

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ANTABAMBA

MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE EL ORO  
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JUAN ESPINOZA MEDRANO  
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUAQUIRCA  
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE TOTORA OROPESA  
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PACHACONAS  
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SABAYNO

MAPA DE RED VIAL DE LA PROVINCIA

PLAN VIAL PROVINCIAL

PARTICIPATIVO DE ANTABAMBA

ANTABAMBA JUNIO 2006

DIRECTORIO

ALCALDES

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ANTABAMBA:

Ing. Felix Lopez Felix

MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE EL ORO:

Sr. Cleto Marcelino Carrasco

MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JUAN ESPINOZA MEDRANO

Sr. Arthur G. Alvarez Llacta

MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUAQUIRCA

Sr. Florentino Huillca Taypeccahuana

MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE TOTORA OROPESA

Ing. Palemòn Andagua Sarmiento

MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PACHACONAS

Abog. Hermogenes Pacheco Villena

MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SABAYNO

Sr. Gilberto Sihuincha Ampuero

EQUIPO TECNICO DEL PLAN

CONSULTORA : Econ. Luisa Moreano Herencia

MIEMBROS DEL EQUIPO : Ing. Lidia Pacheco Miranda  
Econ. Víctor A. Samaniego Condori  
Bach. Gabriela Valderrama Pacheco  
Lic. Geraldine Cahuata Cutire.

## INDICE

### PRESENTACION RESUMEN EJECUTIVO

### CAPITULO I

- I. DIAGNOSTICO PROVINCIAL
- 1.1 Marco de desarrollo provincial
- 1.2 Aspectos generales de la provincia
  - 1.2.1 Ubicación geográfica y división política
  - 1.2.2 Límites de la provincia
  - 1.2.3 Altitud
  - 1.2.4 Extensión territorial
  - 1.2.5 La provincia de antabamba en el contexto DEPARTAMENTAL
- 1.3. Analisis del medio fisico y de recursos naturales
  - 1.3.1. Medio físico y relieve
  - 1.3.2. Recursos naturales
    - 1.3.2.1. Suelos
    - 1.3.2.2. Clima
    - 1.3.2.3. Recursos turísticos
    - 1.3.2.4. Recursos mineros
    - 1.3.2.5. Recursos forestales
    - 1.3.2.6. Recursos hídricos
  - 1.3.3. Incidencia del espacio físico sobre el desarrollo vial departamental
- 1.4. Analisis de los aspectos demográficos
- 1.5 Analisis de los aspectos sociales
  - 1.5.1 Niveles de pobreza
  - 1.5.2 Atención de la red vial provincial a los servicios basicos de educacion y salud
    - 1.5.2.1. Servicios de salud
    - 1.5.2.2. Servicios de educación
- 1.6. Análisis de los aspectos económicos
  - 1.6.1. Estructura de la producción
    - 1.6.1.1. Producción agropecuaria
    - 1.6.1.2. Producción agrícola
    - 1.6.1.3. Producción pecuaria
  - 1.6.2. Flujos de comercialización y mercados interno y externo
  - 1.6.3. Actividades de transformación y otras actividades económicas.-
    - 1.6.3.1. Transformación
    - 1.6.3.2. Turismo
  - 1.6.4. Identificación de los distritos por tipos de producción

