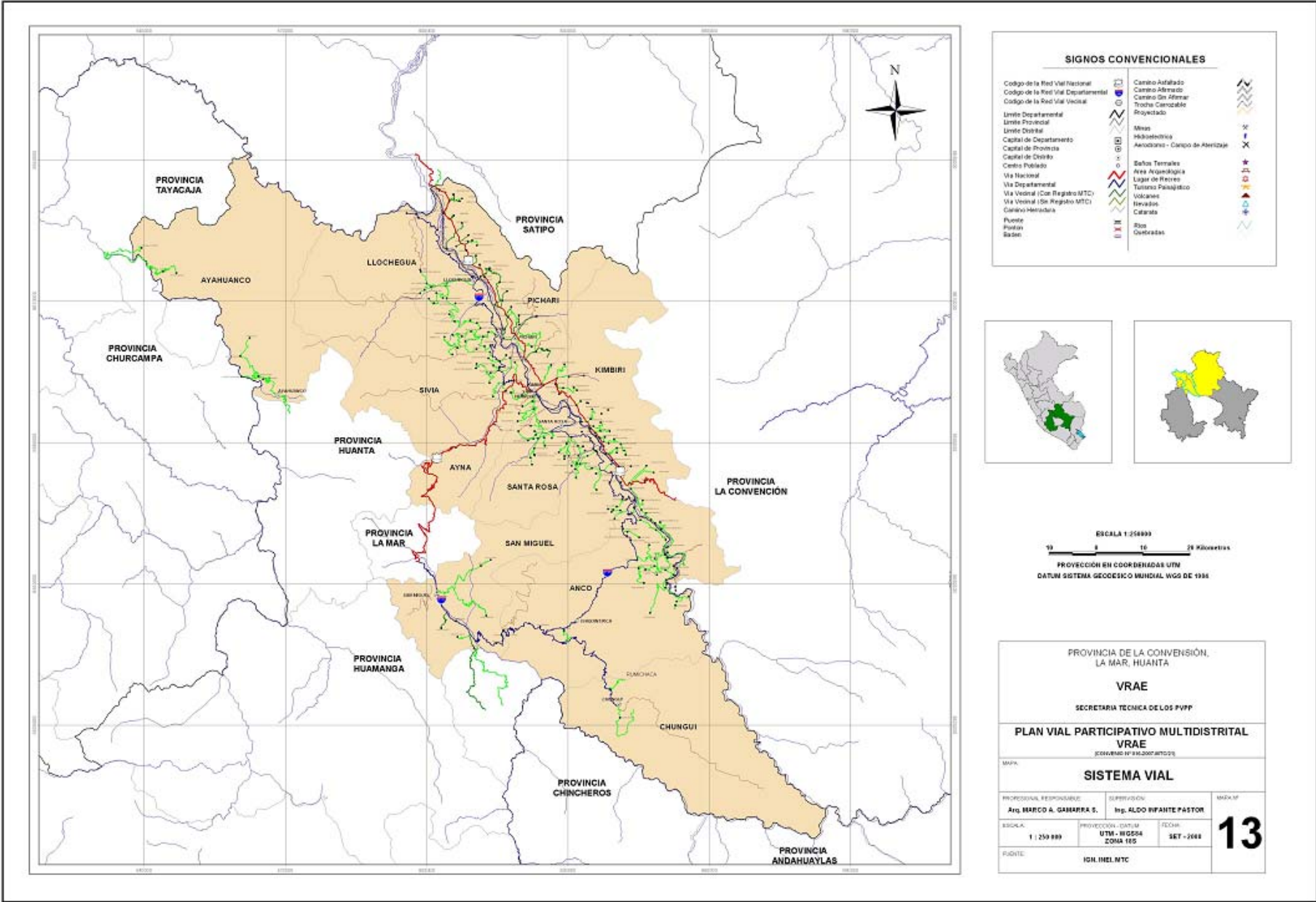
**PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE**

94	SR-16	Emp. SR-05 (Dv.Ranramayo)	Ranramayo	1.729	4.50	Trocha	Malo
95	SR-18	Emp. SR-05 (Dv.Chontaccocha)	Chontaccocha	4.813	4.50	Trocha	Malo
96	SR-05	Emp. AY-101 (Dv.Samariba)	Samariba	3.429	4.50	Trocha	Malo
97	SR-03	Emp. AY-101 (Dv.Marintari)	Miraflores	7.931	4.50	Trocha	Malo
98	SR-12	Emp. SR-10 (Dv.San Pedro)	San Pedro	5.896	4.50	Trocha	Malo
99	SR-10	Emp. SR.10 (Dv. Pampa Miraflores)	Pampa Mira Flores	2.074	4.50	Sin Afirnar	Malo
10	SR-01	Emp. AY-101 (Dv.Marintari)	San Luis Alta	10.180	4.50	Trocha	Malo
101	SR-08	Emp. SR-13 (Dv. Mozobamba)	Mozobamba	1.400	4.50	Trocha	Malo
102	SR-06	Emp.SR-13 (Dv. N jen)	Nueva Jerusalem	1.544	4.50	Trocha	Malo
103	SR-02	Emp.SR-13 (San Luis)	Morompiari	1.932	4.50	Sin Afirnar	Malo
104	SR-04	Emp.SR-16 (Dv. Iribamba)	Iribamba	1.956	4.50	Trocha	Malo
105	CH-01	Emp. AY-100(Chungui)	Sonccopa	22.619	4.50	Trocha	Malo
106	CH-03	Emp. AY-100(Dv. Rumichaca)	Rumichaca	9.110	4.50	Trocha	Malo

Elaboración: Propia.

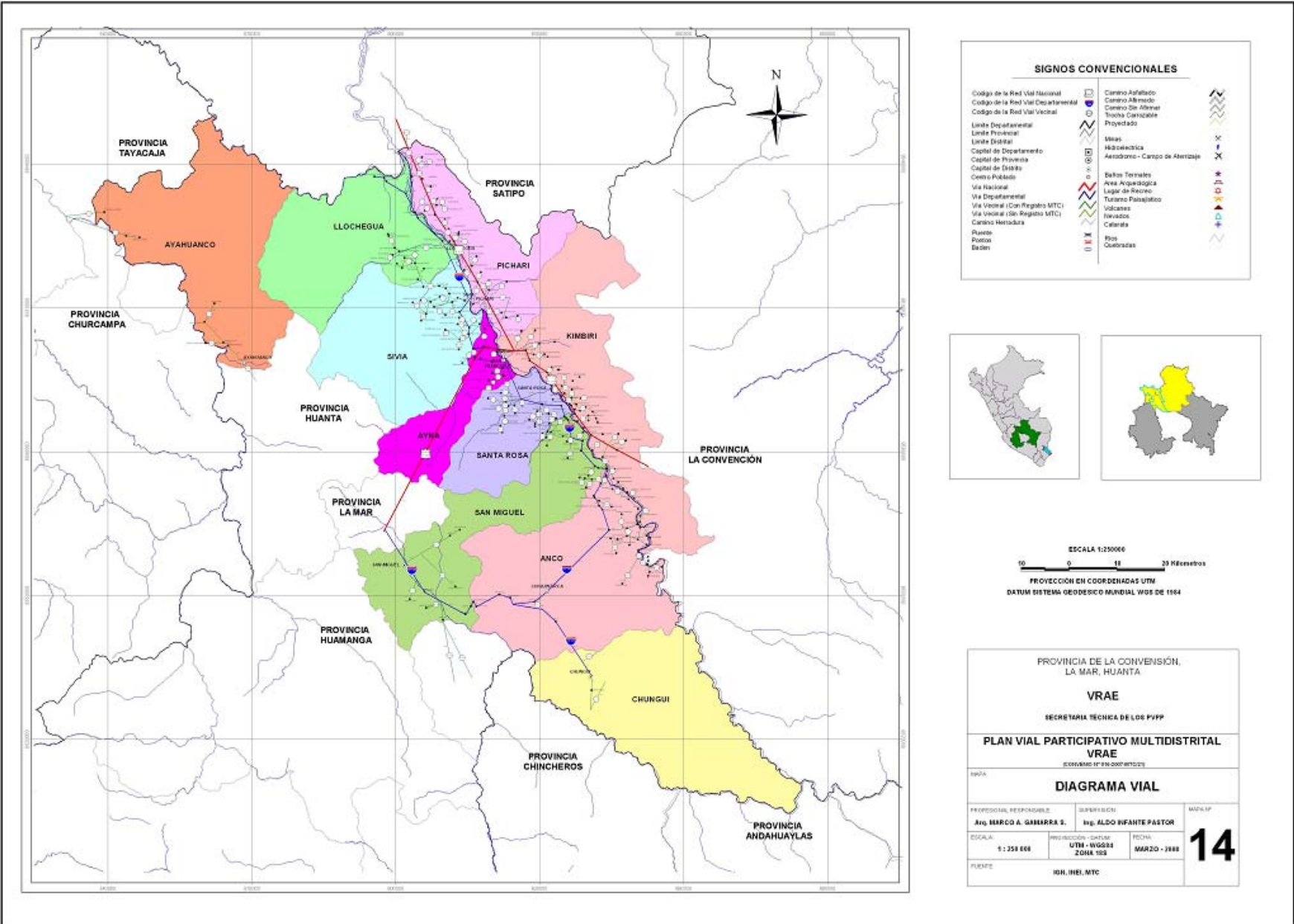
Información de Base: Levantamiento Georeferenciado de la red vial de la Provincia de Castilla - Provias Descentralizado.

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE





PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE



ii) **Distancia entre las principales localidades del VRAE.**

	Huamanga	San Miguel	San Fco.	Cuquintirca	Chungui	Santa rosa	Sivia	Llochegua	Pichari	Kimbiri
--	----------	------------	----------	-------------	---------	------------	-------	-----------	---------	---------

Huamanga										
San Miguel	<b>97.3</b>									
San Francisco	<b>197</b>	208.9								
Chiquintirca	<b>140</b>	87,11	121,92							
Chungui	<b>180</b>	121,69	202,7	80,80						
Santa Rosa	<b>219</b>	187.36	21.67	100.25	181.05					
Sivia	<b>209</b>	235,8	48.3	148.62	229.4	48.37				
Llochegua	<b>247</b>	255.7	68.27	168.5	249.3	68.2	19.9			
Pichari	<b>218</b>	226.9	38.75	138.9	219.7	38.6	43.7	63.6		
Kimbiri	<b>198</b>	209,82	21,68	121.92	202.7	22.7	27.7	47.6	<b>17.2</b>	

Elaboración: Secretaría Técnica

En el VRAE, la conectividad entre las capitales de los distritos se da de una manera bien marcada, determinada por la carretera nacional que viene de Huamanga hasta San Francisco, y el propio río Apurímac que define los límites, las distancias que se consignan son las que se tienen que recorrer por las carreteras, ya que no existen puentes directos de comunicación como en caso de Pichari y Sivia, que se encuentran frente a frente separados por el río, sin embargo se tiene que dar la vuelta por Kimbiri, salvo el uso de botes con motor fuera de borda que prestan servicio de transporte para cruzar el río incluso acondicionado para hacer pasar vehículos ligeros.

1.3.1.3. **Estado y características de los caminos vecinales y de herradura.**

(i) **Densidad Vial**

El distrito que menor densidad vial presenta es Chungui, reflejado en el nivel de pobreza con alto grado de aislamiento, solo cuenta con la vía de acceso hasta la capital, desde donde parte solo una carretera vecinal que en adelante servirá para alimentar las vías de acceso a las comunidades que actualmente solo se acceden por caminos de herradura. La parte alta (Sierra) no tiene conexión vial con la parte de selva, ello dificulta el intercambio de productos y la posibilidad de aprovechar mejor los recursos.

El distrito de Ayna es el que mayor densidad presenta, sumado a los caminos vecinales, la carretera nacional y principal acceso al valle cruza el distrito articulando el 90 % de los centros poblados del distrito.

**Cuadro Nº 1.3.8**  
**Indicadores por distrito de la densidad poblacional y vial**

Distritos	Superficie		Población 2005	densidad Poblacional	Red Vial Vecinal	Densidad Vial	Respecto a la Población (Km./Hab.) *1000
	Km2	%					
	Nº Habitan.	Hab./Km2	(Km.)	(Km./Km2)			
<b>Total VRAE</b>							
1. San Miguel	902.98	11.4	19,185.00	21.2	136.259	0.15	7.1
2. Anco	1098.2	13.9	14,551.00	13.2	118.504	0.11	8.1
3. Ayna	265.73	3.4	8,457.00	31.8	90.257	0.34	10.7
4. Chungui	1060.5	13.4	6,649.00	6.3	31.729	0.03	4.8
5. Santa Rosa	372.27	4.7	10,717.00	28.8	70.886	0.19	6.6
6. Llochegua	713.71	9.0	11,897.00	16.7	42.88	0.06	3.6
7. Sivia	723.39	9.1	10,479.00	14.5	137.344	0.19	13.1
8. Ayahuanco	871.49	11.0	3,266.00	3.7	128.247	0.15	39.3
9. Pichari	780.45	9.8	14,788.00	18.9	138.494	0.18	9.4
10. Kimbiri	1134.7	9.8	14,442.00	12.7	138.864	0.12	9.6
<b>Total VRAE</b>	<b>7923.4</b>	<b>100</b>	<b>114,431.00</b>	<b>14.4</b>	<b>1035.64</b>	<b>0.13</b>	<b>9.0</b>

Elaboración . Secretaría Técnica

**(ii) Nivel de articulación y transitabilidad**

Dentro del espacio que comprende el VRAE, el distrito con mayor dificultad de articulación es el distrito de Ayahuanco, por un lado y Chungui por el otro, apenas si se llega a las capitales, pero, internamente son los que menor índice de articulación vial a nivel de carreteras presentan.

**Cuadro Nº 1.3.9**  
**Centros Poblados Articulados por Distritos y Niveles de Transitabilidad**

Distritos	Centro Poblados			Nivel	
	Total	Accesible	Restringido	Articulación	Transitabilidad
Total VRAE	131	74	57		
		54,46%	44,53%		
1. San Miguel	15	08	07	Regional	Buena
2. Anco	12	08	04	Regional	Buena
3. Ayna	08	04	04	Nacional	Regular - Mala
4. Chungui	02	01	01	Regional	Regular/Mala
5. Santa Rosa	17	11	06	Regional	Regular
6. Llochegua	04	02	02	Regional	Mala
7. Sivia	16	10	6	Regional	Regular
8. Ayahuanco	05	03	02	Vecinal	Muy mala
9. Pichari	30	16	14	Nacional	Buena
10. Kimbiri	22	11	11	Nacional	Regular/Mala

Elaboración: secretaria técnica

El nivel de transitabilidad de los caminos de acceso en el valle, sobre todo en la parte baja es insegura respecto a las interrupciones que se producen resultado de los deslizamientos y por el deterioro de la superficie por las lluvias, la mayoría sobre todo de los distritos de Ayacucho no tienen superficie tratada y la arcilla siendo el material predominante no es el mejor aliado en épocas de lluvias intensas que son una constante en el valle.

Los caminos que no cuentan con obras de arte como las alcantarillas y/o vadenes, son los más inestables e inseguros por la erosión que presenta la superficie y los bordes que reducen permanentemente el ancho de las plataformas.



Características de las vías en temporada de lluvias

**(iii) Tipificación del Servicio de Transporte**

El servicio de transporte en el valle y su conexión con el exterior presenta características de informalidad, tanto para pasajeros como para carga, para el primero de los casos se tiene empresas que prestan servicios desde la ciudad de Huamanga hasta las capitales de los distritos, y la hacen por la carretera nacional y las regionales, para el servicio a los centros poblados del interior se tiene los carros particulares tipo Station Vagon que salen en cuanto completan la cantidad de pasajeros que permita su operatividad, sin horarios ni fechas fijas.

El transporte de carga se realiza mediante camiones ligeros de dos ejes en su mayoría, con capacidades de 06 a 10 Tn. Sin embargo no se tienen empresas formales institucionalizadas, son empresarios independientes que brindan servicio o transporta su propia carga (Acopiadores).

**(iv) Caminos vecinales: Principales características.**

En el siguiente cuadro se detalla todas las características de los caminos vecinales, resaltando que de acuerdo a los parámetros de caracterización todos son caminos de acceso y locales por que se desarrollan dentro del distrito, sin embargo por la extensión y que articulan a mas de dos centros poblados las consideramos en el plan como troncales con fines de priorización.

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

**Cuadro N° 1.3.10**  
**Características de los caminos vecinales por distritos**

N°	Código de ruta	Distritos	Nombre de los Caminos	Característica de la vía				Beneficiarios		Tipo de camino	Ambito de influencia	Conexión vial	Transporte		
				Longitud (Km.)	Ancho (m)	Superficie	Estado	Centros Poblados	Población Atendida				Ligero	Pasajero	Carga
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)	(l)	(m)	(n)	
1	CU-568	Pichari	Emp. PE-28C(Dv. Catarata) - Nueva Alianza	14.200	4.5	Afirmado	Regular	2	462	Local	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
2	CU-569	Pichari	Emp. PE-28C - Sankiroshi	7.396	4.5	No Afirmada	Regular	1	162	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
3	CU-570	Pichari	Emp. PE-28C - pariso	6.960	4.5	Afirmado	Regular	1	234	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
4	CU-571	Pichari	Pichari - Ccatun Rumi - San Martin	8.700	4.5	Afirmado	Malo	2	2,348	Local	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
5	CU-572	Pichari	Emp. PE-28C - Tupac Amaru	3.470	4.5	Afirmado	Regular	1	326	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
6	CU-573	Pichari	Emp. PE-28C - Sankirhuato	1.580	4.5	Afirmado	Regular	1	254	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
7	CU-574	Pichari	Emp. PE-28C - Nogalpampa	3.340	4.5	Afirmado	Regular	1	365	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
8	CU-575	Pichari	Emp. PE-28C - Puerto Mayo	2.010	4.5	Afirmado	Regular	1	62	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
9	CU-576	Pichari	Emp. PE-28C - Pueblo Libre	14.200	4.5	Afirmado	Regular	1	732	Local	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
10	CU-577	Pichari	Emp. PE-28C - Quisto Central -Progreso	6.100	4.5	Afirmado	Regular	1	320	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
11	CU-578	Pichari	Emp. PE-28C - Puerto Quisto	0.630	4.5	Sin Afirmar	Malo	1	43	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
12	CU-579	Pichari	Emp. PE-28C - Shinungari	1.500	4.5	Afirmado	Regular	1	316	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
13	CU-580	Pichari	Emp. PE-28C - Quinquiviri	3.880	4.5	Afirmado	Regular	1	211	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
14	CU-581	Pichari	Emp. PE-28C - Pueblo Libre - Porvenir	3.420	4.5	Afirmado	Regular	2	234	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
15	CU-582	Pichari	Emp. PE-28C - Puerto Mantaro	1.200	4.5	Sin Afirmar	Malo	1	143	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
16	CU-583	Pichari	Emp. PE-28C - Rio Negro	2.410	4.5	Sin Afirmar	Malo	1	102	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
17	CU-584	Pichari	Emp. PE-28C - Cuvivari	0.200	4.5	Afirmado	Malo	1	435	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
18	CU-585	Pichari	Emp. PE-28C - Santa Inés	3.830	4.5	Afirmado	Malo	1	342	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
19	CU-586	Pichari	Emp. PE-28C - Villa Vista	5.320	4.5	Sin Afirmar	Malo	1	468	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
20	CU-587	Pichari	Emp. PE-28C - Mimirimi	3.690	4.5	Sin Afirmar	Malo	1	238	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
21	CU-588	Pichari	Emp. PE-28C - Puerto Cocos	0.580	4.5	Afirmado	Regular	1	316	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
22	CU-589	Pichari	Emp. PE-28C - Quepashari	3.710	4.5	Afirmado	Regular	1	295	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
23	CU-590	Pichari	Emp. PE-28C Tsirotiari	0.370	4.5	Sin Afirmar	Malo	1	126	Acceso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

24	AY-522	San Miguel	Emp. AY-100 - Challhuas	8.511	4.5	Sin Afirmar	Malo	1	369	Accseso	Distrito	Dptal.	VL	LO	LI
25	AY-513	San Miguel	Emp. AY-512 - Pampas	27.889	4.5	Sin Afirmar	Malo	1	342	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
26	PI-R01	Pichari	Emp. PE-28B -Agua Dulce	3.560	4.5	Afirmado	Regular	1	211	accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
27	PI-R02	Pichari	Emp. CU-568 - Libertad	13.600	4.50	Afirmado	Regular	2	384	Local	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
28	PI-R04	Pichari	Emp. PE-28C - Omayá	3.500	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	470	Accseso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
29	PI - R06	Pichari	Emp. CU-570 - San Martín	6.230	4.50	Afirmado	Malo	1	840	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
30	PI -R03	Pichari	Emp. PE-28C - Porvenir	2.500	4.50	Afirmado	Malo	1	104	Accseso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
31	PI-R05	Pichari	Emp. PI-05 - Cuvivari	1.683	4.50	Trocha	Malo	1	217	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
32	PI-R07	Pichari	Emp. PE-28C - Casatambo	7.008	4.50	Sin Afirmar	Malo	2	210	Accseso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
33	SF-R01	Ayna	Em. PE-28B (San Francisco) - Santa Rosa	18.870	4.50	Afirmado	Malo	3	1736	Troncal	Interdistrit al	Nacional	VL	LO	PE
34	SF-R02	Ayna	Emp. SF-01 - Guindamita	7.984	4.50	Trocha	Malo	1	459	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
35	SF-R03	Ayna	Emp.SF-02 - Ahuaruchayocc	3.400	4.50	Trocha	Malo	1	247	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
36	SF-R04	Ayna	Emp.(Pasñato) - Arroyo negro	4.083	4.50	Trocha	Malo	2	320	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
37	SF-R06	Ayna	Emp.(Carmen Pampa)- Sol Naciente	3.188	4.50	Trocha	Malo	2	479	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
38	SF-R08	Ayna	Emp. PE-28B (Pampa Aurora)-Sta.Teresa	9.065	4.50	Trocha	Malo	2	280	Local	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
39	SF-R12	Ayna	Emp. PE-28B - Santa Teresa	3.329	4.50	Trocha	Malo	1	218	Accseso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
40	SF-R10	Ayna	Emp. PE-28B(Naranjal) - San Martín	3.938	4.50	Trocha	Regular	2	386	Accseso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
41	KI-R01	Kimbiri	Emp.PE-28B - Villa el Salvador	7.412	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	630	Accseso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
42	KI-R02	Kimbiri	Emp.PE-28B(Puente Roca)-Cashiroveni	8.082	4.50	Trocha	Regular	1	234	Local	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
43	KI-R03	Kimbiri	Emp.KI-02(Cashiroveni) - San Luis	8.821	4.50	Trocha	Malo	1	275	Local	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
44	KI-R05	Kimbiri	Emp.PE-28B - Camoniato	7.717	4.50	Sin Afirmar	Malo	3	382	Local	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
45	KI-R07	Kimbiri	Emp.PE-28B - Ivanquiriari	1.285	4.50	Trocha	Regular	1	253	Accseso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
46	KI-R09	Kimbiri	Emp.PE-28B(Puente Mapituari)-Caperushiato	7.349	4.50	Sin Afirmar	Malo	2	382	Accseso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
47	KI-R11	Kimbiri	Emp.PE-28B(Puente Mapituari)-Los Angeles	3.070	4.50	Trocha	Regular	1	183	Accseso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
48	KI-R13	Kimbiri	Emp.PE-28B - Porvenir	7.764	4.50	Trocha	Regular	2	342	Accseso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
49	KI-R06	Kimbiri	Emp.KI-08 - Porvenir	0.416	4.50	Trocha	Regular	1	0	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
50	KI-R04	Kimbiri	Emp.KI-08 - California	4.622	4.50	Trocha	Malo	1	428	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
51	KI-R15	Kimbiri	Emp.PE-28B -Desv. Santa fé	2.553	4.50	Trocha	Regular	1	92	Accseso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
52	KI-R17	Kimbiri	Emp.PE-28B(Desv.Progreso)	0.347	4.50	Sin Afirmar	Regular	1	436	Accseso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
53	KI-R19	Kimbiri	Emp.PE-28B(Puente Maquete)-Ccorichayocc	15.272	4.50	Sin Afirmar	Regular	7	539	Local	Distrito	Nacional	VL	LO	LI