## CAPITULO II

- 2. ANÁLISIS DEL ESPACIO
  - 2.1 Sistema urbano provincial
    - 2.1.1. Jerarquía urbana
  - 2.2 Diagnóstico físico espacial
    - 2.2.1. Areas de influencia
    - 2.2.2. Cuantificación de flujos de pasajeros y carga
    - 2.2.3. Zonificación a nivel de distritos
    - 2.2.4. Identificación y priorización de los ejes viales
      - 2.2.4.1. Identificación de los ejes viales o corredores de desarrollo
      - 2.2.4.2. Priorización
    - 2.2.5. Clasificación de los ejes viales
    - 2.2.6. Identificación de áreas no articuladas al sistema vial de la provincia.
  - 2.3. Analisis de la vialidad
    - 2.3.1. Nivel de conectividad por tipo de vía
    - 2.3.2. Situación de la infraestructura vial
      - 2.3.2.1 .Sistema provincial
      - 2.3.2.2 .Sistema nacional
      - 2.3.2.3. Sistema departamental
      - 2.3.2.4. Sistema vecinal
      - 2.3.2.5. Caminos de herradura
    - 2.3.3. Situación de la red vial y su impacto en el desarrollo de la provincia
    - 2.3.4. Nivel del servicio de transporte de pasajeros y de carga.
    - 2.3.5. Identificación de nuevas construcciones
    - 2.3.6. Determinación de los niveles de intervención
    - 2.3.7. Capacidad actual del gobierno local para asumir competencia en gestión vial vecinal.
      - 2.3.7.1. Maquinarias y equipos
      - 2.3.7.2 .Recursos financieros
      - 2.3.7.3. Recursos humanos
      - 2.3.7.4. Equipo de informática
      - 2.3.7.5. Capacidad de gestión de desarrollo
  - 2.4. Limitaciones al desarrollo, recursos y potencialidades de la provincia
    - 2.4.1. Papel de la provincia en el contexto departamental

## CAPITULO III

- 3. PRIORIZACION DE INVERSIONES
  - 3.1. De los caminos vecinales
    - 3.1.1. De las nuevas inversiones viales
  - 3.2. De los caminos viales de herradura

#### CAPITULO IV

4. PLANTEAMIENTO DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIA PARA LA GESTION VIAL
- 4.1. Vision del desarrollo vial
- 4.2. Objetivos
  - 4.2.1. Objetivo principal
  - 4.2.2. Objetivos especificos
- 4.3. Estrategias

#### CAPITULO V

5. PROGRAMA DE INVERSION EN INFRAESTRUCTURA VIAL RURAL
- 5.1. Programas de intervencion
  - 5.1.1. Programas de rehabilitacion
  - 5.1.2. Programas de mantenimiento rutinario y periodico
    - 5.1.2.1. Mantenimiento rutinario
    - 5.1.2.2. Mantenimiento periodico
  - 5.1.3. Programas de construcciones nuevas
  - 5.1.4. Programas de caminos de herradura
- 5.2. Plan de inversiones
- 5.3. Fuentes de financiamiento

#### CAPITULO VI

6. SEGUIMIENTO Y EVALUACION DEL PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO
- 6.1. Marco logico
- 6.2. Indicadores de seguimiento y medicion de desempeno del plan vial participativo provincial
- 6.3. Indicadores de evaluacion del plan vial participativo provincial

#### ANEXOS

Anexo N° 1 : Mapas

Anexo N° 2 : Cuadros

Anexo N° 3: Resumen del Potencial y Oportunidades de la Provincia por Distritos y por Recursos

Anexo N° 4: Programa crediticio interno con recursos del Banco de la Nacion del Peru.

Cálculo de Financiamiento de Créditos para Proyectos de intervencion

Anexo N° 5 : Copias de Actas de Talleres

- Priorizacion de Inversiones
- De Resultados

## PRESENTACION

En cumplimiento de la estrategia de descentralización de la Gestión Vial Rural, el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Rural PROVIAS RURAL del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, viene transfiriendo en forma gradual y progresiva sus capacidades y recursos a las Municipalidades, en el marco de la política de descentralización que viene implementando el gobierno.

Dentro de la misma política de descentralización de la gestión vial de los caminos rurales, también se precisa transferir recursos financieros y desarrollar o fortalecer las capacidades necesarias para que las Municipalidades puedan asumir de manera eficiente la Gestión Vial que le corresponde.

El desarrollo de las capacidades locales y fortalecimiento institucional implica entre otros, la institucionalización de los Planes viales y la creación de los Institutos Viales Provinciales –IVP en el nivel provincial, el mismo que permitirá disponer de un instrumento de gestión y planificación de la Infraestructura vial rural, de manera tal que los recursos se utilicen en forma eficiente y con participación plena de las municipalidades provinciales y distritales de Antabamba.

PROVIAS RURAL dentro de su experiencia tiene desarrollado y aplicado en 12 departamentos más pobres del país, Planes Viales Provinciales Participativos, los que se enmarcan dentro de la Estrategia Nacional de Alivio a la Pobreza y están orientados a desarrollar la capacidad técnica en los Gobiernos Locales, para la gestión vial de los caminos vecinales así como desarrollar mecanismos de financiamiento para el mantenimiento rutinario de dichos caminos.

El presente documento PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO DE ANTABAMBA, se constituye en un instrumento fundamental para lograr enfrentar el problema de la vialidad y pobreza en el ámbito de la provincia, ha sido trabajado considerando una temporalidad de atención por un periodo de cinco años, para su elaboración metodológicamente se ha tomado en cuenta el “Manual de Procedimientos

para elaborar el Plan Vial Provincial Participativo-PVPP", el Plan Vial Provincial Participativo Antabamba, 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 Provincial Participativo.

Es preciso manifestar que durante el proceso de Elaboración del PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO DE ANTABAMBA, la Municipalidad de Antabamba ha asumido de manera seria la representatividad de liderazgo que le corresponde como Municipalidad Provincial, secundada por las Municipalidades Distritales y los miembros integrantes del Consejo de Coordinación Local Provincial (CCLP), facilitando al equipo técnico las coordinaciones y condiciones materiales y otros que han permitido alcanzar los objetivos planteados en el Plan de Trabajo, utilizando estrategias y metodologías específicas entre los que podemos señalar, captación de información de fuente primaria (encuestas y entrevistas), y acceso a información secundaria, así como la participación de los Alcaldes Provincial y Distritales, miembros del Consejo de Coordinación Local Provincial (CCLP), fundamentalmente en los talleres participativos referentes a la Priorización de Inversiones y el de Resultados, llegándose finalmente a la emisión de la opinión consultiva favorable sobre el PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO DE ANTABAMBA.

Antabamba, Junio del 2006.

## RESUMEN EJECUTIVO

### I.- ANTECEDENTES

El PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO DE ANTABAMBA, se constituye en un instrumento fundamental para lograr enfrentar el problema de la vialidad y pobreza en el ámbito de la provincia, ha sido trabajado considerando una temporalidad de atención por un periodo de cinco años, para su elaboración metodológicamente se ha tomado en cuenta el "Manual de Procedimientos para elaborar el Plan Vial Provincial Participativo-PVPP", el Plan Vial Participativo Provincial Antabamba, 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 Provincial.

### II.- CARACTERÍSTICAS DE LA PROBLEMÁTICA VIAL

La provincia de Antabamba cuenta con 261.47 KM de caminos vecinales, de los cuales de acuerdo a la información contenida en el Inventario Vial tan solo 4.1Km que se ubica en el 1.57 % (en el Distrito de Juan Espinoza Medrano) del total de la red vial se encuentra en condiciones de regular transitabilidad, la diferencia restante es decir gran parte de su articulación vial 257.37 KM (98.43 %) se encuentra en malas condiciones. Esta realidad de los caminos vecinales existentes, adicionado a la falta de mejoramiento de 517.21 .KM de caminos de herradura y la carencia de varias vías como construcciones nuevas de caminos vecinales que articulen integralmente a los centros poblados y zonas potenciales agropecuarias y de recursos naturales hacen que en términos de vialidad , la provincia de Antabamba requiera con urgencia atención y financiamiento de parte de las Instituciones Públicas y Privadas Nacionales e Internacionales, para ejecutar los diferentes programas de inversión señaladas en el Plan Vial provincial, así como la gestión de los Gobiernos Locales para concretar dichos recursos financieros y la creación del Instituto Vial Provincial de Antabamba como eficaz responsable de la gestión vial.



### III.- INVERSIONES PRIORIZADAS

#### 1.- Caminos vecinales

Los programas propuestos, consisten en trabajos de rehabilitación de las redes viales vecinales y sus condiciones de transitabilidad regular, mejorando sus condiciones de construcción inicial (ensanchamiento de calzada, construcción de obras de arte), estas actividades se desarrollan respetando el proyecto inicial, sin mayor alteración en los trazos.

Los trabajos, que se realizarán en los caminos vecinales, serán en aquellas vías que están catalogadas o identificadas en situación de malo o regular, consecuentemente requieren ser mejorados para la reposición integral de su superficie o plataforma en caso de haber ocurrido algún tipo de alteración, también este tipo de intervención considera la reconstrucción o construcción de su sistema de drenaje consistente en cunetas, badenes y otros.