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

54	KI-R21	Kimbiri	Emp.PE-28B - Manitea	1.810	4.50	Afirmado	Malo	1	324	Accseso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
55	KI-R23	Kimbiri	Emp.PE-28B(Puente Manitea)-Corazón pata	8.292	4.50	Sin Afirmar	Malo	2	849	Local	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
56	KI-R25	Kimbiri	Emp.PE-28B- Sirenachayocc	0.167	4.50	Afirmado	Malo	1	268	Accseso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
57	KI-R27	Kimbiri	Emp.PE-28B - Lobo Tahuantinsuyo	0.572	4.50	Afirmado	Malo	1	749	Accseso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
58	KI-R29	Kimbiri	Emp.PE-28B (Puente Shirumpiari)-Palma de oro	5.907	4.50	Trocha	Malo	1	378	Accseso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
59	KI-R31	Kimbiri	Emp.PE-28B -.Huayanay	7.520	4.50	Trocha	Malo	1	120	Accseso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
60	KI-R08	Kimbiri	Emp.PE-28B - Limatambo	32.442	4.50	Sin Afirmar	Malo	9	486	Troncal	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
61	KI-R35	Kimbiri	Emp.KI-20 - Palestina	3.723	4.50	Trocha	Malo	1	364	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
62	KI-R33	Kimbiri	Emp.KI-20 - Pueblo Libre	3.721	4.50	Trocha	Malo	1	843	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
63	AH-R01	Ayahuanco	Emp. C.P. Histo - Tambobamba	34.362	4.50	Trocha	Malo	4	869	Troncal	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
64	AH-R03	Ayahuanco	Emp. AH-01 (Viracochan) - Ccaccsa	21.698	4.50	Trocha	Malo	2	438	Troncal	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
65	AH-R02	Ayahuanco	Emp. AH-01 (Viracochan)- Baños iris	11.780	4.50	Trocha	Malo	1	84	Local	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
66	AH-R04	Ayahuanco	Vista Alegre	41.736	4.50	Trocha	Malo	1	186	Troncal	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
67	AH-R06	Ayahuanco	Emp. (Dv. Paloma Alegre)-Paloma alegre	16.263	4.50	Trocha	Malo	1	328	Local	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
68	LL-R01	Llochegua	Emp.AY-119(LLOchegua)-C.P. Junin	17.290	4.50	Sin Afirmar	Malo	4	1846	Local	Distrito	regional	VL	LO	LI
69	LL-R02	Llochegua	Emp.LL-04(Nuevo Amanecer)-Santa Tereza	5.897	4.50	Trocha	Malo	2	480	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
70	LL-R04	Llochegua	Emp.LL-01(Puente Tacora)-Corazón pata	18.092	4.50	Trocha	Malo	3	868	Local	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
71	LL-R03	Llochegua	Emp.LL-03 -Villa Mejorada	1.601	4.50	Trocha	Malo	1	456	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
72	SI-R01	Sivia	Emp. PE-28B- Limonchayocc-Pte.San Carlos	3.228	4.50	Trocha	Malo	0	0	Accseso	Distrito	Nacional	VL	LO	LI
73	SI-R03	Sivia	Emp. AY-119(Matucana)-Arequipa alta	5.295	4.50	Trocha	Malo	1	342	Accseso	Distrito	regional	VL	LO	LI
74	SI-R05	Sivia	Emp. AY-119-Pampa Hermosa-Triboline A.	9.839	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	621	Local	Distrito	regional	VL	LO	LI
75	SI-R02	Sivia	Emp. SI-03(Triboline Alta) -Unión Progreso	1.502	4.50	Trocha	Malo	1	325	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
76	SI-R04	Sivia	Emp. SI-03(Pampa Hermosa)-Matucana A.	5.540	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	210	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
77	SI-R07	Sivia	Emp. AY-119(Triboline Baja)-Granja Sivia	5.295	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	321	Accseso	Distrito	regional	VL	LO	LI
78	SI-R09	Sivia	Emp. AY-119(tRiboline Baja)-Gloria Pata	4.093	4.50	Trocha	Malo	1	213	Accseso	Distrito	regional	VL	LO	LI
79	SI-R11	Sivia	Emp. AY-119(Cruz Ccasa)-Granja Sivia A.	2.589	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	132	Accseso	Distrito	regional	VL	LO	LI
80	SI-R13	Sivia	Emp. AY-119 -.Buenos aires	4.457	4.50	Trocha	Malo	1	325	Accseso	Distrito	regional	VL	LO	LI
81	SI-R15	Sivia	Emp. AY.119 -Compañía Alta	2.074	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	680	Accseso	Distrito	regional	VL	LO	LI
82	SI-R17	Sivia	Emp. AY-119.Compañía baja-Chuvivana	7.357	4.50	Trocha	Malo	2	732	Accseso	Distrito	regional	VL	LO	LI
83	SI-R19	Sivia	Emp. AY-119(Sivia)- Mejorada	28.294	4.50	Trocha	Malo	7	143	Troncal	Distrito	regional	VL	LO	LI
84	SI-R06	Sivia	Emp. SI-12(Acon Rosario) - Ramadilla	11.904	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	265	Local	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI



PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

85	SI-R08	Sivia	Emp. SI-12(Sanamarca)-Puente Ramos Pampa	3.515	4.50	Trocha	Malo	1	743	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
86	SI-R10	Sivia	Emp. SI-12(Dv.Monte Rico) - Retiro	12.132	4.50	Trocha	Malo	1	485	Local	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
87	SI-R12	Sivia	Emp. SI-12(Dv.Caservine)-San Antonio	30.230	4.50	Trocha	Malo	6	752	Troncal	Interdistrit al	Vecinal	VL	LO	LI
88	AN-R01	Anco	Emp. AY-101(Anchihuay)-Tixibamba	39.795	4.50	Afirmado	Malo	15	3216	Troncal	Distrito	regional	VL	LO	LI
89	AN-R02	Anco	Emp. AN-01 - Quillabamba	1.737	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	123	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
90	AN-R08	Anco	Emp. AY-101 - San Antonio	16.268	4.50	Afirmado	Malo	3	623	Local	Distrito	regional	VL	LO	LI
91	AN-R07	Anco	Emp. AN-02(Mejorada) -Pampa aurora	4.695	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	349	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
92	AN-R03	Anco	Emp. AN-02(Mejorada) - AN-05	1.945	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	324	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
93	AN-R06	Anco	Emp. AN-01(Arwinmayo)-San Vicente	23.855	4.50	Trocha	Malo	1	532	Troncal	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
94	AN-R05	Anco	Emp. AN-05 - Paltaypata	1.675	4.50	Trocha	Malo	1	185	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
95	AN-R04	Anco	Emp. AN-01 (Porvenir) - Patahuasi	12.428	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	432	Local	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
96	AN-R09	Anco	Emp. AY-101 (Unión Cerro) - San José	5.608	4.50	Trocha	Malo	2	210	Accseso	Distrito	regional	VL	LO	LI
97	AN-R10	Anco	Emp. AN-R01 - Matenimi	2.175	4.50	Trocha	Malo	1	120	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
98	AN-R11	Anco	Emp. AY-101 (Iran) - Nain	2.602	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	325	Accseso	Distrito	regional	VL	LO	LI
99	AN-R13	Anco	Emp. AY-101 Punkiccocha	7.896	4.5	Sin Afirmar	Malo	2	348	Accseso	Distrito	Dptal.	VL	LO	LI
100	SM-R01	San Miguel	Emp. AY-100 (Dv.	29.163	4.50	Sin Afirmar	Malo	2	231	Troncal	Distrito	regional	VL	LO	LI
101	SM-R02	San Miguel	Emp. SM-01 - Cochazo Alto	20.252	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	532	Troncal	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
102	SM-R03	San Miguel	Emp. AY-100 - Macclopampa	4.553	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	325	Accseso	Distrito	regional	VL	LO	LI
103	SM-R04	San Miguel	Emp. AY-513 - Sarabamba	34.822	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	178	Troncal	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
104	SM-R05	San Miguel	Emp. AY-101 - Sani	4.701	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	168	Accseso	Distrito	regional	VL	LO	LI
105	SM-R08	San Miguel	Emp SM-05 - Jerusalem	3.725	4.50	Trocha	Malo	1	267	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
106	SM-R06	San Miguel	Emp. SM-05 (Samabamba)-Unión Vista Alegre	1.853	3.50	Trocha	Malo	1	325	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
107	SM-R07	San Miguel	Emp. AY-101 - Villa Rica	4.214	3.60	Sin Afirmar	Malo	1	673	Accseso	Distrito	regional	VL	LO	LI
108	SM-R09	San Miguel	Emp. AY-101 - Caña Piriato	2.503	3.00	Trocha	Malo	1	253	Accseso	Distrito	regional	VL	LO	LI
109	SM-R11	San Miguel	Emp. AY-101 - Chaupimayo	6.525	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	342	Accseso	Distrito	regional	VL	LO	LI
110	SM-R08	San Miguel	Emp. SM-11 - Chontabamba	1.268	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	189	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
111	SM-R13	San Miguel	Emp. AY-101 ( Dv. Canccasa) - Iribamba	11.340	4.50	Trocha	Malo	1	186	Local	Distrito	regional	VL	LO	LI
112	SM-R15	San Miguel	Emp. AY-101 (Samugari) - Iribamba	11.340	4.50	Trocha	Malo	1	0	Local	Distrito	regional	VL	LO	LI
113	SR-R11	Santa Rosa	Emp. SR-01 (Dv. Luz Verde)	3.319	4.50	Trocha	Malo	1	325	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
114	SR-R22	Santa Rosa	Emp. SR-03 (Dv. Ccahuasana)	2.083	4.50	Trocha	Malo	1	78	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

115	SR-R09	Santa Rosa	Emp. SF-01 (Dv. San Juan de O)	7.189	4.50	Trocha	Malo	1	532	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
116	SR-R20	Santa Rosa	Emp. SR-03 (Dv. Encarnación)	1.554	4.50	Trocha	Malo	1	324	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
117	SR-R07	Santa Rosa	Emp. AY-101 (Dv. San Jose)	11.998	4.50	Trocha	Malo	3	263	Local	Distrito	regional	VL	LO	LI
118	SR-R14	Santa Rosa	Emp. SR-05 (Dv. Antoccasa)	1.859	4.50	Trocha	Malo	2	152	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
119	SR-R16	Santa Rosa	Emp. SR-05 (Dv. Ranramayo)	1.729	4.50	Trocha	Malo	1	894	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
120	SR-R18	Santa Rosa	Emp. SR-05 (Dv. Chontaccocha)	4.813	4.50	Trocha	Malo	2	379	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
121	SR-R05	Santa Rosa	Emp. AY-101 (Dv. Samariba)	3.429	4.50	Trocha	Malo	2	432	Accseso	Distrito	regional	VL	LO	LI
122	SR-R03	Santa Rosa	Emp. AY-101 (Dv. Marintari) -San Pedro	7.931	4.50	Trocha	Malo	2	378	Accseso	Distrito	regional	VL	LO	LI
123	SR-R12	Santa Rosa	Emp. SR-10 (Dv. San Pedro)	5.896	4.50	Trocha	Malo	1	0	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
124	SR-R10	Santa Rosa	Emp. SR.10 (Dv. Pampa Miraflores)	2.074	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	536	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
125	SR-R01	Santa Rosa	Emp. AY-101 (Dv. Marintari)	10.180	4.50	Trocha	Malo	1	342	Local	Distrito	regional	VL	LO	LI
126	SR-R08	Santa Rosa	Emp. SR-13 (Dv. Mozobamba)	1.400	4.50	Trocha	Malo	1	248	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
127	SR-R06	Santa Rosa	Emp. SR-13 (Dv. N jen)	1.544	4.50	Trocha	Malo	1	368	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
128	SR-R02	Santa Rosa	Emp. SR-13 (San Luis)	1.932	4.50	Sin Afirmar	Malo	1	127	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
128	SR-R04	Santa Rosa	Emp. SR-16 (Dv. Iribamba)	1.956	4.50	Trocha	Malo	1	198	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI
130	CH-01	Chungui	Emp. AY-100 (Chungui)	22.619	4.50	Trocha	Malo	5	1284	Troncal	Distrito	regional	VL	LO	LI
131	CH-R03	Chungui	Emp. AY-100-Rumichaca	9.110	4.50	Trocha	Malo	5	234	Accseso	Distrito	Vecinal	VL	LO	LI

Elaboración Secretaría Técnica

53523

**(v) Caminos de Herradura: Principales características**

A nivel del valle propiamente dicho, los caminos de herradura prácticamente han desaparecido, sobre todo los que antes se utilizaban para articular los centros poblados, los caminos precarios y que de alguna manera siguen vigentes son los que acceden a los recursos turísticos como las cataratas que son utilizados esporádicamente.

Donde los caminos cobran relevancia son los distritos que tienen parte de sierra y específicamente son los distritos de Chungui y Ayahuanco, la mayor parte de sus centros poblados son articulados por estos caminos, estas limitaciones aceleran la migración de la población rural hacia las ciudades.

**Cuadro N° 1.3.11  
Características de los caminos de Herradura**

N°	Distrito	Nombre del Camino	Longitud (Km.)	Beneficiarios		Ambito de influencia	Conexión con la red vial	Frecuencia de peatones
				Centros Poblados	Población Atendida			
	(a)	(b)	(c)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)
1	Pichari	Anatolio C´asa - Miraflores	32	2	295	Distrito	Cam.Vecinal	20
2	Pichari	Catarata - C. T. Velo de Novia	10	1	1220	Distrito	Cam.Vecinal	3
3	Kimbiri	Shirumpiari - Villa Virgen	35	4	432	Distrito	Cam.Vecinal	10
4	Kimbiri	Vista Alegre - Nueva Alianza	10.5	3	274	Distrito	Cam.Vecinal	5
5	Sivia	Sivia Triboline	18.7	2	2867	Distrito	Cam.Vecinal	2
6	Sivia	Compañía Baja - Marayniyocc	32	3	1969	Distrito	Cam.Vecinal	25
7	Llochegua	Llochegua - Junin	19.5	5	3510	Distrito	Regional	10
8	Llochegua	Marayniyocc - San antonio	11.15	5	450	Interdistrital	Cam.Vecinal	6
9	Ayahuanco	Baños Ccoris - Viracochan	8.92	1	540	Distrito	Cam.Vecinal	15
10	Ayahuanco	Puente Flores - Jaucàn	34.5	3	1280	Distrito	Cam.Vecinal	30
11	Ayahuanco	Viracochan Putis - Llochegua	115	4	3000	Interdistrital	Cam.Vecinal	10

**1.3.1.4 Indicadores de la infraestructura vial.**

<b>Indicadores de infraestructura vial</b>		
a)	Población con acceso a la red vial:	53,403 Habitantes
b)	% de Población conectados al Sistema Vial:	46.5 %
c)	Centros poblados articulados:	273 poblados
d)	% de Centros Poblados conectados:	82.0 %
e)	% de Centros Poblados sin conexión:	18.0 %
f)	Densidad poblacional (Hab./Km <sup>2</sup> ) VRAE:	14.44
	Región Ayacucho:	16.94
	A Nivel Nacional:	19.97
g)	Densidad Vial (Km. vías/Km <sup>2</sup> ) VRAE:	0.13
	Región Ayacucho:	0.10
	A Nivel Nacional:	0.06
h)	Densidad vial/población (Km/ hab* 1000) VRAE:	9,0
i)	Kilómetros georeferenciados:	1,685.88 Km.
j)	Kilómetros georeferenciados del Sistema Vial:	135.10 Km.
k)	Kilómetros georeferenciados de vías No Registrada:	900.54 Km.
l)	% Vías No Registradas / Sistema Vial del VRAE:	53.4 %
m)	Nº de rutas no registradas en Sistema Vial:	105
n)	Nº de rutas totales del Sistema Vial del VRAE:	136
o)	Tipo de superficie:	
	Asfaltado	0.00 Km. (0.0 %)
	Afirmado	596.55 Km. (35.4%)
	Sin Afirmar	442,83 Km. (26.3%)
	Trocha	646.82 Km. (38.4%)
p)	Estado de los caminos:	
	Bueno	93.13 Km. (5,5 %)
	Regular	451.84 Km. (26.8%)
	Malo	997.43 Km. (59.2%)
	Muy Malo	143.50 Km. (8.5 %)

\*La población atendida que se expresa en el cuadro, responde a la cantidad de habitantes que habitan en centros poblados rurales que se asientan fuera de los ejes viales nacionales y departamentales, y son atendidos por los caminos vecinales

1.3.2 Análisis de la demanda del Servicio de Transporte Rural.

1.3.2.1 Análisis de los conteos en caminos vecinales.

**Cuadro Nº 1,3.12**  
**Conteo de vehículos en caminos vecinales**

Nº	Código de ruta	Nombre de los Caminos	Longitud Kms.	TPDA			Veh-Eq.
				Ligero	Pesado	Total	
1	SF-R01	Em. PE-28B (San Francisco) – Santa Rosa	18.87	25	3	28	15
2	KI – R08	Emp. PE-28B (Dv.Limatambo) - Limatambo	32.44	5	1	6	2
3	AH-R01	Emp. C.P. Histo - Tambobamba	34.362	1	1	2	1
4	AH-R03	Emp. AH-01 Viracochan - Ccaccca	21.698	1	1	2	5
5	AH-R04	Emp. Puente Coris - Vista Alegre	41.736	1	1	2	2
6	SI-R19	Emp. AY-119(Sivia)- Mejorada	28.294	4	1	5	1
7	SI-R12	Emp. SI-12(Dv.Caservine)-San Antonio	30.23	5	1	6	1
8	AN-R01	Emp. AY-101(Anchihuay)-Tixibamba	39.795	8	2	10	1
9	AN-R06	Emp. AN-01(Arwinmayo)-San Vicente	23.855	5	1	6	3
10	SM-R01	Emp. AY-100 (Dv. Chillcas) - Chillcas	29.163	2	0	2	0
11	SM-R02	Emp. SM-01 - Cochas Alto	20.252	2	1	3	0
12	SM-R04	Emp. AY-513 - Sarabamba	34.822	3	1	4	0
13	AY-513	Emp. AY-512 (Dv.Pampas) - Pampas	27.88	1	1	2	0
14	CH-R01	Emp. Chungui - Sonccopa	22.6	1	1	2	6
15	CU-568	Emp. PE-28C(Dv. Catarata) Nueva Alianza	14.2	2	1	3	2
16	CU-571	Pichari - Ccatun Rumi - San Martin	8.7	25	3		1
17	PI-R02	Emp. CU-568 - Libertad	13.6	2	1	3	1
18	CU-R576	Emp. PE-28C(Dv. Pueblo Libre) – San Pedro	14.2	5	2	7	3
19	SF-R08	Emp. PE-28B (Pampa Aurora)-Sta.Teresa	9.065	2	1	3	4
20	KI-R02	Emp. PE-28B(Puente Roca)-Cashiroveni	8.082	1		1	2
21	KI-R03	Emp. KI-02(Cashiroveni) - San Luis	8.821	1	1	2	1
22	KI-R05	Emp. PE-28B - Camoniato	7.717	1		1	4
23	KI-R19	Emp. PE-28B(Puente Maquete) - Ccorichayocc	15.275	4	1	5	2
24	KI-R23	Emp. PE-28B(Puente Manitea)-Corazòn pata	8.292	3	1	4	4
25	AH-R02	Emp. (Viracochan) – Baños Iris	11.78	1		1	4
26	AH-R06	Emp. (Dv. Paloma Alegre) – Paloma Alegre	16.236	1	1	2	4
27	LL-R01	Emp. AY-119(LLOchegua)-C.P. Junin	17.29	5	1	7	8
28	LL-R04	Emp. LL-01(Puente Tacora) – Corazòn Pata	18.092	4	1	5	8
29	SI -R05	Emp. AY-119-Pampa Hermosa-Triboline A.	9.839	2	1	3	6
30	SI-R06	Emp. SI-12(Acon Rosario) - Ramadilla	11.904	1		1	4
31	SI-R10	Emp. SI-12(Dv.Monte Rico) - Retiro	12.132	1	1	2	2
32	AN-R08	Emp. AY-101 - San Antonio	16.268	4	2	6	4
33	AN-R04	Emp. AN-01 (Porvenir) - Patahuasi	12.428	1	1	2	2
34	SM-R13	Emp. AY-101 ( Dv. Canccasa) - Iribamba	11.34	1	1	2	2
35	SM-R15	Emp. AY-101 (Samugari) - Iribamba	11.34	1		1	0
36	AY-522	Emp. AY-100 -.Challhuas	8.511	1	1	2	3
37	SR-R07	Emp. AY-101 (Dv. San Jose)	11.998	2	1	3	5
38	SR-R01	Emp. AY-101 (Dv.Marintari)	10.18	2	1	3	2

Elaboración: Secretaría Técnica

La circulación de los vehículos en el interior del VRAE, de da de manera intensa sobre las vías troncales Nacional y Regionales, de ahí a los centros poblados mas alejados la situación cambia radicalmente, el tránsito es muy esporádico, salvo los fines de semana que se mobilizan para llegar a las ferias que se dan en diferentes puntos del valle, el resto de la semana salvo los lunes y viernes a los centros poblados cercanos a las capitales se movilizan vehículos para transportar a los profesores que en su mayoría son de dos a tres docentes.

Los camiones de carga se mobilizan a los centros de acopio que generalmente son los puertos precarios a la rivera del río, y los centros poblados mas importantes, llegan a las ferias con productos de primera necesidad y otros, para retornar con productos de la zona.

El acopio de los productos en los centros poblados incluso se realizan en vehículos pequeños como camiones 4x4 por las malas condiciones de las vías.

### **1.3.2.2 Servicios de Transporte de Pasajeros y Carga**

Para el análisis de este rubro, es importante reconocer el comportamiento del flujo de pasajeros y de carga entre el interno del VRAE y las ciudades con quienes mantienen relaciones sociales, administrativas y comerciales, en esta caso la ciudad de Huamanga es el punto principal de referencia y la ciudad de Lima como mercado principal de los productos.

El flujo interno entre distritos es débil y de estos para las comunidades aún con carreteras es esporádico, el motivo de estos movimientos para el caso de pasajeros es la necesidad de salir fuera del valle. En cada una de las capitales de distrito se cuenta con servicio de transporte informal usando para ello los autos tipo Station Wagon que salen cuando completan el número de pasajeros y no tienen horarios fijos.

Para el caso de transporte entre las capitales de distritos y la ciudad de Huamanga las condiciones son totalmente diferentes ya que existen empresas formales usando las camionetas tipo Combi con capacidad de 15 pasajeros las mas comunes, Dos empresas que cuentan con minibuses de 35 Pasajeros con tendencia a consolidar servicio con unidades de mayor capacidad.

Una particularidad observada en el VRAE, es el servicio de camionetas 4x4 entre los distritos de Sivia y Llochegua, se explica por el estado de las carreteras.

Los principales centros nodales, (lugares donde se concentra el mayor flujo de bienes y servicios) al interior del Valle son: Las localidades de San Francisco, Kimbiri, Sivia, Pichari, LLochegua, San Miguel, el resto con poca dinámica de transporte, en este grupo se encuentran los distritos de Anco, Chungui, Santa Rosa y Ayahuanco) el intercambio natural es con la ciudad de Huamanga, a excepción de Ayahuanco que mantiene una relación con la ciudad de Huancayo.

**Cuadro Nº 1.3.13**  
**Características del servicio de transporte de pasajeros y de carga**

Tipo	Distrito	Empresas	Origen:	Destino:	Distancia (Km)	Duración (Min)	Pasaje (S/.)	N° Pasaj.	Frecuencia		TM.	Tipo de vehículo	Mercaderías
									Día	Sema.			
TRANSPORTE DE PASAJEROS	San Miguel	Transportes ROMA	San Miguel	Huamanga	55	180	10	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
				Chungui			10	15		2		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
				Chiquintirca			10	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
				San Antonio			15	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
				Santa rosa			20	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
				San Francisco			25	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
		La Mar Tours	San Miguel	Huamanga	55	120	10	15	4	28		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
				Chiquintirca		180	10	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
				San Antonio			15	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
		Transp. Nuevo Oriente	San Miguel	Huamanga			10	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
				Anco			10	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
				San Antonio			15	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
	Ayna - San Francisco	Selva de Oro	San Francisco	Huamanga	161	420	30	30	2	18		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
				Pichari			5	15	2	17		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
				Santa roa			5	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
				San Antonio			10	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
		La Marina	San Francisco	Huamanga	161	420	30	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
				Pichari			5	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
				Sivia			5	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
				Llochegua			10	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
Turismo San Agustin		San Francisco	HUamanga	161	420	30	15	3	21		Cam. Rur.	Alimentos , Otros	
			Santa Rosa			5	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros	
			San Antonio			10	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros	

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

	Turismo San Francisco	San Francisco	HUamanga	161	420	30	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Pichari			5	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Kimbiri			0	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Puerto Ene	57	120	20	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
	La Convención VRAE	San Francisco	Kimbiri	161	420	30	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Pichari			5	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Puerto Ene	57	120	20	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
	Sr. De Quinuapata	San Francisco	Huamanga	161	420	30	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Sivia			5	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Llochegua			10	15	2	14		4x4	Alimentos , Otros
	Etuscla Tours	San Francisco	Huamanga	161	420	30	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
	Emp. Huamanguilla	San Francisco	Huamanga	161	420	30	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Pichari			5	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Puerto ene	57	120	20	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
	Trans - Sel	San Francisco	Huamanga	161	420	30	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Pichari			5	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Puerto Ene	57	120	20	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
	Cholito Bus	San Francisco	Huamanga	161	420	30	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Pichari			5	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Kimbiri	1	5	0	15	0	0		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
	Unión del Valle	San Francisco	Huamanga	161	420	30	15	3	21		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Pichari			5	15	3	21		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Puerto Ene	57	120	20	15		2		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
	<b>Anco</b>	Transp. Roma	Chiquintirca	Huamanga	55	60	25	15	1	7		Cam. Rur.
San Antonio						10	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
Santa Rosa						15	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
San francisco						20	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros



PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

		La Mar Tours.	Chuiquintirca	Huamanga	55	60	25	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros	
				San Antonio			10	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros	
				Santa rosa			15	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros	
				San Francisco			20	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros	
	<b>Chungui</b>	San Martín	La Mar Tours.	Chungui	Huamanga	30	30	30	15		3		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
				Chungui	HUamanga	30	30	30	15		3		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
	<b>Santa Rosa</b>	Trans- Sel		Santa Rosa	San Francisco			5	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
					Huamanga			35	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
					San Antonio			5	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
					Lechemayo			10	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
		Emp. San Martín		Santa rosa	San Antonio			5	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
					Anchihuay			12	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
	<b>Sivia</b>	Sr. Quinuapata		Sivia	HUamanga			35	30	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
					San Francisco			5	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
					Llochegua			5	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
		Sivia Travel		Sivia	HUamanga			35	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
					San Francisco			5	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
					Llochegua			5	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
	<b>LLochegua</b>	Camionetas Informales		Llochegua	Sivia			5	12	15	105		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
					San Francisco			10	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
Canayre							10	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros	
Corazón pata							5	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros	
<b>Pichari</b>	Unión del valle		Pichari	Kimbiri S.F.			5	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros	
				Huamanga			35	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros	
				Puerto Ene			15	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros	
	La Convención - VRAE			Kimbiri S.F.			5	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros	
				Huamanga			35	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros	
				Puerto Ene			15	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros	
	Transp. De la Selva				Kimbiri S.F.			5	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

<b>Kimiri</b>	Cholito Bus	Pichari	Huamanga			35	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Puerto Ene			15	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Kimiri S.F.			5	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Huamanga			35	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
	Unión del Valle	Kimiri	Pichari			5	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Huamanga	161	420	30	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Lobo			15	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Limatambo			20	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
	La Convención VRAE	Kimiri	Huamanga	161	420	30	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Pichari			5	15	2	14		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Lobo			15	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros
			Limatambo			20	15	1	7		Cam. Rur.	Alimentos , Otros

El cuadro anterior nos muestra el flujo de pasajeros al interior del valle, lo primero que debemos señalar es que el pueblo de San Francisco es el punto de conexión del VRAE con Huamanga, el tránsito diario de entrada y salida es un promedio de 30 unidades tipo combi con capacidad de 15 pasajeros, lo que significa que entre Huamanga y el valle circulan 450 personas por día con tendencia a incrementar

**(ii) Información básica del transporte de carga**

El transporte de Carga en el valle en la actualidad es totalmente informal, no existe empresas constituidas con una referencia segura, son transportistas individuales o los propios productores que cuentan con sus propios camiones, sin embargo debido a las características propias de la zona, el transporte de carga se da en dos modalidades, la primera interna desde las zonas de producción (chacras) a los centros de acopio en las capitales de los distritos, desde donde salen a los mercados de Ayacucho o directamente a Lima.

Internamente se usa cotidianamente el Río Apurímac como medio de transporte usando pequeñas envarcaciones de igual modo informales y de propiedad individual, en los pequeños puertos son acopiados y trasladados a los mercados de destino.

Los camiones medianos de 03 a 06 toneladas son los más comunes, esporádicamente se usa de mayor tonelaje, no por limitaciones de las vías sino por los volúmenes y comodidad, estos se acomodan mejor a las condiciones del tipo de comercio que se desarrolla en el VRAE.

Los precios promedio por Kg. Para:

- Ayacucho S/0.07 por Kgm.

- Lima S/0.15 por Kgm.

A estos precios de referencia se le añade o disminuye de acuerdo a la distancia, el estado de la carretera y la temporalidad. El flete es concertado directamente sobre el monto total y no tanto sobre el costo unitario.

Algo que destacar respecto al comportamiento del comercio es que debido al nivel de accesibilidad que se tiene a los centros poblados del Valle, los productos manufacturados llegan a la puerta de sus viviendas y a las principales ferias cercanas a la comunidad a manera de bazares rodantes.

Los productos agrícolas y madera generalmente trozada es acopiada en la propia comunidad, el flete de acopio es cargado directamente al precio de compra que definitivamente es muy variable, el que se considera es desde las capitales de distritos.

### 1.3.3 Nuevas construcciones Viales

De acuerdo a las condiciones actuales se observa que los principales centros poblados tienen conexión vial y se vienen ejecutando la ampliación a aquellos de menor jerarquía, sin embargo la prioridad está en la conexión a manera de circuitos.

La carretera departamental AY-119 que empalma con la carretera nacional que une Huamanga con San Francisco en el sector denominado Rosario y pasa por los distritos de Sivia y Llochegua se pretende conectar con la carretera que baja de Ayahuanco.

Los gobiernos locales en los últimos años vienen gestionando a diversas instituciones el financiamiento para la ejecución de los proyectos viales priorizados en sus planes de desarrollo, así mismo vienen ejecutando con sus propios recursos las carreteras vecinales que consideran necesarios, de ahí que se entiende que la mayoría de las obras demandadas en la actualidad se encuentran a nivel de estudios de pre inversión canalizados para su financiamiento y otros se encuentran en plena ejecución.

Los proyectos viales se detallan en el cuadro siguiente:

**Cuadro N° 1.2.14**  
**Nuevas construcciones de caminos vecinales**

Camino Vecinal	Ubicación	Distritos conectados	Beneficiarios		Inversión
			Población	Poblados	
Villa Libertad – Arroyo Negro	Ayna	Ayna	872	02	976,500
Machente – Sanabamba	Ayna	Ayna	340	02	654,540
Limonchayocc – Santa Teresa	Ayna	Ayna	589	02	328,500
Naranjal – San martin – Los Angeles	Ayna	Ayna	256	03	850,000
Junin - Mejorada - Sintiaro – Union Mantaro	Llochegua	Llochegua	1340	04	2'320,000
Junin – Coronel Portillo	Llochegua	Llochegua	860	02	280,000
Junin – Rosario Santillana	Llochegua	Llochegua	814	02	540,000
Coranzonpata – Chongos Carmenpampa – Chola – Choccechaca	Llochegua	Llochegua	1470	04	2'326,501
Union Mantaro – Yaviro – Anapati	Llochegua	Llochegua Pangoa	980	03	890,620
Casatambo – Nuevo Progreso – Kempiri	Pichari	Pichari	3768	03	7,546.868
Shirutiari – Yurinaqui – Tambo del Ene	Pichari	Pichari	670	03	1,606.632
Libertad - Anatoccasa	Pichari	Pichari	350	02	402,400
Paraiso – Amargura - Kinkuri	Pichari	Pichari	850	03	1,198.000
Omayá baja – sector agua Dulce	Pichari	Pichari	540	02	150,362
San Martin - Monterrey	Pichari	Pichari	1290	02	762,574
San Pedro - Pumayacu	Pichari	Pichari	541	02	467,575
Alianza Nueva – Alianza Alta	Pichari	Pichari	458	02	452,233
Santa Ines – Nueva Fortaleza	Pichari	Pichari	490	02	971,681
Teresa – Pto. Teresa	Pichari	Pichari	120	02	124,247
Mejorada – Ircuis – Chupascca – Tircus	Sivia	Sivia	680	04	2'435,276
San Gerardo – Ramos pampa – Ramadilla	Sivia	Sivia	1490	03	1'152,856
Const. Trocha Arequipa A – Anteccasa-Ccentabamba	Sivia	Sivia	1659		2'071.003

**PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE**

Const. Trocha Balsamayocc – Retiro	Sivia	Sivia	762	02	919,020
Const. Trocha San Pedro – Cañapampa- Emp. Ccentabamba	Sivia	Sivia	2156	02	1'028,926
Const. Trocha Sanamarca – Ramos Pampa – San Gerardo	Sivia	Sivia	2134	03	2'125,197
Mayhuavilca – Chuylly – Vizcatan	Ayahuanco	Ayahuanco	659	03	3'123,648
Jaucán – Tancar – Piedrallipe – Pucacolpa	Ayahuanco	Ayahuanco	345	04	4'823,125
Mayhuavilca – Teqteq – Pampa Coris	Ayahuanco	Ayahuanco	1278	03	3'197,235
Jaucán – Vista Alegre – Huallhua – Chachaspata	Ayahuanco	Ayahuanco	657	04	923,653
Const. Trocha Villa Vista-Villa Aurora – Chinete	Chungui	Chungui	893	03	1'362,376
Const. Carrtera San Vicente – Rosaspata	Anco	Anco	690	02	469,356
Const. Carretera Iran – Miraflores – Anco	Anco	Anco	871	3	546,987
Const. Carretera Pahuana – Oronccooy	Chungui	Chungui	653	2	439,635
Cosnt. Carretera Tambo Usmay – Santa Rosa	Santa Rosa	Santa Rosa	3679	3	4'123,200
Const. Carretera Chacco – ccohas alto	San Miguel	San Miguel	645	2	436,980
Const. Carretera Cusay – Villa Canaan	San Miguel	San Miguel	540	2	367,900
Const. Carretera Palmapampa – Chontabamba	San Miguel	San Miguel	1860	2	980,400
Const. Trocha Anchiuay – Miraflores	San Miguel	San MMiguel	678	2	765,900
Const. Carretera Huanacopampa – Montechaca – Villa aurora	Anco	Anco	780	2	1'276,523
Cosnt. Carretera Pacobamba – Oscocococha	Anco	Anco	640	1	543,876
Const. Carretera Perezpata - Paltaypata	Anco	Anco	560	2	460,125
Const. Carrtera Rapi – Amarupampa – Sarabamba	Anco	Anco	690	3	678,900
Const. Carretera Tocate – Anchuay sierra	Anco	Anco	896	2	980,400

Fuente: Municipalidades distritales

1.4

**Potencialidades del territorio del VRAE**

El análisis de las potencialidades nos permite identificar las oportunidades de aprovechamiento de los recursos sobre la base de la adecuación del territorio y la construcción de infraestructura básica que luego posibilitará la generación de ingresos para los participantes en las cadenas productivas de estos.

Las condiciones del VRAE se detallan a continuación:

**1.4.1 Identificación de los Recursos Disponibles (stock) – RD**

Para la identificación de los recursos disponibles se recurrió a fuentes secundarias y al conocimiento de los actores locales, sus percepciones se grafican en los siguientes cuadros, algo que resalta es la capacidad productiva de la tierra por los suelos y sobre todo por el clima húmedo que según refieren no requiere de riego, los bosques no son reconocidos desde una perspectiva económica para el colectivo, las pocas áreas maderables son de propietarios que denunciaron anteriormente y muchos de ellos no viven en el valle, solo aparecen para sacar la madera y luego desaparecen...puede representar trabajo temporal pero no una opción laboral sostenida.

No se conoce de ninguna operación minera, la gente está segura que en las partes altas de los distritos existen reservas mineras pero no se tiene información al respecto, de acuerdo a los registros del Ministerio de Energía y Minas solo se tiene registrado una concesión en el distrito de Sivia con una reserva de 1200 Tm.

**Cuadro Nº 1.4.1.1  
Recursos disponibles**

Distrito San Miguel			Localización	Problemas principales	Soluciones	Marco Institucional
Recursos	RD					
	U.M	Cant.				
Suelo agrícola	Has.	78,438	Parte intermedia del distrito, circundante a la ciudad capital y en la parte baja rivera del río Apurímac zona de selva	Fitosanitarios  . Riego en la parte media Sierra.  . Accesibilidad en la zona de selva	.Capacitación.  Construcción de infraestructura y tecnificación del riego.  . Construcción de carreteras a las zonas productivas	MINAG Gob. Local ONGs Organizaciones de productores Inst. Vial Mult.
Pastos Naturales	Has.	5,207	Parte alta e intermedia del distrito.	Sobrepastoreo  Quema de pastos	Zonificación  Control y sensibilización sobre los impactos de las quemas	Inrena Gob. Local Indeci. Ongs.
Montes y bosques	Has.	3,754	Parte baja hacia la rivera del río Apurímac selva	Deforestación indiscriminada.  Accesibilidad	.Mayor control .Programas de reforestación. .Transformación	.INRENA GOB. LOCAL Gob. Regional
Turísticos	Nº de RR.SS	21	Parte media y baja del distrito	Accesibilidad y equipamiento	Construcción de carreteras y caminos	Gob. Local IVM

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

Cuadro N° 1.4.1.2

Distrito de Ayna			Localización	Problemas principales	Soluciones	Marco Institucional
Recursos	RD					
	U.M	Cant.				
Suelo agrícola	Has.	5,407	En la parte intermedia y baja de la microcuenca del río Piene	Fitosanitarios . Accesibilidad en la zona de selva	.Capacitación. . Construcción de carreteras a las zonas productivas	MINAG Gov. Local ONGs Organizaciones de productores Inst. Vial Mult.
Pastos Naturales	Has.	505	Parte alta e intermedia del distrito.	Sobrepastoreo  Quema de pastos	Zonificación  Control y sensibilización sobre los impactos de las quemas	Inrena  Gov. Local  Indeci.  Ongs.
Montes y bosques	Has.	2,011	Parte baja hacia la rivera del río Apurímac selva	Deforestación indiscriminada.  Accesibilidad	.Mayor control .Programas de reforestación. .Transformación	.INRENA  GOB. LOCAL  Gov. Regional
Turísticos	Nº turistas/ Año	09	Parte Baja del distrito	Accesibilidad y equipamiento	Construcción de carreteras y caminos	Gov. Local IVM

Cuadro N° 1.4.1.3

Distrito de Anco			Localización	Problemas principales	Soluciones	Marco Institucional
Recursos	RD					
	U.M	Cant.				
Suelo agrícola	Has.	10,463	En la parte intermedia y baja del Distrito.	Fitosanitarios . Accesibilidad en la zona de selva	.Capacitación. . Construcción de carreteras a las zonas productivas	MINAG Gov. Local ONGs Organizaciones de productores Inst. Vial Mult.
Pastos Naturales	Has.	21,193	Parte alta e intermedia del distrito.	Sobrepastoreo  Quema de pastos	Zonificación  Control y sensibilización sobre los impactos de las quemas	Inrena  Gov. Local  Indeci.  Ongs.
Montes y bosques	Has.	13,941	Parte baja hacia la rivera del río Apurímac selva	Deforestación indiscriminada.  Accesibilidad	.Mayor control .Programas de reforestación. .Transformación	.INRENA  GOB. LOCAL  Gov. Regional
Turísticos	Nº de RR.SS.	35	Parte Baja del distrito	Accesibilidad y equipamiento	Construcción de carreteras y caminos	Gov. Local IVM

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

Cuadro N° 1.4.1.4

Distrito de Chungui						
Recursos	RD		Localización	Problemas principales	Soluciones	Marco Institucional
	U.M	Cantidad				
Suelo agrícola	Has.	6,341	En la parte intermedia y baja de la microcuenca del río Piene	Fitosanitarios	.Capacitación.	MINAG Gov. Local ONGs Organizaciones de productores Inst. Vial Mult.
				. Accesibilidad en la zona de selva	. Construcción de carreteras a las zonas productivas	
Pastos Naturales	Has.	34,672	Parte alta e intermedia del distrito.	Sobrepastoreo  Quema de pastos	Zonificación  Control y sencibilización sobre los impactos de las quemas	Inrena  Gov. Local  Indeci.  Ongs.
Montes y bosques	Has.	14,699	Parte baja hacia la rivera del río Apurímac selva	Deforestación indiscriminada.  Accesibilidad	.Mayor control .Programas de reforestación. .Transformación	.INRENA  GOB. LOCAL  Gov. Regional
Turísticos	N° de RR.SS.	34	Parte Baja del distrito	Accesibilidad y equipamiento	Construcción de carreteras y caminos	Gov. Local IVM

Cuadro N° 1.4.1.5

Distrito de Santa Rosa						
Recursos	RD		Localización	Problemas principales	Soluciones	Marco Institucional
	U.M	Cantidad				
Suelo agrícola	Has.	5,782	En la parte intermedia y baja de la microcuenca del río Piene	Fitosanitarios	.Capacitación.	MINAG Gov. Local ONGs Organizaciones de productores Inst. Vial Mult.
				. Accesibilidad en la zona de selva	. Construcción de carreteras a las zonas productivas	
Pastos Naturales	Has.	264	Parte alta e intermedia del distrito.	Sobrepastoreo  Quema de pastos	Zonificación  Control y sencibilización sobre los impactos de las quemas	Inrena  Gov. Local  Indeci.  Ongs.
Montes y bosques	Has.	644	Parte baja hacia la rivera del río Apurímac selva	Deforestación indiscriminada.  Accesibilidad	.Mayor control .Programas de reforestación. .Transformación	.INRENA  GOB. LOCAL  Gov. Regional
Turísticos	N° de RR.SS.	10	Parte Baja del distrito	Accesibilidad y equipamiento	Construcción de carreteras y caminos	Gov. Local IVM



PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

Cuadro Nº 1.4.1.6

Distrito de Sivia			Localización	Problemas principales	Soluciones	Marco Institucional
Recursos	RD					
	U.M	Cant.				
Suelo agrícola	Has.	8,350	En la parte intermedia y baja de la microcuenca del río Piene	Fitosanitarios . Accesibilidad en la zona de selva	.Capacitación. . Construcción de carreteras a las zonas productivas	MINAG Gov. Local ONGs Organizaciones de productores Inst. Vial Mult.
Pastos Naturales	Has.	505	Parte alta e intermedia del distrito.	Sobrepastoreo  Quema de pastos	Zonificación  Control y sencibilización sobre los impactos de las quemas	Inrena  Gov. Local  Indeci.  Ongs.
Montes y bosques	Has.	2,011	Parte baja hacia la rivera del río Apurímac selva	Deforestación indiscriminada.  Accesibilidad	.Mayor control .Programas de reforestación. .Transformación	.INRENA  GOB. LOCAL  Gov. Regional
Minero polimetálico	TM	1,200	Parte alta zona de sierra	Accesibilidad	Construcción de carreteras	Gov. Regional Empresa
Turísticos	Nº de RR.SS.	21	Parte Baja del distrito	Accesibilidad y equipamiento	Construcción de carreteras y caminos	Gov. Local IVM

Cuadro Nº 1.4.1.7

Distrito de LLochegua			Localización	Problemas principales	Soluciones	Marco Institucional
Recursos	RD					
	U.M	Cantidad				
Suelo agrícola	Has.	7,020	En la parte intermedia y baja de la microcuenca del río Tincuy	Fitosanitarios . Accesibilidad en la zona de selva	.Capacitación. . Construcción de carreteras a las zonas productivas	MINAG Gov. Local ONGs Organizaciones de productores Inst. Vial Mult.
Pastos Naturales	Has.	505	Parte alta e intermedia del distrito.	Sobrepastoreo  Quema de pastos	Zonificación  Control y sencibilización sobre los impactos de las quemas	Inrena  Gov. Local  Indeci.  Ongs.
Montes y bosques	Has.	2,011	Parte baja hacia la rivera del río Apurímac selva	Deforestación indiscriminada.  Accesibilidad	.Mayor control .Programas de reforestación. .Transformación	.INRENA  GOB. LOCAL  Gov. Regional
Turísticos	Nº de RR.SS	17	Parte Baja del distrito	Accesibilidad y equipamiento	Construcción de carreteras y caminos	Gov. Local IVM

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

Cuadro Nº 1.4.1.8

Distrito de Ayahuanco			Localización	Problemas principales	Soluciones	Marco Institucional
Recursos	RD					
	U.M	Cantidad				
Suelo agrícola	Has.	5,713	En la parte intermedia y baja de la microcuenca del río Piene	Fitosanitarios	.Capacitación.	MINAG Gov. Local ONGs Organizaciones de productores Inst. Vial Mult.
				. Accesibilidad en la zona de selva	. Construcción de carreteras a las zonas productivas	
Pastos Naturales	Has.	505	Parte alta e intermedia del distrito.	Sobrepastoreo  Quema de pastos	Zonificación  Control y sencibilización sobre los impactos de las quemas	Inrena  Gov. Local  Indeci.  Ongs.
Montes y bosques	Has.	2,011	Parte baja hacia la rivera del río Apurímac selva	Deforestación indiscriminada.  Accesibilidad	.Mayor control .Programas de reforestación. .Transformación	.INRENA  GOB. LOCAL  Gov. Regional
Turísticos	Nº de RR.SS.	13	Parte Baja del distrito	Accesibilidad y equipamiento	Construcción de carreteras y caminos	Gov. Local IVM

Cuadro Nº 1.4.1.9

Distrito de Pichari			Localización	Problemas principales	Soluciones	Marco Institucional
Recursos	RD					
	U.M	Cantidad				
Suelo agrícola	Has.	5,407	En la parte intermedia y baja de la microcuenca del río Piene	Fitosanitarios	.Capacitación.	MINAG Gov. Local ONGs Organizaciones de productores Inst. Vial Mult.
				. Accesibilidad en la zona de selva	. Construcción de carreteras a las zonas productivas	
Pastos Naturales	Has.	505	Parte alta e intermedia del distrito.	Sobrepastoreo  Quema de pastos	Zonificación  Control y sencibilización sobre los impactos de las quemas	Inrena  Gov. Local  Indeci.  Ongs.
Montes y bosques	Has.	2,011	Parte baja hacia la rivera del río Apurímac selva	Deforestación indiscriminada.  Accesibilidad	.Mayor control .Programas de reforestación. .Transformación	.INRENA  GOB. LOCAL  Gov. Regional
Turísticos	Nº de RR.SS.	12	Parte Baja del distrito	Accesibilidad y equipamiento	Construcción de carreteras y caminos	Gov. Local IVM

**Cuadro N° 1.4.1.10**

Distrito de Kimbiri			Localización	Problemas principales	Soluciones	Marco Institucional
Recursos	RD					
	U.M	Cantidad				
Suelo agrícola	Has.	5,407	En la parte intermedia y baja de la microcuenca del río Piene	Fitosanitarios . Accesibilidad en la zona de selva	.Capacitación. . Construcción de carreteras a las zonas productivas	MINAG Gov. Local ONGs Organizaciones de productores Inst. Vial Mult.
Pastos Naturales	Has.	505	Parte alta e intermedia del distrito.	Sobrepastoreo  Quema de pastos	Zonificación  Control y sencibilización sobre los impactos de las quemas	Inrena  Gov. Local  Indeci.  Ongs.
Montes y bosques	Has.	2,011	Parte baja hacia la rivera del río Apurímac selva	Deforestación indiscriminada.  Accesibilidad	.Mayor control .Programas de reforestación. .Transformación	.INRENA  GOB. LOCAL  Gov. Regional
Turísticos	N° de RR.SS.	16	Parte Baja del distrito	Accesibilidad y equipamiento	Construcción de carreteras y caminos	Gov. Local IVM

La característica del VRAE al respecto es que el mayor porcentaje de extensión territorial está dividido entre áreas de bosque nuboso (propia de zonas de selva, con mayor incidencia en la zona norte), así como zonas denominadas como protección que son bosques con relieve muy fuerte.

Un área fundamentalmente relacionada a la concentración de centros poblados y con características productivas agrícola, es la zona denominada como forestales para cultivos en limpio, pero que no tienen una adecuada calidad agrocológica.

En la zona norte también se puede establecer una extensión considerable catalogada como forestales, calidad agrocológica media y de protección.

Clasificando las tierras por su capacidad de uso mayor, El valle tiene las siguientes clases.

#### **Asociación de cultivos en limpio.-**

**Cultivos permanentes.-** Esta asociación abarca una extensión aproximada de 56, 044 hectáreas y está conformada en dos subclases A2sc y C2sc .

Estas dos subclases son las más importantes dado que constituyen las tierras más aprovechables para cultivos permanentes.

**Asociación forestales.- tierras de protección.-** Tiene una extensión de 84,066.71 has. Aproximadamente y está conformado por dos subclases: F2e (tierras de actitud forestal) y X (tierras de protección).

**Asociación.-** Con una extensión aproximada de 28,022 hectáreas, compuesto por dos subclases: X (tierras de protección con deficiencias topográfica) y F3e (tierras de vocación de producción de forma selectiva).

En esta asociación se ubican las zonas con mayor asentamiento poblacional.

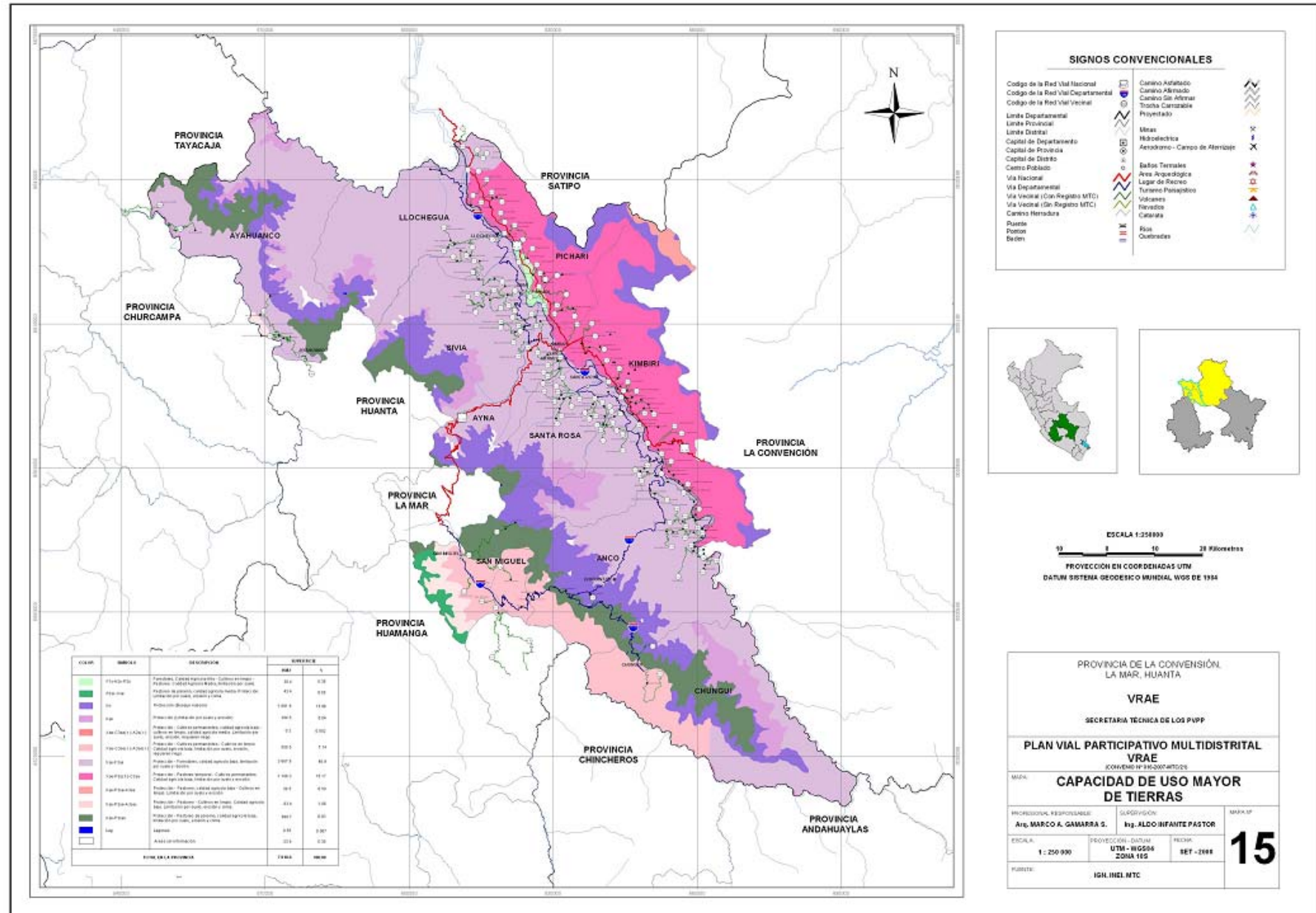
**Consociación (x).-** Representa la mayor extensión con 112,088 Has. tierras de estas características, son aquellas de producción que por sus diferencias severas no pueden ser utilizadas para los propósitos agrarios o forestales, pero representan gran posibilidad para el desarrollo de la minería, para zona de recreación o para parques nacionales.

Los aspectos de uso mayor de suelos son complementados con el mapa correspondiente, en la que se presenta las curvas de nivel, correspondientes a los variados pisos ecológicos existentes en el valle. Se puede observar que en los pisos ecológicos más altos se encuentran en la parte este y oeste, pasando a pisos correspondientes a ceja de selva y selva alta, a medida que se avanza hacia la zona norte del Valle.