En la Provincia de Antabamba en la intervención consistente en rehabilitación se requiere trabajar en 208.87 km de extensión con un costo aproximado de S/. 10'495,717.50 nuevos soles, teniendo en cuenta los costos unitarios por Km, utilizados por PROVIAS-Rural, para rehabilitación de Caminos Vecinales (\$15,000.00 x Km).

#### 2.- Mantenimiento Rutinario y Periòdico

La extensión total de mantenimiento rutinario y periódico para la provincia de Antabamba es de 30.10 km. Para lo que se requiere un presupuesto de S/. 1'260,437.50 nuevos soles, la valorización esta dada teniendo en cuenta los costos unitarios por Km, utilizados por PROVIAS-Rural, para mantenimiento de Caminos Vecinales (\$2500.00 x Km).

#### 3.- Construcciones Nuevas

Estos trabajos se programan en los tramos donde no existen caminos vecinales, que conecten a centros poblados mayores y zonas de mayor potenciabilidad en recursos naturales y desarrollo agrícola, pecuario, minero, forestal, etc.

A nivel provincial la extensión de nuevas construcciones priorizadas, alcanza a 60.20 km. Para lo que se requiere un presupuesto de S/. 3'010,000.00 nuevos soles,

teniendo en cuenta los costos unitarios por Km, utilizados por FONCODES, para construcciones nuevas de Caminos Vecinales ( $\$/ .50,000.00 \times \text{Km}$ ).

#### 4.- Caminos de Herradura

En la Provincia de Antabamba, la extensión de caminos de herradura a mejorar es de 517.21 Km. Para ello se requiere un presupuesto de  $\$/ .2'945,510.95$  nuevos soles, teniendo en cuenta los costos unitarios por Km, utilizados por PROVIAS-Rural, para acciones de mejoramiento de Caminos de Herradura ( $\$1700.00 \times \text{Km}$ ).

### IV.- VISION DEL DESARROLLO VIAL

La provincia de Antabamba se encuentra en vías de desarrollo, propende a tener una adecuada infraestructura y eficientes servicios de transportes, en base a su potencialidad de recursos naturales integrados y articulados a los mercados, utilizando para ello la vialidad y la organización de la población, siendo necesario contar con recursos económicos suficientes que permitan lograr mejorar la calidad de vida de la población

#### 4.1. OBJETIVO GENERAL

Lograr la integración y articulación entre centros poblados y zonas de recursos naturales acorde a sus necesidades de desarrollo económico y social, dotando de este modo con infraestructura vial para generar oportunidades y bienestar de la población, a través de las acciones de rehabilitar, mejorar y mantener la red de caminos vecinales existentes en la provincia de Antabamba, así como promover la construcción de vías rurales nuevas.

#### 4.2.- ESTRATEGIAS

##### ESTRATEGIAS CON RELACION A LA INTERVENCION VIAL

- La ejecución de las intervenciones planteadas permitirán superar las debilidades aprovechando las oportunidades, por tanto se otorga mayor prioridad a la atención de las dos vías consideradas como atención de Emergencia (ejes principales en los tramos Santa Rosa- Huancapampa-Antabamba y Puente Aparaya-Mollebamba-Antabamba) ello en atención a su rango de importancia.
- Para el grupo de caminos de importancia menor se prevé una intervención en el mediano y largo plazo.

- La expansión de la red y de la infraestructura vial provincial, en los términos planteados por el Plan Vial Provincial Participativo, estará sujeta a la obtención efectiva de líneas de financiamiento.
- Las vías que requieren Mantenimiento Rutinario, son aquellas que han sido intervenidas por PROVIAS- Rural en los tramos Puente Huancapampa-Ayahuay, Ayahuay-Pachaconas, Achocca-Sabayno, también se considera que dichas vías adquieren Importancia Estratégica, toda vez que conectan una vía principal con las capitales de distrito, por tanto es necesario asegurar su transitabilidad.
- Las vías restantes, están consideradas para su intervención en el tipo de rehabilitación, de acuerdo a la funcionalidad de conexión que cumplen (comunica vías secundarias con anexos, caseríos y comunidades campesinas).
- El tramo considerado como de importancia estratégica que requiere, una construcción nueva es la vía Totorá-Curanco-Ninaccasa, por cuanto servirá de conexión entre la capital del distrito de Oropesa, con su capital provincial Antabamba, así mismo permitirá una conexión interprovincial e interdepartamental (Antabamba-Arequipa), en la posibilidad de facilitar el mercado de la fibra de alpaca, debido a que el mayor potencial alpaquero de la provincia, está ubicado en la parte alta de los distritos de Oropesa y Antabamba, lugar por el cual atravesaría la futura carretera.