**Cuadro N° 1.4.2**  
**Capacidad de uso mayor de suelos por distritos**

<b>Distrito</b>	<b>Area (Has)</b>	<b>A2sc-C2sc</b>	<b>F2e</b>	<b>F3e</b>	<b>Consoc.X</b>
<b>San Miguel</b>	90,298	18,060	27,089	9,030	36,119
<b>Ayna</b>	26573,000	5314,600	7971,900	2657,300	10629,200
<b>Anco</b>	109820,000	21964,000	32946,000	10982,000	43928,000
<b>Chungui</b>	106052,000	21210,400	31815,600	10605,200	42420,800
<b>Santa Rosa</b>	37227,000	7445,400	11168,100	3722,700	14890,800
<b>Sivia</b>	75,910	15,182	22,773	7,591	30,364
<b>Llochegua</b>	78,000	15,600	23,400	7,800	31,200
<b>Ayahuanco</b>	114,254	22,851	34,276	11,425	45,702
<b>Pichari</b>	78,450	15,690	23,535	7,845	31,380
<b>Kimbiri</b>	113,469	22,694	34,041	11,347	45,388
<b>Total</b>	<b>280222,381</b>	<b>56044,476</b>	<b>84066,714</b>	<b>28022,238</b>	<b>112088,952</b>

# PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE



### **Identificación de recursos Hidrobiológicos**

Hidrográficamente el valle pertenece a la vertiente del Atlántico y la cuenca del Apurímac, cuyos tributarios principales son los ríos Piene y torobamba, en esta parte se considera a las lagunas que pueden ser utilizados para crianzas de peces entre las principales tenemos:

Laguna de Oscococha que almacena aprox. 32"830,000 m<sup>3</sup> y da origen al río del mismo nombre.

Laguna de Tocto, Usmayccochoa, Saraccochoa, Yanahirco, Ccochas, Estiva, Churcaccochoa.

La dificultad para el aprovechamiento de estas fuentes para la crianza de peces, es la accesibilidad y otros factores como la seguridad, disponibilidad de alimentos y costos de los mismos.

### **Identificación de recursos mineros**

En el VRAE no existe explotación minera en la actualidad, sin embargo se conoce del potencial minero sobre todo en las partes altas de los distritos, destacando el oro, Plata, cobre. En el distrito de Anco se tiene las siguientes reservas:

Vega oro y Punqui oro en el distrito de Anco, entre San Miguel y Chungui se tiene la reserva minera de Rayama, en Chungui existe un importante potencial radioactivo, especialmente de uranio.

No existe información sobre los volúmenes de reservas ya que todas se encuentran a nivel de denuncios y concesiones mineras sin estudios de exploración en campo, por lo que no se consigna en el presente estudio.

Dada la ubicación de las reservas no se cuenta con vías de acceso a las mismas, quedando a iniciativa de los propietarios de los denuncios la construcción de trochas.

### **Componentes y descripción de los principales atractivos turísticos**

El mayor potencial turístico del valle lo constituyen sus campiñas y la belleza natural de la ceja de selva, son atractivas las pequeñas ciudades de San Francisco, Sivia, Kimbiri y Pichari, entre las más destacadas.

El distrito de Anco cuenta con mas de 20 lagunas que constituyen una posibilidad de circuito turístico. En la zona de ceja de selva el principal atractivo es el paisaje natural donde las cataratas de Ispacc, Ccatum Isaac, Yanapaccha y otros son la referencia, complementada con la flora y fauna abren interesantes oportunidades para el turismo.

Lo que se tiene en el valle son recursos dispersos, si se mira como una unidad geográfica con la perspectiva de construir un destino turístico, es importante formular un plan de desarrollo turístico que permita en un primer momento la sensibilización de la población y las propias autoridades sobre la potencialidad de este recurso, para a partir de ello levantar un inventario de los atractivos y diseñar los circuitos a ser puestos en valor y promocionarlos, para ello será imprescindible el asfaltado de la carretera PE-28B entre Pampa Quinoa y san Francisco, así como el mantenimiento adecuado de las vías vecinales de accesos a los recursos.

**Cuadro Nº 1.4.4**  
**Atractivos turísticos por distritos.**

Atractivo	Distrito	Detalle
Arqueológico	San Miguel	Ruinas de Inkaraccay, Cerro San Cristóbal, Cerro Bañico, Llactaorcco de Pucaraccasa, Pallcca, Cauca, Ñaupallacta, Cerro de Rayama, Ccallahuilca, Santiago Pampa, Ikaperca, Atun Pallca
Arqueológico	Anco	Ruinas de Naupallacta, Llanta Orcco, Queque, Parancay, Ustuna, Chascce
Arqueológico	Chungui	Oreja de perro, Inti huatana, Wecwes, Llactapata, Ruinas de Bombelo, Viuda Rumi, Tunel Inca Ñan, Tunel Sausa.
Arqueológico	Santa Rosa	Cinco piedras marcadas y Andenes de Cedrocucho
Paisajístico	Anco	Registro de 20 lagunas, Catarata Ccatunispacc
Paisajístico	Santa Rosa	Laguna Cruz Verde
Paisajístico	Ayna	Catarata de Pucayacu, Mirador del Valle
Paisajístico	San Miguel	Catarata de Saywapata y Pampahuasi.
Paisajístico	Chungui	Corredor de Vilcabamba, Valle de Mayonmarca, Moyabamba, Catarata de Wancamoyocc y las 23 lagunas registradas.
Fiestas	Todos	Carnaval febrero – marzo, Fiesta de Todos los Santos – noviembre,
Fiestas	San Miguel	Aniversario de la Provincia de La Mar – marzo. Fiesta Patronal San Miguel Arcángel – setiembre. Fiesta de las Cruces Rayana.
Fiestas	Santa Rosa	Fiesta Patronal 30 de agosto Elevación a categoría de capital distrital 26 de junio.
Fiestas	Anco	Fiesta Patronal de Sacharaccay – setiembre Fiesta Patronal Virgen del Carmen
Fiestas	Chungui	Fiesta Patronal Octubre, Fiesta de Verde Cruz.
Fiestas	Ayna	Fiesta Patronal Virgen del rosario 7 de octubre
Fiestas	Pichari	Aniversario 10 de Agosto
Fiestas	Pichari	Fiesta patronal 30 de agosto
Fiestas	Kimbiri	Festival del cacao 24 de junio
Ferias	San Miguel	Feria Dominical, Feria Agropecuaria y Agroindustrial en Ccatunrumi, Festival de la Naranja, Feria nacional Agropecuaria en setiembre, Festival de Trigo en Ccatunrumi.
Ferias	Chungui	Feria Agropecuaria del Chuño en junio, Feria Agroecológica, Festival del Frijol, Feria de la Pachamanca, Festival de Llactamarca, Feria Agroecológica en Oreja de Perro.
Ferias	Anco	Feria agropecuaria y Festival de Maní julio, Festival de Caya y Chuño setiembre, Feria Local Sacharaccay sábado, Feria Local Lechemayo.
Ferias	Ayna	Feria Local San Francisco – domingo.
Ferias	Santa Rosa	Feria Local Santa Rosa – domingo.
Vivencial	Todos	Siembra y abonamiento del maíz octubre – diciembre-
Vivencial	Todos	Aporque enero – marzo.
Vivencial	Todos	Cosecha de arvejas, papa, maíz, trigo, cebada de abril – junio.
Vivencial	Todos	Herranza – agosto.
Vivencial	Chungui	Elaboración de Chuño – junio. Ñanruray y Monteñan
Vivencial	Anco	Ñanruray

Fuente: Planes de desarrollo Prov. La Mar - Convención

**Cuadro Nº 1.4.5**  
**Componentes y descripción de los principales atractivos turísticos**

Distritos	Atractivo turístico				Estado de Conservación	Flujo de Turistas	Equipamiento				Infraestructura	
	1	2	3	4			5	6	7	8	9	10
San Miguel	13	1	4	3	Bueno	200	Hostales	Restaurantes	Discotecas, Bares	Empresas de transportes	Carreteras	Teléfono, TV
Anco	21	6	2	06	Bueno	30	Alojamiento	Restaurantes	0	Empresas de transportes	Carreteras	Teléfono, TV
Chungui	14	8	1	11	Bueno	20	Hostales	Restaurantes	0	Empresas de transportes	Carreteras	Teléfono, TV
Santa Rosa	1	2	2	5	Bueno	150	Hostales	Restaurantes	0	Empresas de transportes	Carreteras	Teléfono, TV
Ayna	2	0	2	5	Bueno	400	Hostales	Restaurantes	Discoteca Bares	Empresas de transportes	Carreteras	Teléfono, TV
Sivia	12	1	3	5	Bueno	180	Hoteles	Restaurantes	Bares	Empresas de transportes	Carreteras	Teléfono, TV
Llochegua	10	2	2	3	Bueno	25	Hostal	Restaurantes	Bares	Empresas de transportes	Carreteras	Teléfono, TV
Ayahuanco	08	03	1	1	Bueno	0	-	-	Tienda	-	Carreteras	Teléfono
Pichari	02	3	3	4	Bueno	120	Hostales	Restaurantes	Discoteca Bares	Empresas de transportes	Carreteras	Teléfono, TV
Kimbiri	08	3	2	3	Bueno	400	Hostales	Restaurantes	Discoteca Bares	Empresas de transportes	Carreteras	Teléfono, TV
Total	91	29	22	46		1525						





#### 1.4.2. Utilización de los recursos- RU

El VRAE es una zona predominantemente agrícola y con dinámicas altamente inestables. Entre los años 50 y 60 se tuvo un relativo auge del barbasco, entre los 60 y 87 el café, los 70 el cacao, del 75 al 80 el maíz amarillo duro y entre el 85 y el 95 el ajonjolí y la coca.

En 1991 existían 12 mil has. de coca y para 1995 21 mil has. representando el 18% del total nacional. Cifras de 1994 señalan que sobre un total de 35 mil hectáreas sembradas, el 35% correspondía a la coca, 28% al cacao, 20% al café y 15% a otros cultivos.

Existen, puntualmente, varias consideraciones a tener en cuenta alrededor de la actividad cocalera:

- La coca no crece desplazando a otros cultivos sino en áreas en las que no es posible producir otros cultivos.
- La rentabilidad de los cultivos paralelos a la coca no es sostenida ni sostenible.
- Entre Santa Rosa, Palmapampa, Sivia y Pichari representan el 78% de las áreas cultivadas con la coca.
- La expansión más importante del cultivo se produce entre los años 1988 y 1992 y se acentúa del 2000 para adelante, respondiendo a criterios de mercados y rentabilidad. Llegó a abarcar el 40% del área total cultivada del valle y a implicar al 60% de la PEA. Desde mayo de 1995 y debido a los mismos criterios de mercado, llega a bajar hasta representar aproximadamente el 40% en relación a lo existente en 1994.
- En 1998, sobre un total de 38,700 has de cultivos, la coca representaba no más del 23% con 16 mil has., mientras que el cacao cubría 15 mil has y el café ya solo 5 mil. Se registraron cerca de 16 mil has de cicales abandonados.
- La mayor parte de los cultivos de coca, corresponden a los pequeños productores con unidades agrícolas reducidas como se podrá ver en los gráficos sobre tenencia de las tierras y líneas de producción. Este segmento campesino representa el 77% del total del VRAE.

La década de la violencia y el narcotráfico ha influido duramente en la vida económica del VRAE. El autoconsumo, trueque y mercadeo local subsiste en el entorno de una incipiente economía de mercado, y en ésta el narcotráfico que no otorga precisamente riqueza al pequeño productor campesino. La utilización de tierras y bosques de protección, con efectos sobre la ecología, son típicos en el esquema agropecuario del valle.

La producción agrícola es el motor de las actividades económicas, aunque la generalización de la agricultura se haya dado por los migrantes andinos, que han trasladado a la selva sus prácticas tradicionales.

Estas prácticas, sin embargo, no son rentables. La agricultura "itinerante" desarrollada en el valle se ha realizado en tierras de protección y laderas, con un alto nivel de deforestación y mal uso de los suelos. Las tierras aptas para la agricultura no alcanzan al 4.5 % mientras que las de protección alcanzan al 90.95 %. Otro factor importante, es la diferencia entre las prácticas agrícolas de los migrantes y colonos y la de los nativos Ashaninkas y Machigengas.

#### 1.4.2.1. Aspectos económicos y productivos.

##### Perfil de la economía del VRAE.

La economía del valle presenta características muy especiales que para su entendimiento es importante dar una mirada a la evolución de la actividad agrícola que es el soporte de su economía.

Históricamente el valle del río Apurímac ha sido zona de colonización cocalera, especialmente el norte de la provincia de Huanta, existían decenas de propiedades productoras de coca en lo que fue territorio de la intendencia de Huamanga. Los colonos convivían inicialmente con los Asháninkas o “Campas”, nativos cazadores y recolectores que, conforme se incrementó la migración, fueron despojados de sus tierras, desplazándose cada vez selva adentro en los terrenos de la margen izquierda o hacia el norte, por el Ene. Ya al inicio del siglo XX los agricultores priorizan los cultivos de café, Caña de azúcar y también la coca, que es destinada al consumo de la sierra sur. Posteriormente en la década de los 60, por sus altos precios en el mercado internacional, el cacao y el cube se posicionan como los principales cultivos. No obstante, esta situación varía pronto, pues tanto la caída de los precios de los precios como el inicio del conflicto armado interno en la región influyen en las dinámicas productivas y prioridades de cultivos de los agricultores.

Factores como el alza de precios de la hoja, el desplazamiento del narcotráfico por la erradicación del Huallaga, y la falta de recursos para afrontar la guerra que llevó a alianzas entre el narcotráfico y los comités de autodefensa, hacen que durante los años 1980 los cultivos de la coca se incrementen considerablemente. Actualmente, se calcula que en el VRAE existen unas 11,000 hectáreas de coca, y de cada 100 productores 87 son cocaleros y 13 no cultivan coca. Por lo general los jefes de familia cocaleros, hombres o mujeres, son más jóvenes que los no cocaleros que poseen predios que van de 0,5 a 5 Has. Cultivadas.

La mayor cantidad de estas Has. Cocaleras (69%) se ubica en la margen izquierda correspondiente a Ayacucho, mientras que en la margen derecha (Cusco) se halla el 31 %. Si bien los precios de la coca han tenido diversas bajas, llegando a costar por ejm. S/0.41 el kilo en 1995, su recuperación hace que el campesino conserve sus cultivos a la espera de una probable alza.

El agricultor del VRAE no es mono cultivador, en las chacras, junto a la coca suele sembrar Cacao, café, frutales, etc. Lo que existe es una estrategia de reducción de riesgo (Bedoya, 2003), donde la coca es el cultivo que minimiza pérdidas y maximiza oportunidades, en tanto permite sostener a los otros cultivos y satisfacer las necesidades cotidianas del agricultor. La coca requiere menos inversión que los otros productos y se cosecha hasta tres veces al año, a diferencia de los otros productos: con pocos cuidados se obtienen más ingresos durante todo el año, de ahí que el agricultor considere a la coca como una suerte de “Caja chica”. Tal como refiere Alejandro Gutierrez, secretario general del FEPVRAE.

“(…) Consideramos que la hoja de coca es complemento del producto anual, por que nuestra economía no ve dinero y estamos empleados en el campo un año sin que se generen ingresos, pero en cambio la coca da trimestral, es más dinámico”.

De otra parte, dados los vínculos que mantienen los pobladores del valle con sus familias en la sierra, la coca cumple un rol central en el trueque o intercambio de productos tradicionales serranos (cebada, maíz, chuño, papas etc) que continúan siendo consumidos por las familias de la selva. El VRAE es la zona agrícola más dinámica de Ayacucho, por ende la de mayor crecimiento demográfico, con un campesinado estrechamente vinculado al mercado. Este carácter predominante de la agricultura y de la producción de coca en particular, hace que, hoy en día, una de las organizaciones sociales más importantes sea la federación de productores agrarios del Valle del río Apurímac (FEPAVRAE). Así los principales debates y movilizaciones suscitadas en el VRAE han tenido a los cocaleros como protagonistas, enfrentados a los organismos estatales y ONG operadoras de los programas de “Desarrollo alternativo”, reclamando la salida del valle de los entes operadores, el cese de la erradicación de los cultivos, entre otras reivindicaciones.

(El Movimiento cocalero y su existencia en el Perú Itinerario de desencuentros en el río Apurímac --- Anahí Durand Guevara)

Complementariamente, se desarrollan otras actividades como el comercio y servicios, reflejado en el crecimiento de los principales centros poblados y el flujo de tránsito de personas y de carga.

Los últimos años, otro factor que viene generando un gran movimiento comercial son las inversiones por parte del estado, en especial de los gobiernos locales de Pichari y Kimbiri por el incremento de recursos proveniente del canon gasífero que en promedio reciben veinticinco millones de soles para inversiones anuales por cada distrito.

### **Producción agraria.**

Siendo la actividad agrícola la principal, con predominancia del cultivo de la coca, en esta parte consideramos destacar los cultivos alternativos en la perspectiva de ir migrando la tendencia y sean estos los que finalmente soporten la economía del valle en los próximos años.

Los cultivos de Cacao, café y plátano son los de mayor volumen de producción y todo es orientado al mercado, los cuadros siguientes muestran con claridad el comportamiento de estos cultivos.

Cabe destacar que en el valle propiamente dicho no se desarrolla la actividad pecuaria como el ganado vacuno, salvo la crianza de animales menores orientado básicamente al consumo familiar.

**Cuadro Nº 1.4.6  
Producción agrícola\***

Productos Principales	Has Cosechadas	Rendimiento Tn/Há	Producción (TM)	
San Miguel	Cacao	457,9	0,76	348
	Café	266,7	0,72	192
	Maíz	33,7	1,5	50,5
	Plátano	56,7	8,86	502
	Cítricos	4,6	6,8	31
	Arroz	83,3	1,2	100
	Yuca	5,7	7	40
	Maní	158,7	1,5	238
	<b>TOTAL</b>	<b>1.067,2</b>		<b>1501,5</b>
Ayna	Cacao	1.978,9	0,76	1504
	Café	2.155,6	0,72	1552
	Maíz	104,7	1,5	157
	Plátano	99,9	8,86	885
	Cítricos	89,6	6,8	609
	Arroz	162,5	1,2	195
	Yuca	21,4	7	150
	Maní	-	1,5	0
	<b>TOTAL</b>	<b>4.612,5</b>		<b>5052</b>
Anco	Cacao	110,5	0,76	84
	Café	868,1	0,72	625
	Maíz	46,7	1,5	70
	Plátano	162,5	8,86	1440
	Cítricos	12,4	6,8	84
	Arroz	151,7	1,2	182
	Yuca	11,7	7	82
	Maní	316,7	1,5	475
	<b>TOTAL</b>	<b>1.680,2</b>		<b>3042</b>
Chungui	Cacao	101,3	0,76	77
	Café	213,9	0,72	154
	Maíz	30,7	1,5	46
	Plátano	15,2	8,86	135
	Cítricos	9,3	6,8	63
	Arroz	-	1,2	0
	Yuca	5,1	7	36
	Maní	50,7	1,5	76
	<b>TOTAL</b>	<b>426,2</b>		<b>587</b>
Santa Rosa	Cacao	1.000,0	0,76	760
	Café	765,3	0,72	551
	Maíz	59,3	1,5	89

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

	Plátano	47,4	8,86	420
	Cítricos	35,6	6,8	242
	Arroz	154,2	1,2	185
	Yuca	11,4	7	80
	Maní	1,3	1,5	2
	<b>TOTAL</b>	<b>2.074,5</b>		<b>2329</b>
Sivia	Cacao	1.438,2	0,76	1093
	Café	1.066,7	0,72	768
	Maíz	104,7	1,5	157
	Plátano	57,6	8,86	510
	Cítricos	41,8	6,8	284
	Arroz	266,7	1,2	320
	Yuca	21,0	7	147
	Maní	-	1,5	0
	<b>TOTAL</b>	<b>2.996,5</b>		<b>3279</b>
Llochegua	Cacao	763,2	0,76	580
	Café	493,1	0,72	355
	Maíz	64,7	1,5	97
	Plátano	27,1	8,86	240
	Cítricos	7,8	6,8	53
	Arroz	220,8	1,2	265
	Yuca	20,9	7	146
	Maní	-	1,5	0
	<b>TOTAL</b>	<b>1.597,5</b>		<b>1736</b>
Ayahuanco	Cacao	484,2	0,76	368
	Café	187,5	0,72	135
	Maíz	34,7	1,5	52
	Plátano	5,1	8,86	45
	Cítricos	3,1	6,8	21
	Arroz	41,7	1,2	50
	Yuca	4,7	7	33
	Maní	-	1,5	0
	<b>TOTAL</b>	<b>760,9</b>		<b>704</b>
Pichari	Cacao	1.111,8	0,76	845
	Café	500,0	0,72	360
	Maíz	165,3	1,5	248
	Plátano	169,3	8,86	1500
	Cítricos	63,2	6,8	430
	Arroz	520,8	1,2	625
	Yuca	32,6	7	228
	Maní	-	1,5	0

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

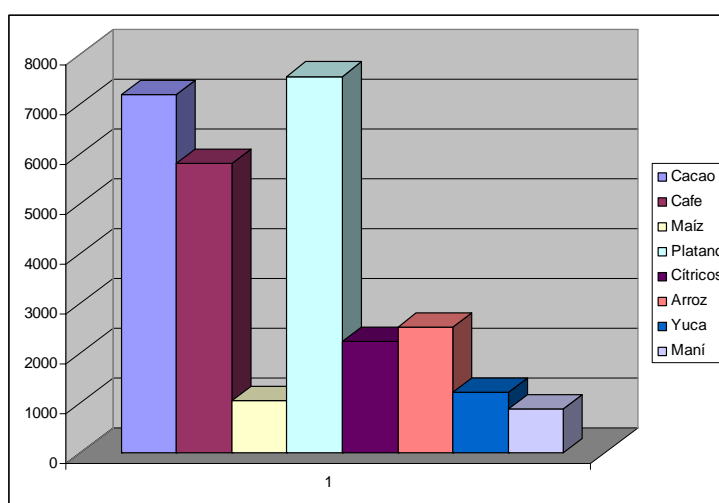
	<b>TOTAL</b>	<b>2.563,1</b>		<b>4236</b>
Kimbiri	Cacao	2.115,8	0,76	1608
	Café	1.565,3	0,72	1127
	Maíz	221,3	1,5	332
	Plátano	212,4	8,86	1882
	Cítricos	61,8	6,8	420
	Arroz	510,0	1,2	612
	Yuca	38,0	7	266
	Maní	53,3	1,5	80
	<b>TOTAL</b>	<b>4.777,9</b>		<b>6327</b>

Fuente: Agencia agraria VRAE - 2007

**Cuadro Nº 1.4.7**  
**Volúmenes de producción de los principales productos agrícolas**

Distrito	Principales productos* (tm)							
	Cacao	Cafe	Maíz	Platano	Cítricos	Arroz	Yuca	Maní
San Miguel	348	192	50.4	502	31	100	40	238
Ayna	1504	1552	157	885	609	195	150	0
Anco	84	625	69.4	1440	84	182	82	475
Chungui	76.8	154	45.6	135	63	0.0	36	76
Santa Rosa	760	551	89.3	420	242	185	80	2
Sivia	1093	768	157	510	284	320	147	0
Llochegua	580	355	97	240	53	265	146	0
Ayahuanco	368	135	52	45	21	50	33	0
Pichari	845	360	248	1500	430	625	228	0
Kimbiri	1608	1127	332	1882	420	612	266	80
<b>Total</b>	<b>7190</b>	<b>5819</b>	<b>1043</b>	<b>7559</b>	<b>2237</b>	<b>2534</b>	<b>1208</b>	<b>871</b>

Fuente: Agencia agraria VRAE - 2007



Cuadro Nº 1.4.8

Volúmenes de producción y venta de productos agrícolas

Productos	San Miguel		Ayna		Anco		Chungui		Santa rosa		Sivia		Llochegua		Ayahuanco		Pichari		Kimbiri		total venta
	P	V	P	V	P	V	P	V	P	V	P	V	P	V	P	V	P	V	P	V	
Cacao	348	348	1504	1504	84	84	77	77	760	760	1093	1093	580	580	368	368	845	845	1608	1608	<b>7267</b>
Café	192	192	1552	1552	625	625	154	154	551	551	768	768	355	355	135	135	360	360	1127	1127	<b>5819</b>
Maíz	50,5	30	157	100	70	40	46	26	89	50	157	132	97	62	52	30	248	210	332	280	<b>960</b>
Plátano	502	400	885	750	1440	1300	135	120	420	402	510	500	240	210	45	38	1500	1300	1882	1820	<b>6840</b>
Cítricos	31	25	609	500	84	60	63	50	242	210	284	244	53	42	21	18	430	410	420	380	<b>1939</b>
Arroz	100	80	195	165	182	150	0	0	185	150	320	280	265	220	50	32	625	600	612	580	<b>2257</b>
Yuca	40	20	150	130	82	50	36	20	80	40	147	100	146	100	33	20	228	180	266	220	<b>880</b>
Maní	238	238	0	0	475	475	76	76	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	80	80	<b>871</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1502</b>	<b>1333</b>	<b>5052</b>	<b>4701</b>	<b>3042</b>	<b>2784</b>	<b>587</b>	<b>523</b>	<b>2329</b>	<b>2165</b>	<b>3279</b>	<b>3117</b>	<b>1736</b>	<b>1569</b>	<b>704</b>	<b>641</b>	<b>4236</b>	<b>3905</b>	<b>6327</b>	<b>6095</b>	<b>26833</b>

Fuente: Agencia agraria VRAE - 2007



### **Producción pecuaria**

La actividad pecuaria es una actividad complementaria a la actividad agrícola; siendo en orden de importancia para el VRAE el ganado vacuno; ovino; porcino y aves. Hay importantes esfuerzos por promover el desarrollo ganadero en el VRAE, el ganado que se comercializa en el valle proviene de la parte de la sierra de las provincias altas de Ayacucho como Huanta y La Mar, lo que significa que el valle es un mercado de consumo importante para la ganadería alto andina, incluso la carne de pollo y pescado marino se comercializa en gran cantidad, ello significa que es un mercado potencial para este tipo de productos que pudiera ser aprovechado para la crianza de los mismos en tanto se tiene productos como el Maíz, yuca y otros que servirían para estas crianzas, para la piscicultura se tiene recursos hídricos aprovechables para la crianza de peces tropicales y truchas en las partes intermedias que se están dando sobre todo en el distrito de Ayna.