#### ESTRATEGIAS CON RELACION A LA GESTION VIAL

- Constitución, implementación y funcionamiento del Instituto Vial Provincial
- Ejecución de los proyectos viales por encargo y/o por contrata, debido a que las municipalidades tanto provincial como distritales, de Antabamba no cuentan con la suficiente capacidad operativa para la atención de este tipo de proyectos (falta de profesionales calificados), así como limitado equipamiento (maquinaria) y presupuesto.
- Propiciar la creación de microempresas (preferentemente conformado y conducido por los pobladores de comunidades campesinas) que se encarguen del mantenimiento vial, con el objeto de generar empleo (ingresos), El IVP adoptará medidas adecuadas para la capacitación, entrenamiento y acompañamiento sostenido.

- Generar conciencia para que los Gobiernos Locales Provincial y Distritales asuman la responsabilidad de la administración de la red de vías al interior de la provincia a través del Instituto Vial Provincial

#### ESTRATEGIAS CON RELACION A LA INVERSION Y FINANCIAMIENTO DE LA VIALIDAD

- Fortalecer la capacidad de gestión de los Gobiernos Locales para la determinación de la ejecución y sostenibilidad de proyectos viales, propendiendo a que cada una de las municipalidades provincial y distritales determinen dentro de su presupuesto participativo anual una asignación presupuestal para proyectos viales (rehabilitación y mantenimiento de caminos vecinales), debe entenderse de que estas vías tienen carácter de servicio social, por estar ubicadas en una provincia tipificada como pobre, debido a la escasez de recursos familiares de sus pobladores.
- Gestionar ante las fuentes de financiamiento nacionales e internacionales la posibilidad de lograr mayores recursos financieros para la ejecución de Proyectos viales, utilizando como instrumento sustentatorio el Plan Vial Provincial Participativo.

El Plan de Inversiones muestra la demanda financiera de las vías a nivel distrital debidamente priorizadas, en tal sentido para los próximos cinco años el IVP Antabamba requiere de un total de:

- En Rehabilitación de Caminos Vecinales	S/ 10,495,717.50 Nuevos soles
- En Mantenimiento de Caminos Vecinales	S/ 1,260,437.50 nuevos soles
- En Construcciones Nuevas	S/ 3,010,000.00 nuevos soles
- Mantenimiento de Caminos de Herradura	S/ 2,945,510.95 nuevos soles
TOTAL	S/. 17,691,665.95 nuevos soles

#### ESTRATEGIAS CON RELACION A LA PARTICIPACION SOCIAL EN LA GESTION DEL PLAN VIAL PARTICIPATIVO PROVINCIAL.

- Establecer de manera inmediata, después de la implementación del Instituto Vial Provincial una Comisión Consultiva en vialidad, integrados por: un representante del Ministerio de Transportes, un representante de la Región Apurímac (de la Gerencia de Estudios y Obras), es preciso aclarar que en la capital de la provincia de Antabamba, no existe dependencia de Colegios Profesionales (Colegio de Ingenieros), ni Organismos privados que realicen proyectos y/o obras viales.