La producción pecuaria de acuerdo a la información del Ministerio de Agricultura, el índice promedio de saca de animales es del 30%. La producción de carcasa es muy baja. La deficiente crianza y alimentación, arroja animales de 180 a 250 Kg. de peso vivo. En carcasa se obtiene 120 a 200 Kg. de carne pura. Una oveja tiene una producción de carcasas de 09 Kg; y un cerdo ofrece una carcasa de 45 kg. La producción de leche en vacunos es de 15 Lts. al día y en cabras es de 0.25 Lts por día. En tal sentido la actividad pecuaria en el VRAE no tiene mucha importancia económica en relación a la actividad agrícola, por cuanto el destino principal es para consumo familiar, no siendo significativa la población de ganado vacuno, ovino.

### **Flujos de comercialización agropecuaria.**

Para tener una mayor claridad respecto a los flujos de comercialización, debemos distinguir dos niveles, los productos de consumo local y productos de demanda extraregional, el 95 % de la producción sale del valle con destino a Ayacucho y Lima, entendiendo que incluso la ciudad de Huamanga cumple el rol de acopio mayor, para luego ser trasladado a Lima como destino final en parte de la cadena, ya que incluso gran parte de la producción se exporta fuera del País como el Cacao y el propio Café.

Al interior del valle, el sistema funciona a través de las empresas acopiadoras que se ubican en las capitales de distritos donde tienen sus almacenes, sin embargo gran parte se acopia en los principales puertos pluviales, como Puerto Cocos, Ene y Jatun Rumi en el distrito de Pichari, desde donde son transportados directamente a Huamanga y/o a Lima, sobre todo los productos perecibles como las frutas, Plátano papaya, mango, naranja, el resto de no completar la carga se almacena en las centros poblados más importantes de valle.

Los centros poblados rurales y urbanos se articulan con los centros claves de mercadeo a través de la *red vial* formada por caminos afirmados y trochas carrozables que articulan a los principales centros poblados del valle, así como, los caminos de herradura que permiten la articulación entre las parcelas, los ríos y centros poblados.

El principal eje longitudinal articulador en el valle es el Río Apurímac que facilita a los centros poblados localizados aguas arriba como Lobo Tahuantinsuyo, Pueblo Libre, Palestina, Anchiway, entre otros que actualmente *carecen de carretera*, así como a los pueblos localizados aguas abajo como Llochegua, Mayapo, Canayre, y todos los pueblos de la zona del río Ene (Junín) que utilizan esta vía hasta San Francisco para la comercialización de sus productos y el abastecimiento de otras mercancías.

Desde el punto de vista vial, los tramos de carretera que soportan el tráfico vial de transporte es la vía nacional (PE-28B y PE-28C) que comunica el valle con el exterior vía Huamanga al resto del País. Todo el volumen de carga que sale del VRAE lo hace vía San Francisco a Huamanga, de igual modo el ingreso de materiales y productos manufacturados utiliza estas carreteras de manera obligada, las carreteras vecinales o locales son complementarias con baja intensidad de uso.

**Cuadro N° 1.4.9**

**Flujos de comercialización agrícola**

Distrito	Volumen de venta	Mercado Externo		Mercado Interno
		Huamanga	Lima	
San Miguel	1333	399,9	933,1	169
Ayna	4701	1410,3	3290,7	351
Anco	2784	835,2	1948,8	258
Chungui	527	158,1	368,9	60
Santa Rosa	2165	649,5	1515,5	164
Sivia	2165	649,5	1515,5	952
Llochegua	1569	470,7	1098,3	167
Ayahuanco	641	192,3	448,7	63
Pichari	3905	1171,5	2733,5	331
Kimbiri	6093	1827,9	4265,1	234
<b>TOTAL</b>	<b>25883</b>	<b>7764,9</b>	<b>18118,1</b>	<b>2749</b>

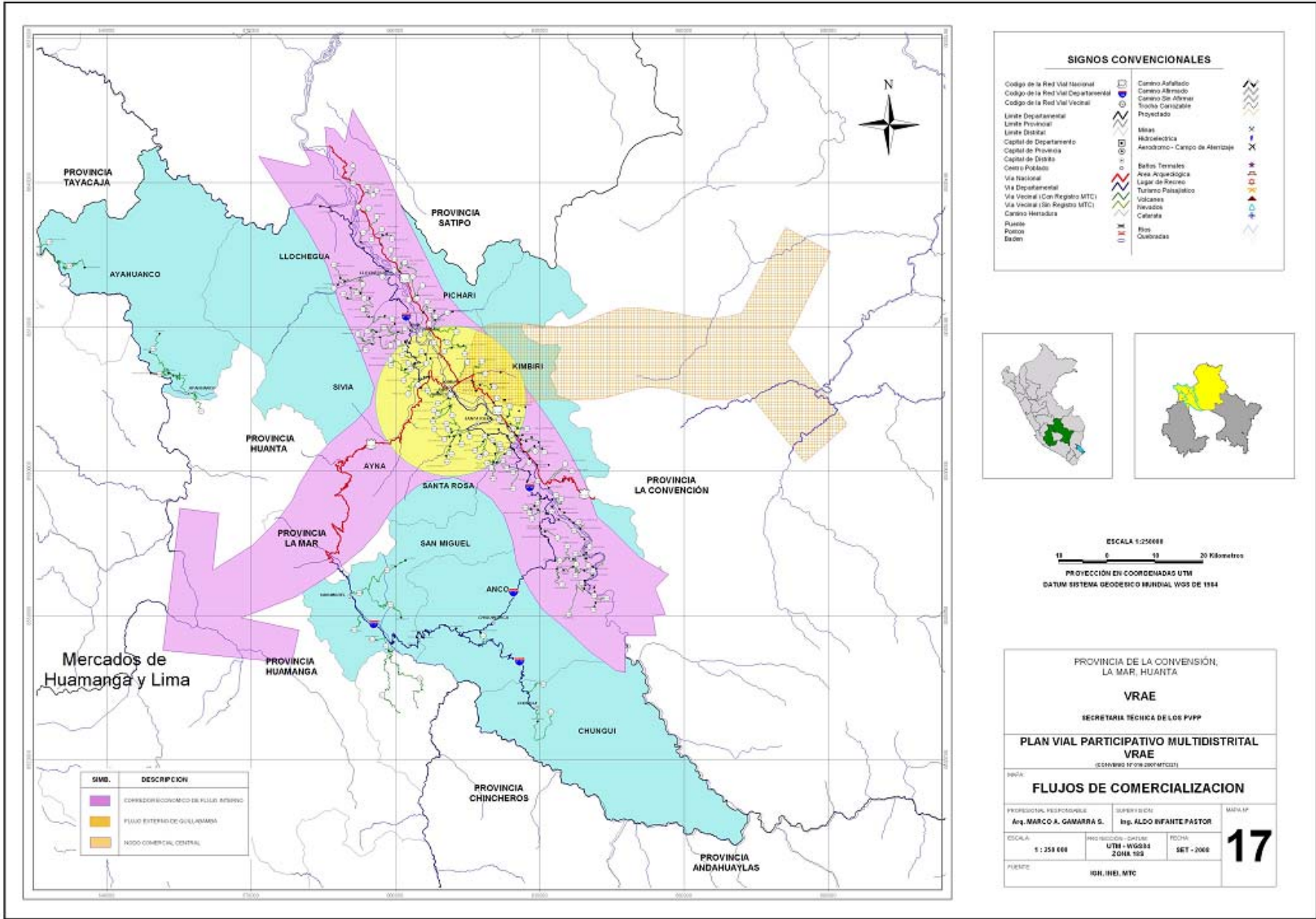
Fuente: PDC-VRAE - Sec. Técnica.

La mayor parte de la producción agrícola de cacao es adquirida por las empresas Negusa, Winter, Donofrio, Inca Cacao, Quinacho, Cacao VRAE, Machu Picchu, Granos de la Selva y Cacao del Perú.

La producción de café es comercializada por intermediarios, desde el año 1997, las tres Cooperativas Cafetaleras del Valle compran café (en menor escala cacao).

Los otros cultivos maní, arroz, yuca, ajonjolí, frutales y otros, también son adquiridos por intermediarios y en las ferias semanales en centros poblados, así como, a lo largo de las carreteras que articulan el valle.

# PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE



## Ferias

Las ferias son muy comunes en el valle, son lugares de intercambio comercial, donde se vende productos de la zona a los acopiadores y se compra productos manufacturados y otros de los comerciantes, en la mayoría de casos son actores diferentes, es decir los acopiadores y los comerciantes, estos últimos incluso utilizan tiendas rodantes, es decir llegan a los centros poblados en una movilidad debidamente acondicionada en la que se oferta desde ropa, alimentos, incluso productos de ferretería.

El desarrollo de los eventos agropecuarios se realiza principalmente coincidiendo con las festividades Patronales de los pueblos son de carácter festivo; sin embargo estos últimos años se nota la tendencia a la utilización como espacios de comercialización y desarrollo de intercambio de experiencias de los productores, que aún requieren de la facilitación y apoyo de las Instituciones y Gobiernos Locales, cuando el actor principal son los productores quienes están en la capacidad de poder realizar y organizar todos los eventos agropecuarios, para conocimiento se tiene las siguientes actividades:

**Cuadro N° 1.4.10**  
**Calendario de Ferias anuales reconocidas.**

N°	Feria	Fecha	Lugar
1	Festival de café orgánico	18 al 20 de junio	Sivia
2	Festival del cacao y café y CC. NN	21 al 23 de Junio	Kimbiri
3	Día de la agricultura Nacional	24 de Junio	Ayna – San Francisco
4	Festival de la coca	4 al 8 de Agosto	Pichari
5	Festival de los cítricos	7 al 8 de agosto	Kimbiri
6	Feria agropecuaria Santa Rosa	28 al 30 de Agosto	Santa rosa
7	Feria Agrop. Festival Ecoturístico	02 al 04 de Octubre	Ayna – San Francisco

Fuente: Agencia Agraria VRAE.2007

Las ferias permanentes de intercambio comercial, en la que los productores ofertan sus productos agropecuarios a los acopiadores y los comerciantes de productos manufacturados proveen de artículos y productos diversos a los campesinos y nativos se desarrolla en diferentes puntos del valle, especialmente en los puertos precarios del río Apurímac y hasta donde llega la carretera, también se tienen ferias en los principales centros poblados un día a la semana.

**Cuadro N° 1.4.11**  
**Ferias de importancia local o regional**

Feria/ Ubicación	Volumen Comerci- alizi- ción	Área de Influencia de la feria	Localización Ofertes	Localización Demandantes	Frecuen- cia	Vías utilizada
Puerto Ene	20 Tn.	LLochegua Pichari	Cabecera del río Ene. Comunidades de LLochegua y Pichari.	Ayacucho	Semanal (Sabado)	PE-28C
Puerto Cocos	30 Tn.	LLochegua Pichari	Cabecera del río Ene. Comunidades de LLochegua y Pichari.	Ayacucho	Semanal (Dom.)	PE-28C
Sivia	20 Tn.	Distrito de Sivia	Comunidades de Sivia	Ayacucho	Semanal (Martes)	AY-119
Pichari	35 – 40 Tn.	Comunidad es del distrito de Pichari y Sivia	Comunidades de Pichari y Sivia	Ayacucho - Lima	Semana (Dom.)	PE-28C
Canaire	25 – 30Tn.	Comunidad es de Llochegua	Comunidades de Llochegua.	Ayacucho - Lima	Semanal (Dom.)	AY-119
San Francisco	20 Tn.	Comunidad es de Ayna y Kimbiri	Comunidades de Ayna - Kimbiri	Ayacucho – Lima	Semanal (Dom.)	PE-28B
Santa Rosa	20 Tn.	Santa Rosa y Parte baja de San Miguel	Comunidades de Santa Rosa y Parte baja de San Miguel	Ayacucho Lima	Semanal (Sabado)	AY-121
San Antonio	10Tn.	Comunidad es de Anco y Chungui	Comunidades de Anco y parte baja de Chungui.	Ayacucho Lima	Semanal (Sabado)	AY-121

Fuente: Sec. Técnica del PVPM-VRAE

Cabe destacar que el acopio de los productos se realiza de forma permanente en los principales centros poblados como Pichari y San Francisco, incluso los rescatistas llegan a los mismos centros de producción en las comunidades, la existencia de las carreteras permite esta modalidad así como la posibilidad de navegación del río Apurímac

Uno de los principales centros de mercadeo es el Puerto de Ccatun Rumi que concentra la producción agrícola de toda la zona norte Sivia, Mayapo, Canayre, Pichari, y los centros poblados del Ene (conocida como Boca Mantaro), de aquí se distribuyen los bienes que requiere la población de esta zona (calzado, vestido, equipos, insumos, etc).

Existen centros poblados menores que tienen un rol acumulador y abastecedor de mercancías a pequeños centros poblados en una determinada área de influencia, es el caso Puerto Asunción de la jurisdicción de la Comunidad Campesina Anchiway (distrito de Anco) que mantiene una relación directa y permanente con los 12 anexos de esta comunidad. Similar situación se presenta en el centro poblado Lobo Tahuantinsuyo que abastece a los 10 anexos que conforman el Consejo Menor.

### Producción pesquera

En el valle a pesar de contar con buena cantidad de recursos hídricos como los ríos, la producción pesquera es casi nula, ya que se aprovecha solo los recursos que la naturaleza ofrece, incluso mostrando una gran disminución por la depredación en la extracción y por la contaminación de los ríos, sin embargo existen pequeños proyectos para promover la crianza de peces tropicales en la modalidad de granjas familiares con el apoyo y promoción de los gobiernos locales de Pichari y Llochegua.

En la parte intermedia de Ayna se tiene pequeños criaderos de trucha cuya producción anual es de 15 Tn. Aproximadamente y se comercializa de manera directa en el mercado local.

### Producción Minera.

En el valle propiamente dicho no se tiene ningún centro de explotación minera de ninguna clase, en la zona de sierra se conoce de algunos denuncios pero que hasta la fecha incluso no se tiene trabajos de exploración de modo que no se tiene información sobre esta posible potencialidad.

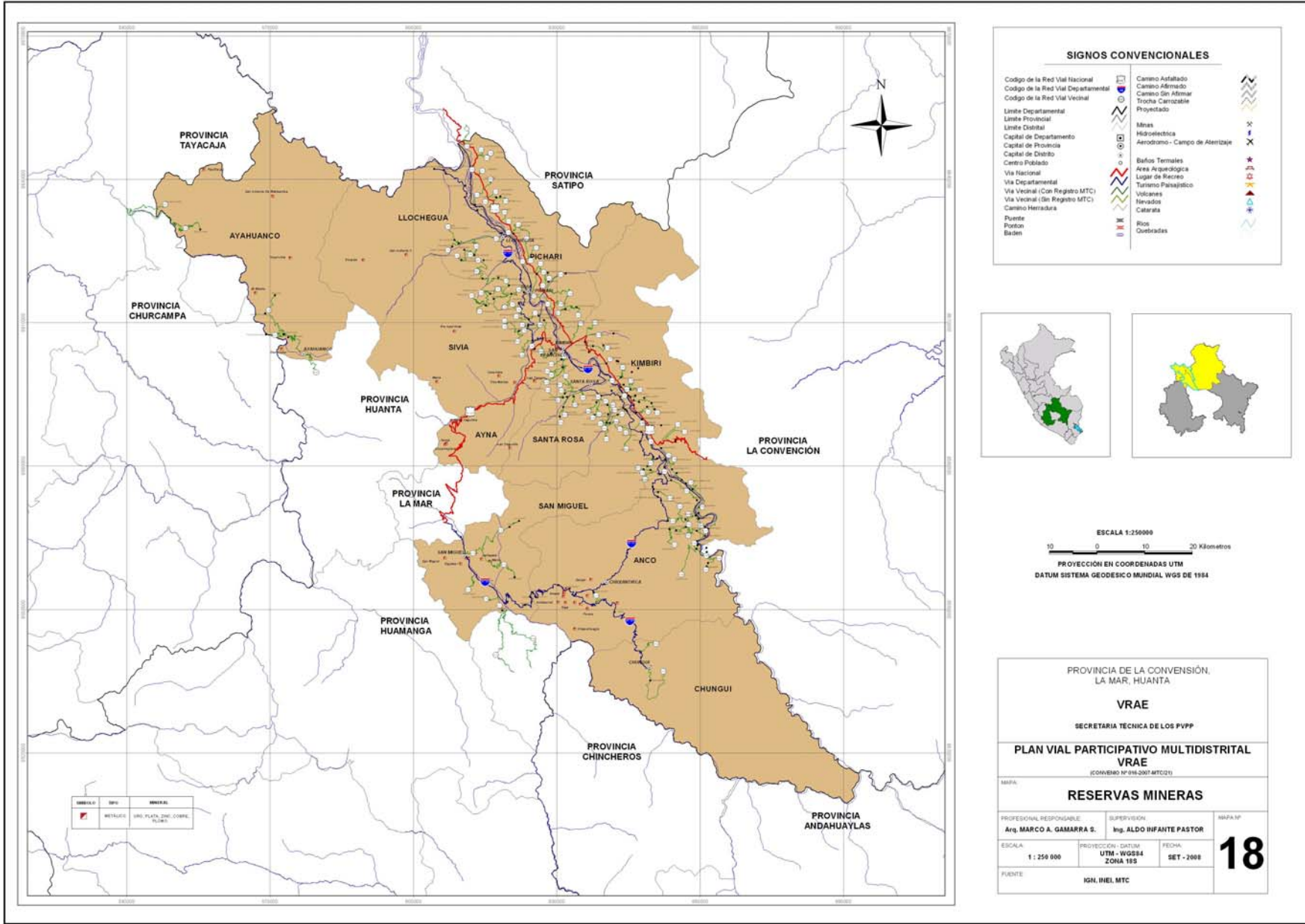
La información extraída de los Planes de Desarrollo de las Provincias de La Mar, Huanta y la Convención se tiene un número de denuncios pero que no aparecen en los registros del Ministerio de Energía y Minas. (Portal del MINEM).

**Cuadro N° 1.4.12**  
**Denuncios Mineros por Distritos**

<b>Distrito</b>	<b>N° de Concesiones</b>
Ayna	01
Anco	21
San Miguel	04
Santa Rosa	0
Chungui	08
Sivia	04
Llochegua	0.0
Ayahuanco	19
Pichari	0.00
Kimbiri	0.00

Fuente: PDC. Prov. La Mar – La convención

# PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE



## Producción Forestal

Según los datos de la Dirección Regional Agraria, en la Prov. De la Mar se tiene una extensión superficial de 36,906 Has. De Montes y bosques, que representa el 8.40 % del total provincial, resaltan los distritos de Anco y Chungui con una extensión que representa el 76.38 % de la extensión total con montes y bosques. La actividad forestal en la sierra rural tiene su expresión en las diversas plantaciones en macizo dispersos que se observa en el territorio en la parte de la sierra de los distritos que conforman el VRAE. El Pino y el Eucalipto son las especies predominantes en esta parte.

Para el caso de Huanta de igual manera existen recursos forestales en la zona de selva específicamente en los distritos de Sivia y Llochegua, no se conoce exactamente programas de promoción forestal con orientación industrial, solo se tiene extracción indiscriminada de los bosques poniendo en riesgo la estabilidad de los suelos.

### 1.3.3.- Estimación de las potencialidades

La metodología utilizada para estimar las potencialidades del valle se sustenta en la guía entregada por PROVIAS DESENTRALIZADO, la misma que distingue las Potencialidades básicas o primarias: que se refieren al incremento del nivel de uso de los recursos. Se identifica este concepto con el de **ventajas comparativas o ventajas naturales**, para el caso del VRAE por ejemplo las condiciones naturales para la producción de Cacao, café, Coca Etc. Que no requieren de mayores adecuaciones.

Por otro lado las potencialidades secundarias: Referidas al mejor aprovechamiento de los recursos. No se incrementa el volumen o cantidad de recursos utilizados, sino la calidad de su utilización. Se identifica este concepto con el de ventajas competitivas basadas en mejoras de productividad o en criterios de innovación. (Guía Metodológica PVPM – PROVIAS DESENTRALIZADO).

En esta lógica para el caso del VRAE, sobre la base del conocimiento de las autoridades y pobladores que reconocen a los suelos y bosques como sus principales recursos, se complementan con otros que aún no son aprovechados adecuadamente.

**Cuadro N° 1.4.13**  
**Matriz de Potencialidades.**

San Miguel				
Recursos	Unidad Medida	Recursos Disponibles RD (Cantidad)	Potencialidades P=RD-RU (Cantidad)	Restricciones
Suelo Agrícola	Has.	8,438	1,375	Accesibilidad Pendientes Capital
Pastos	Has.	5,207	0.00	Sobrepastoreo Riego
Montes y Bosques	Has.	3,754	2082	Accesibilidad
Turísticos	N° de RR.SS.	21	14	Desarrollar productos turísticos Implementación de servicios Mejora de las vías.
Ayna				



**PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE**

Recursos	Unidad Medida	Recursos Disponibles RD (Cantidad)	Potencialidades P=RD-RU (Cantidad)	Restricciones
Suelo Agrícola	Has.	5,407	795	Accesibilidad Pendientes Capital
Pastos	Has.	505	300.00	Pendientes
Montes y Bosques	Has.	3,754	2,264	Pendientes Accesibilidad
Turísticos	Nº de RR.SS	9	2	Implementación de servicios Mejora de las vías.
<b>Anco</b>				
Recursos	Unidad Medida	Recursos Disponibles RD (Cantidad)	Potencialidades P=RD-RU (Cantidad)	Restricciones
Suelo Agrícola	Has.	10,463	8,783	Accesibilidad Pendientes Capital
Pastos	Has.	21,193	8,470	Baja calidad Sobrepastoreo Poca rentabilidad
Montes y Bosques	Has.	13,945	8,367	Topografía Accesibilidad
Turísticos	Nº de RR.SS.	35	28	No hay productos turísticos Implementación de servicios Mejora de las vías.
<b>Chungui</b>				
Recursos	Unidad Medida	Recursos Disponibles RD (Cantidad)	Potencialidades P=RD-RU (Cantidad)	Restricciones
Suelo Agrícola	Has.	6,345	5,920	Accesibilidad Pendientes Capital
Pastos	Has.	34,672	20,803	Baja rentabilidad Tecnología incipiente
Montes y Bosques	Has.	14,699	8,820	Accesibilidad
Turísticos	Nº de RR.SS	34	22	No hay Prod. turísticos Implementación de servicios Mejora de las vías.
<b>Santa Rosa</b>				
Recursos	Unidad Medida	Recursos Disponibles RD (Cantidad)	Potencialidades P=RD-RU (Cantidad)	Restricciones
Suelo Agrícola	Has.	5,782	3,708	Accesibilidad Pendientes Capital
Pastos	Has.	264	264	Poca rentabilidad Pendientes
Montes y Bosques	Has.	644	386	Accesibilidad
Turísticos	Nº de RR.SS	10	03	Desarrollar productos turísticos Implementación de servicios Mejora de las vías.
<b>Sivia</b>				
Recursos	Unidad Medida	Recursos Disponibles RD (Cantidad)	Potencialidades P=RD-RU (Cantidad)	Restricciones
Suelo Agrícola	Has.	8,350	5,354	Accesibilidad Pendientes Capital
Pastos	Has.	505	505	Baja rentabilidad Pendientes

**PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE**

				Accesibilidad
Montes y Bosques	Has.	2,011	1,000	Accesibilidad
Mineros	TM.	1,200	1,200	Inversiones Accesos
Turísticos	Nº de RR.SS	21	13	Desarrollar productos turísticos Implementación de servicios Mejora de las vías.
<b>Llochegua</b>				
<b>Recursos</b>	<b>Unidad Medida</b>	<b>Recursos Disponibles RD (Cantidad)</b>	<b>Potencialidades P=RD-RU (Cantidad)</b>	<b>Restricciones</b>
Suelo Agrícola	Has.	7,020	5,420	Accesibilidad Pendientes Capital
Pastos	Has.	405	405	Baja rentabilidad Pendientes Accesibilidad
Montes y Bosques	Has.	2001	2082	Accesibilidad
Turísticos	Nº de RR.SS			Narcotráfico Terrorismo Vialidad precaria.
<b>Ayahuanco</b>				
<b>Recursos</b>	<b>Unidad Medida</b>	<b>Recursos Disponibles RD (Cantidad)</b>	<b>Potencialidades P=RD-RU (Cantidad)</b>	<b>Restricciones</b>
Suelo Agrícola	Has.	5,713	4952	Baja rentabilidad Accesibilidad Pendientes Capital
Pastos	Has.	24,510	24,510	Baja rentabilidad Baja calidad
Montes y Bosques	Has.	1806	2,011	Accesibilidad
Turísticos	Nº de RR.SS	13	11	Desarrollar productos turísticos Implementación de servicios Mejora de las vías.
<b>Pichari</b>				
<b>Recursos</b>	<b>Unidad Medida</b>	<b>Recursos Disponibles RD (Cantidad)</b>	<b>Potencialidades P=RD-RU (Cantidad)</b>	<b>Restricciones</b>
Suelo Agrícola	Has.	6780	2,417	Accesibilidad Pendientes Capital
Pastos	Has.	0.0	0.00	Sobrepastoreo
Montes y Bosques	Has.	3,754	2082	Accesibilidad
Turísticos	Nº de RR.SS.	12	05	Desarrollar productos turísticos Implementación de servicios Mejora de las vías.
<b>Kimbiri</b>				
<b>Recursos</b>	<b>Unidad Medida</b>	<b>Recursos Disponibles RD (Cantidad)</b>	<b>Potencialidades P=RD-RU (Cantidad)</b>	<b>Restricciones</b>
Suelo Agrícola	Has.	5,100	332	Accesibilidad Pendientes Capital
Pastos	Has.	190	190	Baja rentabilidad
Montes y Bosques	Has.	37,100	14,840	Accesibilidad
Turísticos	Nº de RR.SS	16	11	Desarrollar productos turísticos Implementación de servicios Mejora de las vías.

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

**Cuadro N° 1.4.14**  
**Matriz de Potencialidades del VRAE**

DISTRITOS	RECURSO	Rec. Disp.	Rec. Util.	Potencialidad	RESTRICCIONES	REQUE. INFRAEST. VIAL
San Miguel	Agrícola (Has)	8,438	7063	1,375	Vías deterioradas	Mejoramiento y Mantenimiento
	Pastos (Has)	5,207	0	5,207	No existen carreteras	
	Bosques (Has)	3,754	1672	2082	Vías deterioradas	
	Turístico (RR.SS)	21	07	18	Accesibilidad y servicios	
Ayna	Agrícola (Has)	5,407	4612	795	Vías deterioradas	Mejoramiento y Mantenimiento
	Pastos (Has)	505	205	300.00	Caminos de herradura inseguros	
	Bosques (Has)	3,754	1490	2,264	Vías deterioradas	
	Turístico (N° de RR.SS)	09	07	02	Accesibilidad y servicios	
Anco	Agrícola (Has)	10,463	1680	8,783	Vías deterioradas	Mejoramiento y Mantenimiento
	Pastos (Has)	21,193	12723	8,470	Caminos de herradura inseguros	
	Bosques (Has)	13,945	5578	8,367	Vías deterioradas	
	Turístico (N° RR.SS)	35	08	28	Accesibilidad y servicios	
Chungui	Agrícola (Has)	6,345	0,42	5,920	Vías deterioradas	Mejoramiento y Mantenimiento
	Pastos (Has)	34,672	13869	20,803	Caminos de herradura inseguros	
	Bosques (Has)	14,699	14690,18	8,820	Vías deterioradas	
	Turístico (N° de RR.SS)	34	12	22	Accesibilidad y servicios	
Santa Rosa	Agrícola (Has)	5,782	5778,292	3,708	Vías deterioradas	Mejoramiento y Mantenimiento
	Pastos (Has)	264	0	264	Caminos de herradura inseguros	
	Bosques (Has)	644	258	386	Vías deterioradas	
	Turístico (N° de RR.SS)	10	07	03	Accesibilidad y servicios	
Sivia	Agrícola (Has)	8,350	8344,646	5,354	Vías deterioradas	Mejoramiento y Mantenimiento
	Pastos (Has)	505	0	505	Caminos de herradura inseguros	
	Bosques (Has)	2,011	2010	1,000	Vías deterioradas	
	Mineros (TM)	1,200	0	1,200	Difícil Acceso	
	Turístico (N° de RR.SS)	21	08	13	Accesibilidad y servicios	
Llochegua	Agrícola (Has)	7,020	1,61	5,420	Vías deterioradas	Mejoramiento y Mantenimiento
	Pastos (Has)	505	0	505	Caminos de herradura inseguros	
	Bosques (Has)	2,011	2001	1,000	Vías deterioradas	
	Turístico (N° de RR.SS)	17	05	12	Accesibilidad y servicios	
Ayahuanco	Agrícola (Has)	5,713	761	4952	Vías deterioradas	Construcción de carreteras
	Pastos (Has)	24,510	0	24,510	Caminos de herradura inseguros	
	Bosques (Has)	2,011	9	2,011	Vías deterioradas	
	Turístico (N° de RR.SS)	13	02	11	Accesibilidad y servicios	
Pichari	Agrícola (Has)	6780	4363	2,417	Vías deterioradas	Mejoramiento y

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

DISTRITOS	RECURSO	Rec. Disp	Rec. Util.	Potencialidad	RESTRICCIONES	REQUE. INFRAEST. VIAL
	Pastos (Has)	0.0	0.00	0.00	Accesibilidad y servicios	Mantenimiento
	Bosques (Has)	3,754	1672	2082	Vías deterioradas	
	Turístico (Nº de RR.SS)	12	07	05	Accesibilidad y servicios	
Kimbiri	Agrícola (Has)	5,100	1,78	332	Vías deterioradas	Mejoramiento y Mantenimiento
	Pastos (Has)	190	0	190	No existen vías	
	Bosques (Has)	37,100	22,26	14,840	Vías deterioradas	
	Turístico (Nº de RR.SS)	16	05	11	Accesibilidad y servicios	

1.4.1. Jerarquización de Potencialidades.

Sobre la base de la identificación de las potencialidades del VRAE, que la población reconoce de manera directa, procedemos a jerarquizarlas en función de la cantidad, calidad y oportunidad que representan en la actualidad y en proyección futura, para ello consolidamos la matriz siguiente verificando información cuantitativa disponible.

**Cuadro Nº 1.4.15  
Agregación Provincial**

Distritos	Recursos Disponibles RD			
	Suelos	Pastos	Bosques	Turísticos
San Miguel	8.438,00	5.207,00	3.754,00	21
Ayna	5.407,00	505,00	3.754,00	09
Anco	10.463,00	21.193,00	3.945,00	35
Chungui	6.345,00	34.672,00	4.699,00	34
Santa Rosa	5.782,00	264,00	644,00	10
Sivia	8.350,00	505,00	2.011,00	21
Llochegua	7.020,00	405,00	2.001,00	17
Ayahuanco	5.713,00	24.511,00	1.860,00	13
Pichari	6.780,00	-	3.754,00	12
Kimbiri	5.100,00	190,00	37.100,00	16
<b>Total VRAE</b>	<b>69.398,00</b>	<b>87.452,00</b>	<b>83.522,00</b>	<b>188,00</b>

Del cuadro precedente se desprende que los suelos para pastos son los que más área del territorio ocupa, sin embargo por la baja calidad de los mismos y la capacidad de soportabilidad no constituye una ventaja competitiva para desarrollar el sector pecuario, demostrado por la poca participación de este sector en los indicadores productivos de la región. Así mismo hay que destacar que estos suelos se ubican en la parte intermedia y alta de los distritos del VRAE, sobre la parte que corresponde a la sierra.

El área de bosques existente que constituye un recurso importante por la extensión de territorio que cubre, viene cediendo paso a la agricultura, sobre todo en las partes bajas de las quebradas y en laderas con menor pendiente, cabe destacar que estos bosques de acuerdo a la altitud donde se ubican mantienen características propias, de modo que el potencial maderable está en las zonas mas bajas y por tanto compiten con los suelos de aptitud agrícola, La madera dejó ya de ser una oportunidad industrial para el valle, esta actividad se trasladó hacia la parte baja sobre territorio de la Región Junín, las reservas forestales maderables en el valle son mínimas.

Los terrenos de uso agrícola para el caso de la zona de selva, son producto de la deforestación y se ubican en la parte baja del valle, representan no más del 3 % del total del territorio, en la zona de sierra, desde los 2,500 a 3,800 msnm en terrenos con pendientes, en pequeñas planicies formadas en las faldas de los cerros, las restricciones para una adecuada utilización de estos recursos para ambos casos es la baja rentabilidad de la producción agropecuaria, debido los bajos rendimientos y los altos costos de producción por la tecnología precaria y el costo del transporte.

Los recursos mineros se ubican en la zona de sierra de los distritos del VRAE, por la cantidad de denuncios y concesiones mineras se deduce que existe un gran potencial minero, sin embargo hasta la fecha no se tiene ningún proyecto en operación, las restricciones para su explotación son la accesibilidad y sobre todo la decisión de iniciar operaciones por parte de los empresarios.

Los recursos turísticos están intactos, la riqueza paisajística como su principal atractivo, el clima y sus fiestas tradicionales constituyen oportunidades vigentes, pero que hasta la fecha no son aprovechados debido al clima social y las dificultades de accesibilidad y déficit en la oferta de servicios turísticos de calidad.

### **Localización de las potencialidades**

Siguiendo la metodología para la ponderación y localización de los recursos disponemos de la información de base que nos permite conocer la especialidad en detalle de cada uno de los distritos y del valle en conjunto.

muestra con mayor potencialidad respecto al resto, seguido por Santa Rosa, considerados como nodos, seguido de Sivia y Llochegua como Zona económica especializada, ello estimulado también por la existencia de las vías que los conectan directamente con los mercados externos y la geomorfología de su territorio.

La matriz siguiente nos muestra con objetividad la disponibilidad de las tierras ponderadas existentes en el VRAE, con seguridad aunque dos de ellos destacan por la extensión y condiciones, la especialidad económica actual es la agricultura y su rol es eminentemente productivo, sustentado en los cultivos tropicales.

**Cuadro 1.4.16**  
**Agregación Recurso Suelo para Agricultura**

Districtos	Tierras Agrícolas (miles Has)	Extensión Geográfica (miles Has)	Relación RA1/EG1	Relación RAP/EGP	Coefficiente de Localización	Tierras Ponderadas (miles Has)	Conclusión
San Miguel	8,438	90,300	0,09	0,11	0,82	6.918,71	No esp.
Ayna	5,407	25,396	0,21	0,03	6,35	34.325,67	Nodo
Anco	10,463	109,820	0,10	0,14	0,69	7.192,20	No esp.
Chungui	6,345	106,052	0,06	0,13	0,45	2.836,21	No esp.
Santa Rosa	5,782	37,227	0,16	0,05	3,31	19.114,03	ZE
Sivia	8,350	72,377	0,12	0,09	1,26	10.551,74	ZE Espec.
Llochegua	7,020	71,310	0,10	0,09	1,09	7.672,10	ZE Espec.
Ayahuanco	5,713	87,149	0,07	0,11	0,60	3.404,99	No esp.
Pichari	6,780	78,045	0,09	0,10	0,88	5.979,73	No esp.
Kimbiri	5,100	113,469	0,04	0,14	0,31	1.600,66	No esp.
<b>Total Provincia</b>	<b>69,398</b>	<b>79,1145</b>					

**Pastos.-** De igual manera se muestra que los distritos con predominancia de territorio de altura cuentan con este recurso, aunque de muy baja calidad por lo accidentado del terreno, la calidad de los suelos y la escasez de agua.

Los distritos de Ayahuaco y Chungui son los que disponen de este recurso, aunque compite con los recursos mineros que en gran parte se superponen.

Como se puede apreciar los distritos de zona de selva no cuentan con este recurso debido básicamente a que los bosques deforestados son utilizados para la agricultura eminentemente.

**Cuadro Nº 1.4.17**  
**Agregación de recurso suelo para pastos**

Districtos	Pastos	Extensión Geográfica (miles Has)	Relación RA1/EG1	Relación RAP/EGP	Coefficiente de Localización	Tierras Ponderadas (miles Has)	Conclusión
San Miguel	5.207,00	90300	0,06	0,11	0,51	2.630,61	No Espc.
Ayna	505	25396	0,02	0,03	0,62	312,83	No Espc.
Anco	21.193,00	109820	0,19	0,14	1,39	29.463,08	ZE.
Chungui	34.672,00	106052	0,33	0,13	2,44	84.562,18	Nodo
Santa Rosa	264	37227	0,01	0,05	0,15	39,79	No Espc.
Sivia	505	72377	0,01	0,09	0,08	38,52	No Espc.
Llochegua	405	71310	0,01	0,09	0,06	25,52	No Espc.
Ayahuanco	24.511	87149	0,28	0,11	2,55	62.582,56	Z E
Pichari	35	78045	0,00	0,10	0,00	0,16	No Espc.
Kimbiri	190	113469	0,00	0,14	0,01	2,22	No Espc.
<b>Total Provincia</b>	<b>87.487,00</b>	<b>791145</b>	<b>0,11</b>				

**Los bosques.-** El VRAE han dejado de ser una potencialidad maderera, solo en los distritos de Ayna y Kimbiri se tiene algo representativo, la posibilidad de ponderar estos recursos va por el aporte como reserva ambiental y paisajística, ya que estos bosques son parte de las laderas de los cerros y su deforestación comprometería la estabilidad de los mismos.

**Cuadro N° 1.4.18  
Agregación Recurso Bosques**

Distritos	Bosques	Extensión Geográfica (miles Has)	Relación RA1/EG1	Relación RAP/EGP	Coefficiente de Localización	Tierras Ponderadas (miles Has)	Conclusión
San Miguel	3.754,00	90300	0,04	0,11	<b>0,36</b>	<b>1.367,32</b>	No Espc.
Ayna	3.754,00	25396	0,15	0,03	<b>4,60</b>	<b>17.286,78</b>	ZE
Anco	3.945,00	109820	0,04	0,14	<b>0,26</b>	<b>1.012,24</b>	No Espc.
Chungui	4.699,00	106052	0,04	0,13	<b>0,34</b>	<b>1.601,58</b>	No espec.
Santa Rosa	644	37227	0,02	0,05	<b>0,35</b>	<b>222,81</b>	No Espc.
Sivia	2.011,00	72377	0,03	0,09	<b>0,31</b>	<b>620,84</b>	No Espc.
Llochegua	2.001,00	71310	0,03	0,09	<b>0,31</b>	<b>623,88</b>	No Espc.
Ayahuanco	1.860,00	87149	0,02	0,11	<b>0,19</b>	<b>360,89</b>	No espec.
Pichari	3.754,00	78045	0,05	0,10	<b>0,48</b>	<b>1.805,69</b>	No Espc.
Kimbiri	37.100,00	113469	0,33	0,14	<b>2,34</b>	<b>86.644,81</b>	Nodo
Total Provincia	63.522,00	791145	0,08				

**Turismo.-** Para el caso del turismo es importante destacar que las personas que visitan el valle lo hacen generalmente por intereses en negocios y otras actividades, a la fecha no existen productos turísticos que ofertar y menos se tiene infraestructura de soporte, por lo que sobre la base de la identificación de los recursos corresponde hacer los estudios y proyectos de promoción, sobre la base del reconocimiento y decisión política de construir un destino turístico, que como actividad económica logre competir en rentabilidad con el cultivo de la coca.

En la actualidad no hay personas naturales ni jurídicas que se dediquen a la promoción de la actividad turística y menos hay oferta de servicios, las visitas esporádicas utilizan la infraestructura existente que de por sí es precaria y no responde a las condiciones que demanda el turista convencional.

**Cuadro N° 1.4.19**  
**Potencialidades ponderadas según Distritos con requerimientos viales**

<b>San Miguel</b>				
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>Potencial. Pond.</b>	<b>Requerimiento de Infraestructura Vial</b>
Pot. Rec. Tierras Agríc.	1,375	0,82	1,1275	Tienen acceso. Mantenimiento
Pot. Rec. Pastos	5,207	0,51	2,65557	No tienen Accesos. poco valor económico
Pot. Rec. Bosques	2082	0,36	749,52	Tiene acceso a la parte baja. Rehab. Y Mant.
<b>Ayna</b>				
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>Potencial. Pond.</b>	<b>Requerimiento de Infraestructura Vial</b>
Pot. Rec. Tierras agríc.	795	6,35	5048,25	Tienen acceso: Rehab. Y Mantenimiento
Pot. Rec. Pastos	300	0,62	186	Tienen acceso: Rehab. Y Mantenimiento
Pot. Rec. Bosques	2,264	4,6	10,4144	Acceso restringido solo a las partes bajas
<b>Anco</b>				
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>Potencial. Pond.</b>	<b>Requerimiento de Infraestructura Vial</b>
Pot. Rec. Tierras Agríc.	8,783	0,69	6,06027	Tienen acceso: Rehab. Y Mantenimiento
Pot. Rec. Pastos	8,47	1,39	11,7733	No tienen acc. poco valor económico
Pot. Rec. Bosques	8,367	0,26	2,17542	Acceso restringido solo a las partes bajas
<b>Chungui</b>				
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>Potencial. Pond.</b>	<b>Requerimiento de Infraestructura Vial</b>
Pot. Rec. Tierras Agríc.	5,92	0,45	2,664	Solo una troncal: Rehab. Y Mant.
Pot. Rec. Pastos	20,803	2,44	50,75932	No tienen acc. poco valor económico
Pot. Rec. Bosques	8,82	0,34	2,9988	Acceso restringido solo a las partes bajas
<b>Santa Rosa</b>				
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>Potencial. Pond.</b>	<b>Requerimiento de Infraestructura Vial</b>
Pot. Rec. Tierras Agríc.	5,354	3,31	17,72174	Tienen acceso: Rehab. Y Mantenimiento
Pot. Rec. Pastos	505	0,15	75,75	No tienen acc. poco valor económico
Pot. Rec. Bosques	1	0,35	0,35	Acceso restringido solo a las partes bajas
<b>Sivia</b>				
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>Potencial. Pond.</b>	<b>Requerimiento de Infraestructura Vial</b>
Pot. Rec. Tierras Agríc.	5,354	1,26	6,74604	Tienen acceso: Rehab. Y Mantenimiento
Pot. Rec. Pastos	505	0,08	40,4	No tienen acc. poco valor económico
Pot. Rec. Bosques	1	0,06	0,06	Acceso restringido solo a las partes bajas
Pot. Rec. Mineros	1,200	0,31	372	No tiene acceso
<b>Llochegua</b>				
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>Potencial. Pond.</b>	<b>Requerimiento de Infraestructura Vial</b>
Pot. Rec. Tierras Agríc.	5,42	1,09	5,9078	Tienen acceso: Rehab. Y Mantenimiento
Pot. Rec. Pastos	505	2,55	1287,75	No tienen acc. poco valor económico



PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

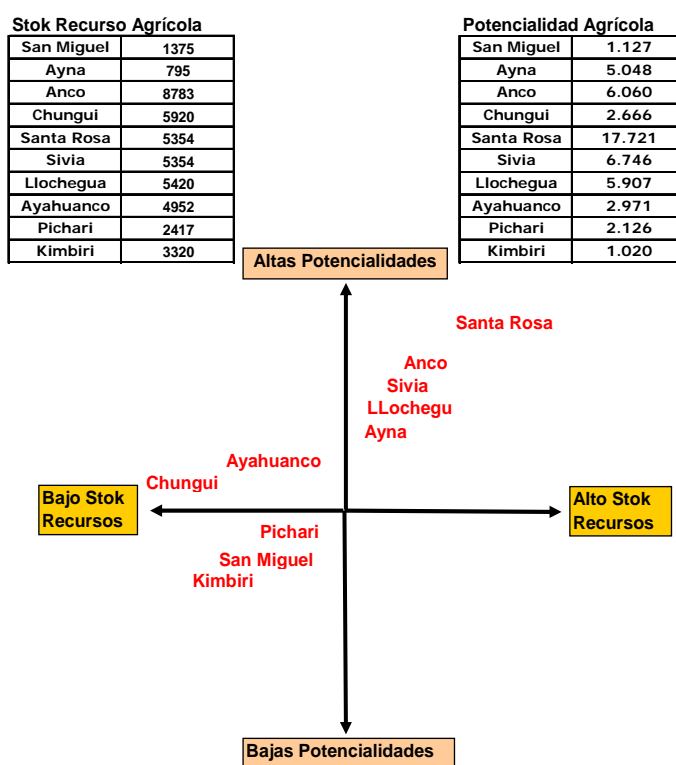
Pot. Rec. Bosques	1	0,31	0,31	Acceso restringido solo a las partes bajas
<b>Ayahuanco</b>				
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>Potencial. Pond.</b>	<b>Requerimiento de Infraestructura Vial</b>
Pot. Rec. Tierras Agríc.	4952	0,6	2971,2	No existe carreteras
Pot. Rec. Pastos	24,51	0	0	No tienen acc. poco valor económico
Pot. Rec. Bosques	2,011	0,19	0,38209	No existe carreteras
<b>Pichari</b>				
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>Potencial. Pond.</b>	<b>Requerimiento de Infraestructura Vial</b>
Pot. Rec. Tierras Agríc.	2,417	0,88	2,12696	Tienen acceso: Rehab. Y Mantenimiento
Pot. Rec. Pastos	0.00	0,01	0	
Pot. Rec. Bosques	2082	0,48	999,36	Tienen acceso: Rehab. Y Mantenimiento
<b>Kimbiri</b>				
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>Potencial. Pond.</b>	<b>Requerimiento de Infraestructura Vial</b>
Pot. Rec. Tierras Agríc.	332	0,31	102,92	Tienen acceso: Rehab. Y Mantenimiento
Pot. Rec. Pastos	190	0,01	1,9	No significativo
Pot. Rec. Bosques	14,84	2,34	34,7256	Tienen acceso: Rehab. Y Mantenimiento

**Tipologías de las Zonas económicas.**

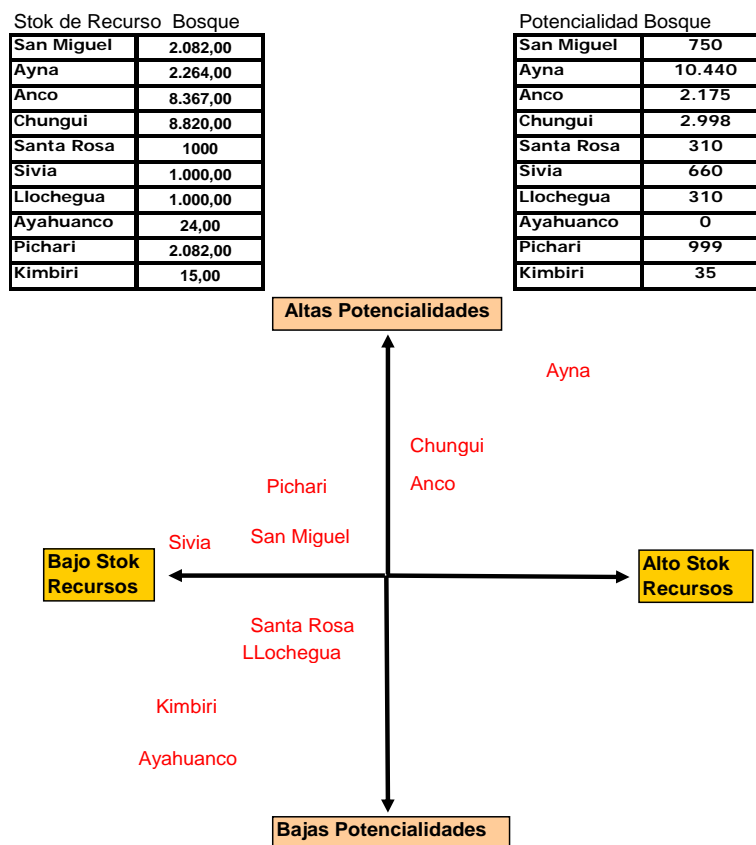
A partir de la identificación de los recursos y potencialidades se procedió a evaluar las características económicas de cada distrito, que nos permita definir la tipología de la economía de cada una de ellas al interior del VRAE, Los coeficientes de localización y los recursos ponderados de cada distrito nos definen la tipología de especialización territorial como la cantidad ponderada del recurso y la posibilidad de tener una mayor cantidad en función a mercados mas grandes.

El VRAE presenta una particularidad que tomamos en cuenta para definir las potencialidades y tiene que ver con la propia vulnerabilidad de los recursos como el caso de los suelos para agricultura, estos crecerán en desmedro de los bosques, los pastos y tierras agrícolas en la parte alta darán paso a la minería si entran en operación las concesiones existentes.

PARA EL RECURSO SUELO AGRICOLA



PARA RECURSO BOSQUES



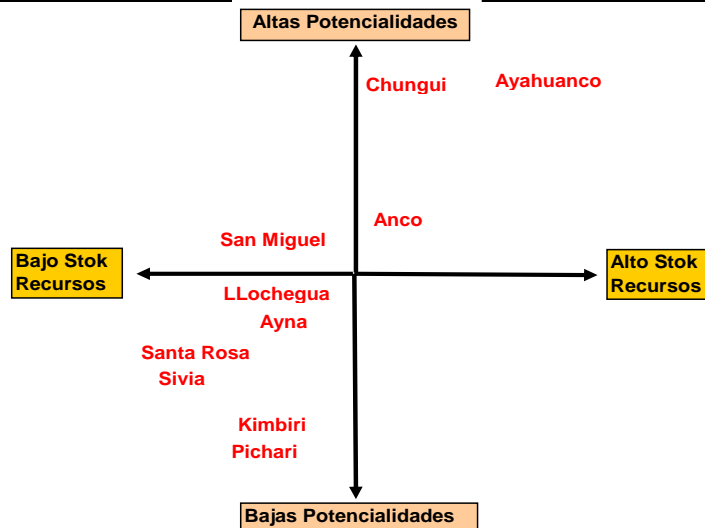
**PARA RECURSO PASTOS**

**Stok de recurso Pastos**

San Miguel	5.207,00
Ayna	300
Anco	8.470
Chungui	20.803,00
Santa Rosa	505
Sivia	505
Llochegua	505
Ayahuanco	24.500,00
Pichari	0
Kimbiri	190

**Potencialidad pastos**

San Miguel	2655
Ayna	186
Anco	6060
Chungui	50759
Santa Rosa	75
Sivia	40
Llochegua	1287
Ayahuanco	62,34
Pichari	0
Kimbiri	1,9



**Potencialidades ponderadas del VRAE**

Del análisis realizado se desprende que la potencialidad actual y la perspectiva económica del Valle se sustentan en la actividad agrícola y la posibilidad de asignarle valor agregado a sus productos como el cacao y el café, sin embargo la parte de la sierra nos presenta importantes reservas de minerales que de entrar en operación estos proyectos, generarían las divisas que dinamizarían la economía valle posibilitando la adecuación del territorio para construir un destino turístico que en definitiva sería una actividad alternativa y complementaria a la agrícola generadora de empleo de manera sostenible.

**Cuadro Nº 1.4.20**

**Resumen de potencialidades ponderadas del VRAE.**

Potencialidad	Unidad	Cantidad
Recurso suelo para pastos	Has.	179,657
Recurso Bosques	Has.	111,546
Recurso suelo para agricultura	Has.	99,596
Minerales (Reserva Probada)	Tm.	1,200

En esta parte cabe destacar la participación de cada uno de estos recursos en la economía del Valle, la realidad actual nos muestra que a pesar de disponer menor cantidad de tierras para la agricultura, este soporta el mayor porcentaje de la PEA, el suelo para pastos por sus características no es representativo a pesar de disponer sustancialmente el doble de Hectáreas, respecto a suelos para agricultura, esta información cobrará relevancia en la perspectiva de su aprovechamiento y el acondicionamiento del territorio.