## CAPITULO I

### 1. DIAGNOSTICO PROVINCIAL

#### 1.1. MARCO DE DESARROLLO PROVINCIAL

Los orígenes históricos culturales de Apurímac, hacen referencia a grupos autárquicos tribales a quienes los historiadores denominan quechuas. Según Gerardo Quintana (en su texto "Los Chancas"), los quechuas fueron tribus muy antiguas que ocupaban tierras que se expandían entre los ríos Apurímac y Pampas llegando por el sur hasta las comarcas de Chumpihuillcas, hallándose dentro de esta demarcación las tribus de Antahuayllas, Amancaes, Aimaraes, Antapampas y Cotapampas, todo lo que es hoy la región de Apurímac, se dice que estos habitantes tenían costumbres semejantes a los de los incas.<sup>1</sup>

La descomposición de la nación Quechua se inicia con la invasión de los Chancas probablemente a fines del siglo XIII (fines del reinado de Mayta Capac), encabezados por Hanco Ayllu- líder máximo de esta nación, no se sabe que motivó a los Chancas a incursionar en territorios de la nación Quechua, ¿afán expansionista?, ¿dominar a los incas?, los registros de cronistas como Cieza de León se aproximarían a la primera hipótesis <sup>2</sup>

Según el folklorista Navarro del Águila , los Chancas provienen de las nacientes del Río Pampas tributario del Río Apurímac y de las lagunas de Choclococha en el departamento de Huancavelica, que en su afán expansionista dominaron a las naciones vecinas como los Huancavilcas, Rumanas, Pocras, los Huaris, Vilcashuamán y finalmente los Quechuas. La dominación a estos últimos no fue nada fácil puesto que en su proceso encontraron la hostilidad geográfica y la férrea resistencia local, sin embargo los Chancas fueron vencedores, en tanto que sus territorios de control y dominación fueron ampliados para los Chancas instalando

---

<sup>1</sup> Plan Estratégico de Desarrollo de la Provincia de Antabamba al 2014

<sup>2</sup> Plan Estratégico de Desarrollo de la Provincia de Antabamba al 2014

su centro político militar en Andahuaylas, mientras los Quechuas soportan sus tratos crueles

El avance y posicionamiento de los Chancas, en desmedro de la nación Quechua y demás, hizo que desde el Cusco, los Incas tomaran las acciones encabezadas por Inga Yupanqui, quien toma luego el nombre de Pachacutec quien en una difícil victoria sobre los Chancas recupera el dominio Inca.<sup>3</sup>

Los Chancas no fueron los únicos que incursionaron en territorios Quechuas fueron también los Aymaras grupo étnico originario de la Hoya del Titicaca, que en castigo fue ubicado en esta zona por sus constantes rebeliones contra el Inca, llegando a ocupar hoy las zonas pertenecientes a AYMARAES Y ANTABAMBA, época en la que en estas zonas se desarrolla significativamente la agricultura, por los vestigios de infraestructura agrícola encontradas (andenes y sistemas de irrigación). No se sabe a ciencia cierta cuando llegaron al territorio de la actual provincia de Antabamba los primeros habitantes de la zona, lo mas probable es que teniendo en consideración la fertilidad y abundancia de recursos que ostenta algunos de sus valles, su población habita la zona aproximadamente desde hace 6000 años a.c.<sup>3</sup>

Durante la época Colonial, específicamente durante el año 1680, el duodécimo Virrey el Duque de la Plata dividió el virreinato peruano en diez distritos subdivididos en provincias. Las provincias o partidos de Abancay y Cotabambas fueron comprendidos en el noveno distrito subordinado al Cusco, mientras Andahuaylas y Aimaraes estuvieron comprendidos en el séptimo distrito subordinados a Huamanga. Los españoles encuentran en este territorio la minería como uno de los principales motivos y atractivos para el asentamiento de los españoles.<sup>3</sup>

Durante la época republicana se libraron muchas batallas en contra de los invasores españoles y en su recorrido por los diferentes pueblos se fue eligiendo a las primeras autoridades republicanas<sup>4</sup>

---

La diferencia de estas distintas culturas, especialmente la Inca, marcan una nueva etapa histórica en la Región Apurímac, que en la actualidad se expresan en variaciones y particularidades étnico culturales relativamente diferentes, así Andahuaylas y Chincheros, muestran manifestaciones culturales Chancas; Aymaraes y Antabamba influencia cultural Aymará , mientras que Cotabambas , Grau y Abancay influencia Inca.<sup>3</sup>