**Cuadro N° 1.4.21**  
**Potencialidades Jerarquizadas en la Provincia.**

Potencialidades Jerarquizadas	Restricciones a Levantar	Requerimientos de Infraestructura Vial (*)
San Miguel (Pastos)	-Inexistencia de carreteras a los bofedales y caminos de Herradura precarios.	Rehabilitación y mantenimiento rutinario.
Ayna (Suelo Agrícola)	Carreteras en mal estado de conservación.	Rehabilitación y mantenimiento rutinario Construcción de nuevas carreteras
Anco (Pastos )	-Inexistencia de carreteras a los bofedales y caminos de Herradura precarios. -Deficiente manejo de las praderas	Nuevas construcciones
Chungui (Pastos)	-Inexistencia de carreteras a los bofedales y caminos de Herradura precarios.	-Nuevas construcciones viales -Rehabilitación y Mantenimiento
Santa rosa (Suelo agrícola)	-Carreteras en mal estado de conservación	- Rehabilitación y mantenimiento rutinario
Sivia (Suelo Agrícola)	- Carreteras en mal estado de conservación	- Rehabilitación - mantenimiento rutinario -Const. Nuevas vías
Llochegua (Suelo agrícola)	-Carreteras en mal estado de conservación	-Rehabilitación -Mantenimiento -Nuevas construcciones
Ayahuanco (Pastos)	- Inexistencia de carreteras a los bofedales y caminos de Herradura precarios. - Deficiente manejo de las praderas	- Nuevas construcciones viales
Pichari (Suelo agrícola)	-Carreteras en mal estado de conservación. -Deficiente manejo de los cultivos	-Rehabilitación --Mantenimiento rutinario
Kimbiri (Bosques)	-Bosques en ladera, zonas de alto riesgo, con poca y precaria infraestructura vial	-Nuevas construcciones -Rehabilitación -Mantenimiento

(\*) Incluye rehabilitación, mejoramiento, mantenimiento rutinario, periódico y de emergencia; y la construcción de nuevas vías.

**Cuadro N° 1.4.22**  
**Potencialidades Jerarquizadas por Distrito**

<b>San Miguel</b>			
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>CL. Normalizado</b>
Pot. Rec. Tierras Agríc.	1,375	0.82	1.00
Pot. Rec. Pastos	5,207	0.51	0.62
Pot. Rec. Bosques	2082	0.36	0.44
<b>Ayna</b>			
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>Potencial. Pond.</b>
Pot. Rec. Tierras agríc.	795	6.35	1.00
Pot. Rec. Pastos	300	0.62	0.10
Pot. Rec. Bosques	2,264	4.6	0.72
<b>Anco</b>			
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>Potencial. Pond.</b>
Pot. Rec. Tierras Agríc.	8,783	0.69	0.50
Pot. Rec. Pastos	8,47	1.39	1.00
Pot. Rec. Bosques	8,367	0.26	0.19
<b>Chungui</b>			
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>Potencial. Pond.</b>
Pot. Rec. Tierras Agríc.	5,92	0.45	0.18
Pot. Rec. Pastos	20,803	2.44	1.00
Pot. Rec. Bosques	8,82	0.34	0.14
<b>Santa Rosa</b>			
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>Potencial. Pond.</b>
Pot. Rec. Tierras Agríc.	5,354	3.31	1.00
Pot. Rec. Pastos	505	0.15	0.05
Pot. Rec. Bosques	1	0.35	0.11
<b>Sivia</b>			
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>Potencial. Pond.</b>
Pot. Rec. Tierras Agríc.	5,354	1.26	1.00
Pot. Rec. Pastos	505	0.08	0.06
Pot. Rec. Bosques	1	0.06	0.05
Pot. Rec. Mineros	1,200	0.31	0.25
<b>Llochegua</b>			
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>Potencial. Pond.</b>
Pot. Rec. Tierras Agríc.	5,42	1.09	0.43
Pot. Rec. Pastos	505	2.55	1.00
Pot. Rec. Bosques	1	0.31	0.12
<b>Ayahuanco</b>			
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>Potencial. Pond.</b>
Pot. Rec. Tierras Agríc.	4952	0.6	1.00

PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

Pot. Rec. Pastos	24,51	0	0.00
Pot. Rec. Bosques	2,011	0.19	0.32
<b>Pichari</b>			
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>Potencial. Pond.</b>
Pot. Rec. Tierras Agríc.	2,417	0.88	1.00
Pot. Rec. Pastos	0	0.01	0.01
Pot. Rec. Bosques	2082	0.48	0.55
<b>Kimbiri</b>			
<b>Recurso</b>	<b>Potencial</b>	<b>C.L.</b>	<b>Potencial. Pond.</b>
Pot. Rec. Tierras Agríc.	332	0.31	0.13
Pot. Rec. Pastos	190	0.01	0.00
Pot. Rec. Bosques	14,84	2.34	1.00

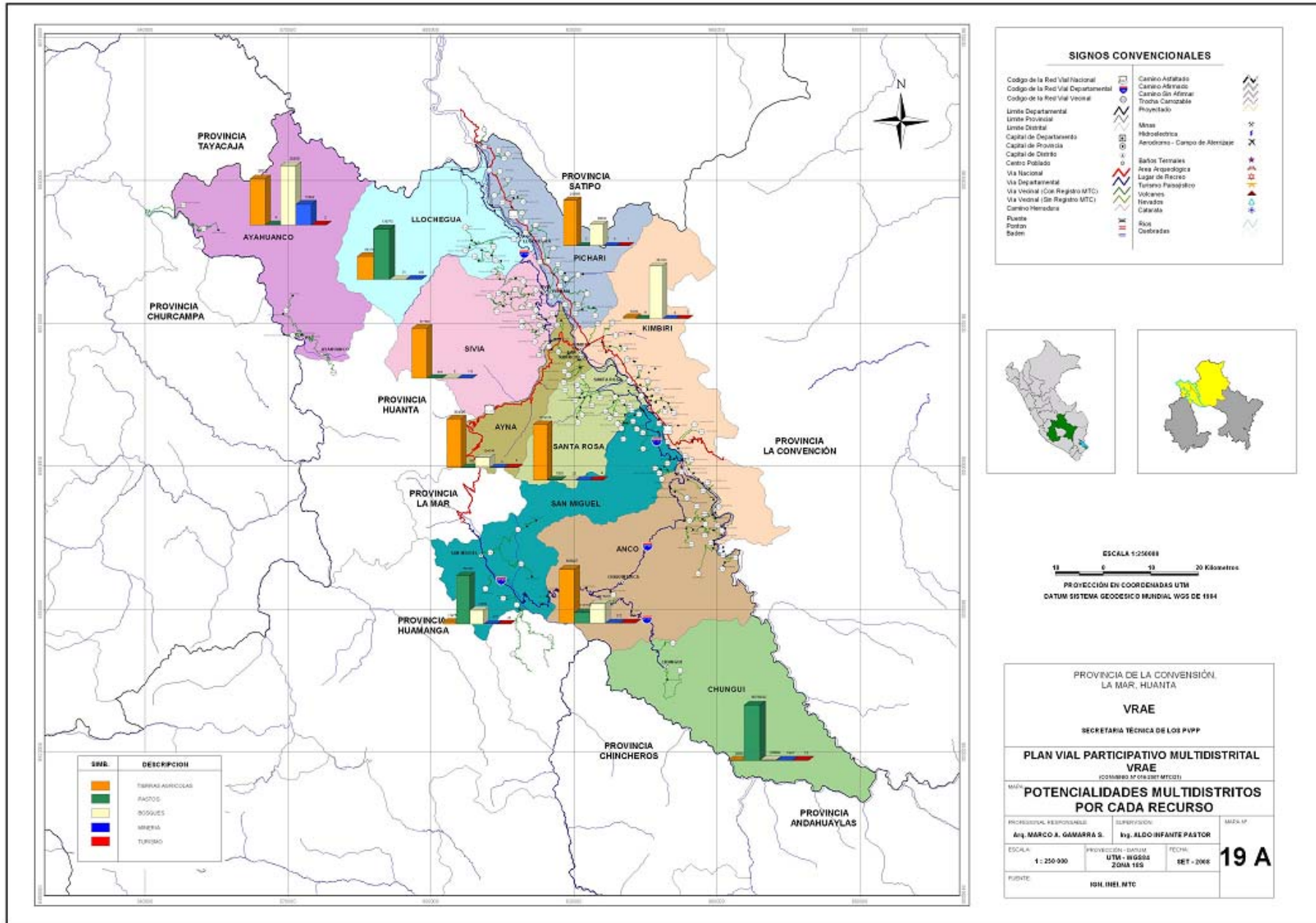
### Ejes de Articulación

El en valle se dan dos ejes de articulación bien marcados, el longitudinal que corre paralelo al río Apurímac en ambos sentidos, que utilizan las carreteras en ambos márgenes y el propio río, y el eje transversal que articula el longitudinal desde la intersección en las capitales de Ayna (San Francisco) y Kimbiri hasta la ciudad de Huamanga.

El eje o corredor longitudinal es mas productivo y de circulación interna, el transversal articula la zona productiva con los mercados extraregionales.



# PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE







---

**CAPITULO II.**

---

**PROPOSITO DEL PLAN VIAL**

**2.1. Visión**

**2.2. Objetivos**

2.2.1. Objetivo General

2.2.2. Objetivos Específicos

**2.3. Estrategias**

## 2.1 Visión

Sobre la base del reconocimiento de las condiciones de articulación interna y externa, así como las potencialidades y oportunidades por parte de las autoridades y población del VRAE, se proyecta la visión compartida que llega a ser la aspiración de la gente que apuesta por un futuro diferente.

Red vial estable y segura que garantiza la transitabilidad permanente al interior del VRAE, con carreteras vecinales rehabilitadas y mantenimiento rutinario institucionalizado, gestionado por el Instituto Vial Multidistrital autogestionario, y cuenta con la carretera asfaltada de conexión con Huamanga, que incentiva el desarrollo de la actividad turística aprovechando las ventajas paisajísticas como alternativa al cultivo de la Coca.

Esta Visión fue analizada y consensuada en el Congreso llevado a cabo en la localidad de San Francisco los días 28 y 29 de Junio del 2008, discutida en la mesa de Transportes y Vialidad, para luego ser afirmada por el pleno.

El origen de esta visión se sustenta en la constatación del problema central que es la mala calidad de las vías en el VRAE, producto de la precariedad constructiva y la ausencia de rehabilitación y mantenimiento rutinario que contrarreste la incidencia del clima sobre todo en época de lluvias y las condiciones topográficas y de calidad de suelo.

## 2.2 Objetivos

### 2.2.1 Objetivo General

Mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento permanente de los caminos vecinales que garanticen la transitabilidad, producto de la capacidad de gestión y la disponibilidad de recursos para la operación del Instituto Vial Multidistrital.

### 2.2.2 Objetivos específicos

- a) Gestionar el Plan Vial Participativo Multidistrital a través del Instituto Vial Multidistrital, con la participación activa de los gobiernos locales y población organizada.
- b) Promover la construcción de nuevas carreteras con la rigurosidad técnica que garanticen la estabilidad y adecuada transitabilidad, en función de las demandas de expansión y aprovechamiento de las potencialidades locales.
- c) Gestionar y ejecutar la rehabilitación de las carreteras y caminos existentes, así como garantizar el mantenimiento correspondiente con participación activa de la población organizada.

- d) Fortalecer el Instituto Vial Multidistrital, garantizando los recursos necesarios para su adecuado funcionamiento y asignarle la responsabilidad de la gestión vial vecinal.

### **2.3 Estrategia**

Una estrategia es un plan de utilización y asignación eficiente de los recursos disponibles, con el fin de modificar la realidad actual (diagnóstico) hacia una realidad mejorada (Visión y Objetivos).

La estrategia general del Plan se sustenta en la consolidación del Instituto Vial Multidistrital del VRAE, para ello se transferirá toda la responsabilidad de la gestión vial vecinal con el soporte de los Gobiernos locales involucrados, quienes asegurarán los recursos necesarios así como el aval político para una adecuada gestión.

El Plan vial Multidistrital será el instrumento básico de gestión y monitoreo, el mismo que deberá ser actualizado y adecuado permanentemente con la participación de los actores clave, que permita ir orientando las inversiones que alienten la actividad económica.

Para ello, se han establecido los siguientes lineamientos estratatégicos.

#### **En relación con la gestión vial**

El IVM asumirá toda la responsabilidad de gestión y administración de las obras viales, para lo que implementará las condiciones operativas que promueva la participación activa de las empresas privadas en su ejecución.

La prioridad para la contratación de ejecución de obras pequeñas y medianas obras, serán las PYMES locales debidamente formalizadas que participarán en los procesos e contratación de acuerdo a ley.

La ejecución del mantenimiento rutinario será contratado preferentemente con microempresas especializadas, que serán promovidas entre las comunidades y pobladores del ámbito de influencia de la vía a licitar. El Gobierno local, por intermedio del IVM, adoptará las medidas adecuadas para la capacitación, entrenamiento y acompañamiento sostenido de estas micro empresas, considerando el impacto social que ello genera en el marco de la estrategia de Desarrollo Económico Local.

Las políticas y planes de atención referidos a caminos de jerarquía departamental serán consensuados en el directorio del IVM, de modo que la responsabilidad sea compartida por todos los distritos involucrados.

#### **Priorización de las inversiones.**

Normal y tradicionalmente se priorizan la inversiones en función de una demanda expresa de la población beneficiaria y/o por ofertas políticas de los gobiernos sin mayor análisis respecto al carácter estratégico de las mismas, de modo que muchas veces estas inversiones no generan mayores impactos y los elefantes blancos son una constante, aunque una vía de por sí genera cambios pero no en la dimensión de la inversión.

En base a este análisis el criterio básico para la priorización se dará como en el presente caso ponderando diversos factores sociales, económicos y ambientales que aseguren que las inversiones inmediatamente generen condiciones de cambio y aperturen o refuercen oportunidades de actividades económicas que generen empleo y con ello superar las condiciones de pobreza.

La ponderación de las potencialidades y la contrastación de estas con la coyuntura de oportunidad que representan en el momento serán los factores de mayor peso para la priorización de las inversiones, sobre la base del principio de equidad.

En síntesis de lo que se trata es de priorizar con la mayor objetividad posible el aprovechamiento de las potencialidades del valle y, a partir de ello, lograr incorporar a la población que se encuentra en situación de pobreza y exclusión a los procesos de adelanto y mejorar las condiciones sociales y económicas de las familias asentadas y la apertura de oportunidades para quienes quisieran establecerse.

El enfoque del Plan basado en las potencialidades define de hecho la prioridad de los proyectos viales a escala de pares territorio-potencialidad.

Para el caso del Plan vial el territorio considerado como unidad de planificación es la sumatoria de los distritos, y las vías forman parte del sistema cuyo tratamiento debe ser integral, de modo que es en ese contexto se priorizan las inversiones reconociendo las relaciones internas y externas, el criterio básico es ¿Qué le conviene al valle? Más allá de lo que le conviene solamente al distrito.

### **Fortalecimiento Institucional.**

El éxito de la estrategia de la gestión vial está en función de la consolidación del Instituto Vial Multidistrital del VRAE, al que se transferirá toda la competencia de la gestión y administración vial por acuerdo del consejo directivo, esta condición permite mirar la integralidad del sistema, articulada a la estrategia de promoción económica local.

El fortalecimiento del IVM, será posible en la medida que se afirme la voluntad política que sea refrendado por mecanismos legales que superen los arrebatos personales cuando se producen los cambios de gobierno y mas bien sea el hilo conductor de la continuidad de los procesos de desarrollo, para ello el PROVIAS DESENTRALIZADO brindará el soporte técnico que se encargará de capacitar y brindar asistencia técnica a los agentes vinculados al IVM.

El IVM-VRAE, tendrá la potestad y competencia para establecer alianzas y firmar convenios con otros IVPs de la Región y con otras instituciones afines o complementarias que permitan gestionar de manera conjunta los programas de inversión en el marco de las políticas gubernamentales.

### **Implementación de mecanismos de financiamiento para la gestión vial.**

La gestión de recursos para mantener la operatividad del sistema vial siempre será un reto importante para las autoridades locales, para ello tendrán que recurrir a las diferentes posibilidades de financiamiento tanto de fuentes como

los presupuestos Nacionales, Regionales y Locales y también de la cooperación internacional, para ello una adecuada priorización y una cartera de proyectos calificados serán los instrumentos de gestión para captar los recursos necesarios.

La capacidad operativa de los gobiernos locales que cuentan con maquinaria pesada constituye una base importante de contrapartida para apalancar presupuestos externos, así mismo los recursos provenientes del Canon gasífero y minero constituyen una oportunidad inmediata para invertir en el mejoramiento de las vías.

La determinación de asignar un porcentaje del presupuesto municipal transferido al IVM, para el mantenimiento rutinario, constituye la garantía de sostenibilidad, sumado a ello la participación organizada de la población que tradicionalmente participa en jornadas de mantenimiento y en la propia construcción se sus obras.

### **Participación protagónica de la población organizada.**

Una condición fundamental que garantice la sostenibilidad del Plan Vial es la participación activa de la población, para ello fue importante involucrarlos en el proceso de formulación y comprometerlos a participar de la gestión vial. Ello será posible en la medida que se firmen compromisos concretos para que los comités viales avalados por las comunidades beneficiarias de los diferentes tramos no solo sean fiscalizados por ellos, sino que participen activamente en labores de mantenimiento.

La participación de la población en la gestión de recursos que se dan a través de los presupuestos participativos es fundamental, complementado con proyectos productivos que active el aporte de las vías en la dinámica económica.



---

**CAPITULO III.**

---

**PROGRAMACION DE LAS INVERSIONES  
VIALES**

**3.1. Priorización de las inversiones Viales**

**3.2. Programa de Intervención**

**3.3. Plan de Inversiones**

**3.4. Financiamiento**



### **3.1 Priorización de las Inversiones Viales.**

Luego del proceso de diagnóstico en la que conocemos la problemática del valle y sobre todo haber identificado sus potencialidades, utilizando la metodología del criterio múltiple, con siete variables que son las siguientes: potencialidad, tráfico, ordenamiento territorial, conectividad, nivel de pobreza y accesibilidad a los servicios básicos de educación y salud.

El VRAE presenta características especiales respecto a una provincia desde el punto de vista administrativo y político, no existe una capital referente histórica y legalmente reconocida, sin embargo el propio sistema vial en su proceso de consolidación ha generado condiciones en las localidades de San Francisco y Kimbiri como centros referentes, desde donde se distribuyen al resto de centros poblados

El programa de inversión define el orden y el tipo de intervención en las vías del VRAE, teniendo como posibilidades desde la competencia de los gobiernos locales a través del Instituto Vial Multidistrital de ejecutar trabajos de Rehabilitación, (Construcción del afirmado de los caminos vecinales); mantenimiento (labores de mantenimiento regular y periódico de los caminos vecinales rehabilitados); Construcciones nuevas (Construcción de nuevos caminos vecinales); Puentes y pontones (Tratamiento de estos o construcciones nuevas) y mejoramiento de los caminos de herradura.

#### **3.1.1 Caminos Vecinales**

En el VRAE existen actualmente 131 rutas vecinales con diferentes características cada una, el presente plan de acuerdo a la metodología y al consenso de los miembros de la secretaría técnica para una primera evaluación fueron seleccionados los caminos con características de troncales, aunque la mayoría de ellos no atraviesan los distritos, solo articulan a más de dos centros poblados, sirven de conectores para otros caminos más pequeños y superan la longitud de los 10 Kms.

Un criterio incorporado por los participantes fue el de la equidad o racionalidad, es decir que una vía por lo menos de cada distrito sea considerado en el ranking de prioridades.

Con estos antecedentes se procedió a la evaluación de los siguientes caminos:

**Cuadro N° 3.1.1**  
**Caminos troncales y Locales**

N°	Código de ruta	Nombre de los Caminos	Longitud Kms.	Tipo de Camino
1	SF-R01	Em. PE-28B (San Francisco) – Santa Rosa	18,87	Troncal
2	KI - R08	Emp. PE-28B (Dv.Limatambo) - Limatambo	32,44	Troncal
3	AH-R01	Emp. C.P. Histo - Tambobamba	34,362	Troncal
4	AH-R03	Emp. AH-01 (Viracochan) - Ccaccsa	21,698	Troncal
5	AH-R04	Emp. Puente Coris - Vista Alegre	41,736	Troncal
6	SI-R19	Emp. AY-119(Sivia)- Mejorada	28,294	Troncal
7	SI-R12	Emp. SI-12(Dv.Caservine)-San Antonio	30,23	Troncal
8	AN-R01	Emp. AY-101(Anchihuay)-Tixibamba	39,795	Troncal
9	AN-R06	Emp. AN-01(Arwinmayo)-San Vicente	23,855	Troncal
10	SM-R01	Emp. AY-100 (Dv. Chillcas) - Chillcas	29,164	Troncal
11	SM-R02	Emp. SM-01 - Cochas Alto	20,252	Troncal
12	SM-R04	Emp. AY-513 - Sarabamba	34,822	Troncal
13	AY-513	Emp. AY-512 (Dv.Pampas) - Pampas	27,88	Troncal
14	CH-R01	Emp. Chungui - Sonccopa	22,619	Troncal
15	CU-568	Emp. PE-28C(Dv. Catarata) Nueva Alianza	14,2	Local
16	CU-571	Pichari - Ccatun Rumi - San Martin	8,7	Local
17	PI-R02	Emp. CU-568 - Libertad	13,6	Local
18	CU-R576	Emp. PE-28C(Dv. Pueblo Libre) – San Pedro	14,2	Local
19	SF-R08	Emp. PE-28B (Pampa Aurora)-Sta.Teresa	9,065	Local
20	KI-R02	Emp. PE-28B(Puente Roca)-Cashiroveni	8,082	Local
21	KI-R03	Emp. KI-02(Cashiroveni) - San Luis	8,821	Local
22	KI-R05	Emp. PE-28B - Camoniato	7,717	Local
23	KI-R19	Emp. PE-28B(Puente Maquete) - Ccorichayocc	15,272	Local
24	KI-R23	Emp. PE-28B(Puente Manitea)-Corazón pata	8,292	Local
25	AH-R02	Emp. (Viracochan) – Baños Iris	11,78	Local
26	AH-R06	Emp. (Dv. Paloma Alegre) – Paloma Alegre	16,236	Local
27	LL-R01	Emp. AY-119(LLOchegua)-C.P. Junin	17,29	Local
28	LL-R04	Emp. LL-01(Puente Tacora) – Corazón Pata	18,092	Local
29	SI -R05	Emp. AY-119-Pampa Hermosa-Triboline A.	9,839	Local
30	SI-R06	Emp. SI-12(Acon Rosario) - Ramadilla	11,904	Local
31	SI-R10	Emp. SI-12(Dv.Monte Rico) - Retiro	12,132	Local
32	AN-R08	Emp. AY-101 - San Antonio	16,268	Local
33	AN-R04	Emp. AN-01 (Porvenir) - Patahuasi	12,428	Local
34	SM-R13	Emp. AY-101 ( Dv. Cancasa) - Iribamba	11,34	Local
35	SM-R15	Emp. AY-101 (Samugari) - Iribamba	11,34	Local
36	AY-522	Emp. AY-100 -.Challhuas	8,511	Local
37	SR-R07	Emp. AY-101 (Dv. San Jose)	11,998	Local
38	SR-R01	Emp. AY-101 (Dv.Marintari)	10,18	Local

Elaboración: Secretaría Técnica

Luego de la ponderación con los criterios antes mencionados compatibilizados con las prioridades manifiestas de las demandas sociales representadas por los Alcaldes en la orientación que los caminos seleccionados serán intervenidos con trabajos de rehabilitación propiamente dicho.

La totalidad de estas vías requieren de trabajos de rehabilitación, luego de la cual se deberá garantizar el mantenimiento rutinario correspondiente, sin esta condición la sostenibilidad de los mismos se vería afectado, dado las condiciones climático ambientales de la zona.

Los resultados de la evaluación consensuada con los participantes se detallan en el cuadro siguiente:

**Cuadro N° 3.1.2**  
**Caminos vecinales priorizados para rehabilitación**

CODIGO	DENOMINACION DEL TRAMO	Long. Km	UBICACIÓN DISTRITO	PRIORIDAD ELECTRA
LL-R01	TACORA – C.P. JUNIN LIBERTAD NUEVO PROGRESO	25,100	LLOCHEGUA	1
AN - R01	PTE. ANCHIHUAY - QUILLABAMBA - TIXIBAMBA	39,790	ANCO	2
SF - R01	SAN FRANCISCO - PASÑATO – SANTA ROSA - SAMUGARI	25,100	SANTA ROSA	3
CH - R01	CHUNGUI – QUEHUAYLLO	22,600	CHUNGUI	4
KI - R08	CHIRUNPIARI - LIMATAMBO	32,440	KIMBIRI	5
LL-R04	PUENTE TACORA - CORAZONPATA	18,090	LLOCHEGUA	6
CU-568	CATARATA - NUEVA ALIANZA	14,200	PICHARI	7
KI -R19	PUENTE MAQUETE - CCORICHAYOCC	15,270	KIMBIRI	8
SI-R12	CASERVINE - SAN ANTONIO	30,230	LLOCHEGUA	9
AH-R01	VIRACOCHAN - CCACCSA	21,690	AYAHUANCO	10
PI -R02	PICHARI – LIBERTAD - OMaya	13,600	PICHARI	11
SF -R02	SAN FRANCISCO - GUINDAMITO	7,980	AYNA – SAN FRANCISCO	12
SI -R19	SIVIA - MEJORADA	28,290	SIVIA	13
AN -R06	ARWINMAYO - SAN VICENTE	23,850	ANCO	14
SR - R07	SAN JOSE	11,998	SANTA ROSA	15

Elaboración : Secretaría Técnica

Del mismo modo se procedió a evaluar las condiciones de los caminos de herradura, los mismos que progresivamente vienen siendo remplazados por las carreteras, sin embargo dada las condiciones de transitabilidad y la poca oferta de servicios de transporte, algunos caminos son transitados con relativa intensidad, siendo los siguientes los más importantes.

**Cuadro Nº 3.1.3**  
**Caminos de herradura priorizados para mejoramiento**

DENOMINACION DEL TRAMO	Long. Km	UBICACIÓN/DISTRITO	PRIORIDAD
CHUPON - ORONCCOY	63.000	CHUNGUI	1
JUNIN LIBERTAD - CANAYRE	8.000	LLOCHEGUA	2
OSQOQOCHA – HATUN PALLCCA	35.000	ANCO	3
ROSARIO ACON – TIRCUS - BRAMADERO	58.000	SIVIA	4
SAN FRANCISCO – ARROYO NEGRO	12.000	AYNA – SAN FRANCISCO	5
CATARATA – SIETE CATARATAS	9.000	PICHARI	6
MARINTARI – SAN LUIS ALTA	7.000	SANTA ROSA	7
BOCA KIATARI – LA FLORIDA DE ACCOSPAMPA	30.000	PANGOA	8
ORONCCOY - NINABAMBA	49.000	CHUNGUI	9
LAS PALMAS – SAN AGUSTIN	8.000	AYNA – SAN FRANCISCO	10
HUAYRAPATA- C CARHUAHURAN	72.000	SIVIA	11
HUAYRAPATA – SAN JUAN DE ORO	4.000	SANTA ROSA	12
SANTA TERESA - PUTIS	70.000	LLOCHEGUA	13
RAPI - AMARUPAMPA	38.000	ANCO	14
JUAN PABLO II – RIO ENE – PTO. ANAPATI	60.000	PANGOA	15
SAN KIROSHI - MARONTUARI	18.000	PICHARI	16

Elaboración: Secretaría Técnica

### 3.2 Programa de Intervención

Entendiendo que solo teniendo un listado de obras priorizadas sin conocer la cantidad de recursos necesarios para su intervención no genera ningún resultado, por ello siendo el Plan un instrumento de gestión, se calcula el presupuesto unitario y el total necesario para prever y provisionar en los próximos años.

De la evaluación del sistema vial, mas que proponer nuevas construcciones, se debe mejorar las condiciones de transitabilidad de las existentes que en su mayoría son trochas en mal estado de conservación y no cuentan con las obras de arte correspondientes y su sistemas de drenaje son deficientes.

En estas condiciones el programa de intervención se centra en las obras de rehabilitación que demandan las 15 carreteras vecinales mas importantes del valle.

**Cuadro Nº 3.2.1**  
**Programa de Intervención para los caminos vecinales - Troncales**

**PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE**

Nº	CODIGO	DENOMINACION DEL TRAMO	Long. Km	TIPO DE INTERVENCION	PRESUPUESTO S/.	PRIORIDAD DETERMINADA
1	LL-R01	TACORA – C.P. JUNIN LIBERTAD NUEVO PROGRESO	25,100	Rehabilitación	1.131.800,00	1
2	AN - R01	PTE. ANCHIHUAY - QUILLABAMBA - TIXIBAMBA	39,790	Rehabilitación	1.792.850,00	2
3	SF - R01	SAN FRANCISCO - PASNATO – SANTA ROSA - SAMUGARI	25,100	Rehabilitación	1.131.800,00	3
4	CH - R01	CHUNGUI – QUEHUAYLLO	22,600	Rehabilitación	1.019.300,00	4
5	KI - R08	CHIRUNPIARI - LIMATAMBO	32,440	Rehabilitación	1.462.100,00	5
6	LL-R04	PUENTE TACORA - CORAZONPATA	18,090	Rehabilitación	816.350,00	6
7	CU-568	CATARATA - NUEVA ALIANZA	14,200	Rehabilitación	641.300,00	7
8	KI -R019	PUENTE MAQUETE - CCORICHAYOCC	15,270	Rehabilitación	689.450,00	8
9	SI-R12	CASERVINE - SAN ANTONIO	30,230	Rehabilitación	1.362.650,00	9
10	AH-R01	VIRACOCHAN - CCACCSA	21,690	Rehabilitación	978.350,00	10
11	PI -R02	PICHARI – LIBERTAD - OMaya	13,600	Rehabilitación	614.300,00	11
12	SF -R02	SAN FRANCISCO - GUINDAMITO	7,980	Rehabilitación	361.400,00	12
13	SI -R19	SIVIA - MEJORADA	28,290	Rehabilitación	1.275.350,00	13
14	AN -R06	ARWINMAYO - SAN VICENTE	23,850	Rehabilitación	1.075.550,00	14
15	SR - R07	SAN JOSE	11,998	Rehabilitación	542.210,00	15
Elaboración . Secretaría Técnica					<b>14.894.760,00</b>	

Tipo de cambio . \$= S/3,00

**Cuadro Nº 3.2.2**

**Programa de intervención para los caminos de herradura**

DENOMINACION DEL TRAMO	Long. Km	UBICACIÓN DISTRITO	PRIORIDAD	PRESUPUESTO
Chupon - Oronccoy	63.000	CHUNGUI	1	321.300
Junín – Libertad - Canayre	8.000	LLOCHEGUA	2	40.800
Oscocococha – Atún Pallcca	35.000	ANCO	3	178.500
Rosario Acón – Tircus – Bramadero	58.000	SIVIA	4	295.800
San Francisco – Arroyo Negro	12.000	AYNA – SAN FRANCISCO	5	61.200
Catarata – Siete cataratas	9.000	PICHARI	6	45.900
Marintari – San Luis Alta	7.000	SANTA ROSA	7	35.700
Oronccoy – Ninabamba	49.000	CHUNGUI	8	249.900
Las Palmas – San Agustín	8.000	AYNA – SAN FRANCISCO	9	40.800
Huayrapata- Ccarhuahuarán	72.000	SIVIA	10	367.200
Huayrapata – San Juan de Oro	4.000	SANTA ROSA	11	20.400
Santa Teresa – Putis	70.000	LLOCHEGUA	12	357.000
Rapi – Amarupampa	38.000	ANCO	13	193.800
Sankirishi - Marontuari	18.000	PICHARI	14	91.800

Elaboración: Secretaría Técnica

**2'579,100**

### 3.3 Programa de Inversiones

Sobre la base del programa de intervenciones en la que se define el tipo de acción que se ejecutará sobre el camino, se propone el programa de inversión para un horizonte de 10 años, que podrá ser reajustado en la medida de la disponibilidad de recursos, como se advierte en el contenido del PVPM, la dificultad actual radica en el mejoramiento y conservación de las vías en el valle, de acuerdo a las tendencias y las posibilidades de asignación por diversas fuentes se aproxima el presupuesto anual mínimo para garantizar una mejora sistemática en el sistema vial.

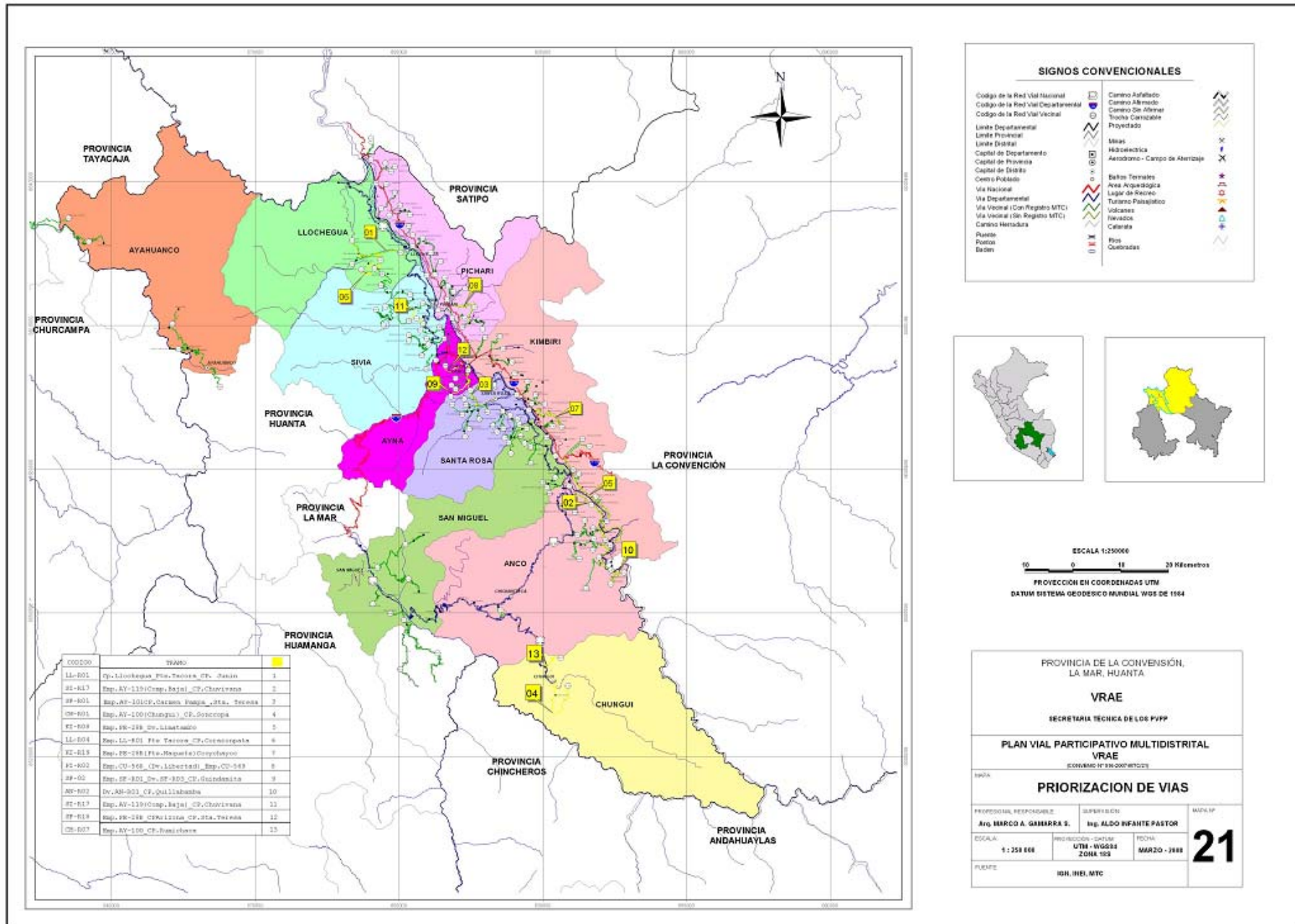
Durante los últimos años se ha invertido significativamente en la construcción de nuevos caminos, las Municipalidades cuentan con maquinaria pesada, especialmente con tractores Oruga, de modo que para no tenerlas paradas vienen ampliando los caminos vecinales en longitud, conectando los pequeños caseríos que se van asentando a medida que van ampliando terrenos agrícolas deforestando los bosques.

Alentar nuevas construcciones significa atender contra el equilibrio ecológico de la zona, para aprovechar mejor los recursos y potencialidades del valle se recomienda desarrollar el plan de ordenamiento territorial, con una visión integral en la que las disputas por la ubicación de uno u otro equipamiento urbano como el Hospital, Aeropuerto etc. responda a la racionalidad técnica y no a capricho o protagonismo político de sus autoridades.



Tramo Chungui - Pampas

# PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE



PLAN VIAL PARTICIPATIVO MULTIDISTRITAL DEL VRAE

Cuadro Nº 3.3.1

CAMINOS VECINALES													
CAMINO VECINAL	INTERV.	PRIOR.	KMS	AÑOS									
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
TACORA – C.P. JUNIN LIBERTAD NUEVO PROGRESO	R	1	25,1	321.300	45180	45180	45180	210840	45180	45180	45180	210840	45180
PTE. ANCHIHUAY - QUILLABAMBA - TIXIBAMBA	R	2	39,79	40.800	71622	71622	71622	334236	71622	71622	71622	334236	71622
SAN FRANCISCO - PASÑATO – SANTA ROSA - SAMUGARI	R	3	25,1	178.500	45180	45180	45180	210840	45180	45180	45180	210840	45180
CHUNGUI – QUEHUAYLLO	R	4	22,6	295.800	40680	40680	40680	189840	40680	40680	40680	189840	40680
CHIRUNPIARI - LIMATAMBO	R	5	32,44		272.496	58392	58392	58392	272.496	58392	58392	58392	272.496
PUENTE TACORA - CORAZONPATA	R	6	18,09		151.956	32562	32562	32562	151.956	32562	32562	32562	151.956
CATARATA - NUEVA ALIANZA	R	7	14,2		119.280	25560	25560	25560	119.280	25560	25560	25560	119.280
PUENTE MAQUETE - CCORICHAYOCC	R	8	15,27		128.268	27486	27486	27486	128.268	27486	27486	27486	128.268
CASERVINE - SAN ANTONIO	R	9	30,23			249.900	54414	54414	54414	253932	54414	54414	54414
VIRACCHAN - CCACCSA	R	10	21,69			40.800	39042	39042	39042	182196	39042	39042	39042
PICHARI – LIBERTAD - OMAYA	R	11	13,6			367.200	24480	24480	24480	114240	24480	24480	24480
SAN FRANCISCO - GUINDAMITO	R	12	7,98			20.400	14364	14364	14364	67032	14364	14364	14364
SIVIA - MEJORADA	R	13	28,29				357.000	50922	50922	50922	237636	50922	50922
ARWINMAYO - SAN VICENTE	R	14	23,85				306.000	42930	42930	42930	200340	42930	42930
SAN JOSE	R	15	11,998				91.800	21596,4	21596	21596	100783	21596	21596
<b>TOTAL S/.</b>				<b>836.400</b>	<b>874.662</b>	<b>1.024.962</b>	<b>1.233.762</b>	<b>1.337.504</b>	<b>1.122.410</b>	<b>1.079.510</b>	<b>1.017.721</b>	<b>1.337.504</b>	<b>1.122.410</b>

Programa de Inversiones – Caminos Vecinales – S/.



**Cuadro N° 3.3.2**  
**Programa de Inversiones – Caminos de Herradura**

<b>CAMINOS DE HERRADURA</b>														
<b>CAMINO VECINAL</b>	<b>INTERV.</b>	<b>PRIOR.</b>	<b>KMS</b>	<b>AÑOS</b>										
				<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	
Chupon - Oronccooy	M	1	63.000		346.500									
Junín – Libertad - Canayre	M	2	8.000		44.000									
Oscocococha – Atún Pallcca	M	3	35.000	178500,00										
Rosario Acón – Tircus – Bramadero	M	4	58.000			295.800								
San Francisco – Arroyo Negro	M	5	12.000			61.200								
Catarata – Siete cataratas	M	6	9.000	45.900										
Marintari – San Luis Alta	M	7	7.000				35.700							
Boca Kiatari – La Florida de Accospampa	M	8	30.000				153.000							
Oronccooy – Ninabamba	M	9	49.000					249.900						
Las Palmas – San Agustín	M	10	8.000					40.800						
Huayrapata- Ccarhuahuarán	M	11	72.000						367.200					
Huayrapata – San Juan de Oro	M	12	4.000						20.400					
Santa Teresa – Putis	M	13	70.000							357.000				
Rapi – Amarupampa	M	14	38.000							193.800				
Juan Pablo II – Río Ene – PTO. Anapati	M	15	60.000								306.000			
Sankirishil - Marontuari	M	16	18.000								91.800			
<b>TOTAL S/.</b>				<b>224.400</b>	<b>390.500</b>	<b>357.000</b>	<b>188.700</b>	<b>290.700</b>	<b>387.600</b>	<b>550.800</b>	<b>397.800</b>			

### 3.3 Financiamiento

El financiamiento es la parte mas importante del Plan en el sentido de la posibilidad de contar con los recursos necesarios para ejecutar las acciones programadas, evaluando las posibilidades de financiamiento directo por parte de los Gobiernos locales no será posible ejecutar el programa, de ahí la necesidad de explorar las diversas posibilidades que se encuentran en el entorno inmediato como los Gobiernos Regionales de Ayacucho y el Cusco, los Organismos Públicos descentralizados y la propia cooperación internacional a través de sus programas como el PASA –UE. Entre otras.

Para definir con claridad el financiamiento del presente plan hacemos un análisis de las posibilidades existentes en el medio y los medios e instrumentos necesarios para acceder a ellos, sobre la base del reconocimiento del PVPM.

a. Gobiernos locales.- La fuente mas importante y permanente son los recursos que el gobierno central transfiere a los Gobiernos locales por medio de FONCOMUN, sumado a ello el canon gasífero para el caso de los distritos de Pichari y Kimbiri.

En el caso de estos distritos tienen la posibilidad de financiar todo el programa de mejoramiento vial de sus distritos, asignando un promedio de un millón de soles por año por los próximos 10 años, sobre la base del asfaltado de la carretera nacional la dinámica económica y social será impactante.

Los distritos que no disponen de canon deberán prever recursos de contrapartida para atender las partidas de mantenimiento rutinario para las vías intervenidas con rehabilitación, dichos fondos serán considerados en la priorización de los presupuestos participativos de cada distrito por la sociedad civil.

b. Gobiernos Regionales.- Estos recursos serán accesibles en la medida que se gestionen proyectos de mediana envergadura que involucre sobre todo vías de penetración, es decir aquellos que articulen el VRAE con otros departamentos, o la posibilidad de trabajar un proyecto especial en base al PVPM y el soporte institucional del Instituto Vial Multidistrital como estrategia de consolidación.

c. Los recursos especiales provenientes de planes y programas orientados a la lucha contra el narcotráfico, como el caso del Plan VRAE, DEVIDA entre otros, para ello el Plan Vial constituye el instrumento fundamental de negociación.

d. La participación de la población organizada que contribuye en las actividades de mantenimiento y ampliación de las propias carreteras mediante convenios específicos con la municipalidad, en la que aportan con combustible y mano de obra, contra el aporte de maquinaria pesada, este mecanismo es frecuente en la actualidad que deberá ser institucionalizado como una forma de empoderamiento respecto a la importancia de las vías.

e. El endeudamiento es otro de los mecanismos factibles de implementar para ejecutar obras de mediana envergadura, que permita superar la

falta de liquidez por las transferencias mensuales que reciben los gobiernos locales.

**DEMANDA**

Nuevas construcciones

REHABILITACION

MANTENIMIENTO PERIODICO

MANTENIMIENTO RUTUNARIO

MEJORAMIENTO DE CAMINOS DE HERRADURA

**OFERTA**

Gobiernos locales

Gobierno Regional

INADE – Sierra –Centro- Sur.

PROVIAS DESENTRALIZADO

DEVIDA

Programas de Cooperación

ONGs.



---

**CAPITULO IV.**

---

**SEGUIMIENTO Y EVALUACION DEL PVPM**

**4.1 Marco Institucional, Actores y Responsabilidades. Visión**

**4.2 Indicadores de seguimiento.**

**4.3 Indicadores de Evaluación**

#### 4.1.1 Marco Institucional, Actores y Responsabilidades

El Instituto Vial Multidistrital del VRAE, es la institución encargada de la Gestión Vial en el valle, así como de la implementación del Plan Vial Participativo Multidistrital, de acuerdo a las responsabilidades y competencias asignadas en sus instrumentos de Gestión Administrativa (Estatuto, Reglamento de Organización y Funciones, Manual de Organización y Funciones, etc.); sin embargo, es pertinente precisar que el IVM es un órgano desconcentrado de los gobiernos locales distritales que la conforman por decisión propia, respaldada en los acuerdos de consejo respectivos, en el marco de las competencias que les atribuye la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27792.

Es el Consejo Directivo que define los lineamientos de política en aspectos de vialidad y promueve las inversiones públicas y privadas en el marco del PVPP.

Para el logro de los objetivos propuestos, es necesario identificar a los principales actores y sus responsabilidades, con la finalidad de establecer adecuadamente sus funciones y competencias, sean estas de Seguimiento, Evaluación o de Acompañamiento.

**Cuadro N° 1.4.1**

#### **Actores y sus responsabilidades**

<b>ACTORES</b>	<b>SEGUIMIENTO</b>	<b>EVALUACION</b>	<b>ACOMPANAMIENTO</b>
Objetivos que persiguen	Dar información sobre el cumplimiento de la planificación operativa, para hacer correcciones	Determinar los logros del Plan Vial y compararlos con los que éste se había propuesto	Compartir responsabilidades de gestión
Aspectos que se consideran	Cumplimiento de actividades y tareas. Logros de las metas que éstas se propusieron. Uso de recursos	Cumplimiento de la jerarquía de objetivos (propósito y resultados)	Fortalecimiento institucional y socialización de logros
Frecuencia sugerida	Dos veces al año, al inicio y al cierre	A la mitad del período de ejecución y al final del PVPP	Cada dos meses
Fuentes	Informes producidos por el IVP	Informes de seguimiento de los indicadores del propósito y de resultados, población objetivo, IVP e información externa	Informes técnicos del IVP y del Consejo Directivo
Responsables	Instituto Vial de Provincial Camaná	IVP o especialistas externos	Asociación de Municipalidades Distritales de la Provincia. Consejo de Coordinación Local

Para el logro de los objetivos propuestos, es necesario identificar a los principales actores y sus responsabilidades, con la finalidad de establecer

adecuadamente sus funciones y competencias, sean estas de Seguimiento, Evaluación o de Acompañamiento.

#### 4.1.2 Indicadores de Seguimiento

El Seguimiento tiene que ver básicamente con la gestión administrativa, con el examen continuo o periódico que debe hacer el Instituto Vial Multidistrital del VRAE, durante la etapa de implementación del PVPM, con la finalidad de controlar el cumplimiento de los plazos de las actividades programadas, de los insumos entregados y de los productos obtenidos en los tiempos previstos, y en las cantidades y calidades asignadas. Esto permitirá tomar decisiones para corregir posibles errores o insuficiencias.

Se realizará dos veces al año; al inicio y al final del ejercicio fiscal y estará a cargo del Instituto Vial Provincial del VRAE.

**Cuadro N° 1.4.2**  
**Indicadores de seguimiento - Producto**

Objetivos	Cod.	Indicadores
<b>DE PRODUCTO</b>		
Rehabilitación de caminos vecinales	ISP-1	Porcentaje de avance de las obras de rehabilitación de caminos vecinales con relación a lo programado en el PVPM
Construcción de nuevos caminos vecinales	ISP-2	Porcentaje de avance de las obras de construcción de caminos vecinales con relación a lo programado en el PVPM
Mejoramiento de caminos de herradura	ISP-3	Porcentaje de avance de las obras de mejoramiento de caminos de herradura con relación a lo programado en el PVPM
	ISP-4	Porcentaje de caminos vecinales en mantenimiento rutinario y periódico con relación a las vías programadas en el PVPM
Mantenimiento de caminos vecinales	ISP-5	Porcentaje de recursos orientados a las obras viales del total de sus presupuestos anuales
Construcción de puentes	ISP-6	Porcentaje de avance de las obras de construcción de puentes con relación a lo programado en el PVPM

### 4.3 Indicadores de Evaluación

La Evaluación tiene que ver con los cambios propuestos en el nivel de objetivos y los productos obtenidos con la ejecución de las actividades. Permite conocer los progresos alcanzados hacia el cumplimiento de las metas de cada uno de los niveles de la jerarquía de objetivos del PVPP. Para el caso, tenemos dos tipos de indicadores:

**Indicadores de Impacto:** Indican la información necesaria a recoger para medir los cambios que se esperan obtener al final del PVPP, con el logro del propósito u objetivo general. A este nivel se intenta conocer y medir las situaciones finales o cambios fundamentales que se han logrado producir en la población objetivo al término del Plan vial.

**Cuadro N° 1.4.3**

#### Indicadores de Evaluación - Impacto

Objetivos	Cod.	Indicadores
Mejorar la gestión vial de la provincia de Camaná para permitir el acceso a servicios socio económicos y satisfacer las necesidades básicas de la población	<b>DE IMPACTO</b>	
	IEI-1	Número de consultas en los Centros de Salud
	IEI-2	Número de alumnos matriculados en los Centros Educativos
	IEI-3	Volúmenes de mercadeo de los principales productos agrícolas
	IEI-4	Volúmenes de transporte de minerales metálicos y no metálicos (piedra, agregados)
	IEI-5	Flujo de turismo receptivo
	IEI-6	Tránsito por tipo de vehículo
	IEI-7	Número de Centros Poblados incorporados a la red vial rural
	IEI-8	Número de beneficiarios interconectados por un sistema de transporte confiable
	IEI-9	Número de servicios de transporte de carga y pasajeros
IEI-10	Volúmenes de transporte de productos hidrobiológicos	

**Indicadores de Efecto:** Identifican la información requerida para medir los cambios que se van a producir con la ejecución del PVPP; es decir con el logro de los componentes u objetivos específicos.

El Plan constituye una línea de base para cuantificar los indicadores, ello permitirá monitorear el avance y resultados de las acciones implementadas en el marco del Plan.



**Cuadro N° 1.4.4**

**Indicadores de Evaluación – Efecto**

<b>Objetivos</b>	<b>Cod.</b>	<b>Indicadores</b>
Fortalecer la institucionalidad para la gestión vial en el valle, facilitando la coordinación interinstitucional e impulsando el liderazgo de la zona.	<b>DE EFECTO</b>	
	IEE-1	Número de convenios de cooperación interinstitucional para obras viales
	IEE-2	Número de reuniones del Consejo Directivo del IVM
	IEE-3	Número de Acuerdos Municipales relacionados a la gestión vial del VRAE.
Incrementar las inversiones viales en la provincia, mejorando la capacidad de gestión y el uso de instrumentos.	IEE-4	Número de asambleas del IVM con participación de representantes de la Sociedad Civil
	IEE-5	Número de G.L. que cofinancian el mantenimiento
	IEE-6	Recursos asignados para transportes del total del presupuesto
	IEE-7	Disponibilidad de equipo o maquinarias para obras viales
	IEE-8	Personal capacitado disponible para obras viales
	IEE-9	Recursos para obras viales provenientes del Estado (regional y nacional)
Ampliar la red vial rural	IEE-10	Recursos para obras viales provenientes de fuentes extranjeras
	IEE-11	Número de Km de caminos vecinales construidos por distritos
Mejorar la transitabilidad de la red vial rural	IEE-12	Número de empleo temporal generado por obras de nuevas construcciones
	IEE-13	Número de km de caminos vecinales rehabilitados por distritos
	IEE-14	Número de Km de caminos vecinales mejorados por distritos
	IEE-15	Número de Km de caminos vecinales con mantenimiento rutinario por distritos
	IEE-16	Número de Km de caminos vecinales con mantenimiento periódico por distritos
	IEE-17	Número de Km de caminos de herradura mejorados
	IEE-18	Número de empleo temporal generado por obras de rehabilitación
	IEE-19	Número de Micro empresas de mantenimiento vial dedicadas al mantenimiento
	IEE-20	Empleo permanente por labores de mantenimiento