Durante la década del 80 al 90 toda la provincia fue afectada por la presencia de la violencia generada por el terrorismo, creando inseguridad psicológica y material en la vida de los pobladores, por lo cual gran parte de ellos deciden migrar hacia Ica, Lima, Abancay y otros lugares del país, abandonando sus tierras y viviendas, en busca de seguridad para sus vidas por tanto se presenta despoblamiento de sus centros poblados y también en el área rural, pasado un periodo aproximado de unos ocho a diez años al ver que la situación generada por el terrorismo había sido calmada , algunos pobladores ( no todos) toman la decisión de volver a sus lugares de origen dentro de la provincia, entonces se encuentran con una realidad donde las condiciones de pobreza habían crecido sustancialmente, debido a que tenían que empezar de nuevo desde la organización de sus comunidades.

El poblado de Antabamba es creado como parte del Departamento de Apurímac durante el Gobierno Constitucional de Manuel Prado el 26 de Abril del año 1873, el 26 de Septiembre del año 1906 por Ley N° 218 fue elevado a la categoría de Villa finalmente el 20 de Noviembre de 1961 por Ley N° 13731 la Villa de Antabamba fue elevada a la categoría de ciudad.<sup>4</sup>

La provincia de Antabamba tiene una configuración relativamente homogénea en cuanto se refiere a: territorio, población, recursos naturales, actividades económicas y nivel de desarrollo alcanzado , está conformado por un territorio bastante accidentado donde las escasas tierras que posee son muy pobres , la mayor parte de ellas tienen aptitud minera, esta actividad en el futuro podría significar un apoyo grande para los pobladores de esta zona, dependiendo ello necesariamente de la gestión de sus autoridades y de la normatividad legal desde el nivel central y

---

<sup>3</sup> Plan Estratégico de Desarrollo de la Provincia de Antabamba

<sup>4</sup> [www. Leyes.congreso.gob.pe](http://www.Leyes.congreso.gob.pe)

regional, que permita exigir la atención de las empresas mineras a los territorios donde desarrollen sus actividades, la existencia de terrenos con aptitud agrícola y pecuaria permite solo el autoconsumo, de acuerdo a la información del Ministerio de Agricultura, del total de la producción agrícola tan solo el 30%, esta destinado a la comercialización, con cuyo producto pueden adquirir productos complementarios para su alimentación, asumir la educación y vestimenta de sus hijos así como otros gastos que demanda la atención de la familia, dentro de lo determinado por el Mapa de la Pobreza toda la provincia está calificada como Pobre.

Dentro de este contexto se tiene, que la Provincia de Antabamba como en cualquier otro espacio territorial, las autoridades que se encuentran más cerca de su problemática son los conductores de los Gobiernos Locales, el desarrollo de esta provincia es un proceso en el cual los responsables de ello, como son: el Gobierno Regional y especialmente los Alcaldes Provincial y Distritales de sus siete distritos, manifiestan su interés por resolver sus problemas y avanzar a través de la realización del contenido de sus Planes de Desarrollo.

Los pilares de desarrollo económico de la provincia de Antabamba, son básicamente la actividad agrícola y la actividad pecuaria, ambas actividades prometen cambios para el futuro de la provincia, ello es posible implementando cambios a través de una adecuada promoción, fomento y producción organizada, de otro lado la Producción Minera se constituye en una actividad importante por la potencialidad de recursos mineros que posee.

Los Planes de desarrollo de los siete distritos dentro de sus ejes estratégicos coinciden en que el principal problema es el de enfrentar la pobreza, debido a que las características de sus terrenos destinados a la actividad agropecuaria son muy pobres, existe un escaso y/o nulo acceso a las condiciones mínimas de Salud, Educación, Saneamiento básico, alimentación y escasa red vial, consecuentemente los niveles de vida son muy bajos.

Las carreteras son vías de comunicación que constituyen una herramienta importante dentro del marco de desarrollo sostenible de los pueblos, en el 100% del territorio provincial de Antabamba el principal problema es el Vial, dentro de



los distritos existen vías que comunican a su capital con sus comunidades, parcialidades y anexos, como : caminos de herradura y caminos vecinales, estas se encuentran en pésimo estado de mantenimiento y conservación, generándose como consecuencia de ello problemas para el tránsito de los pobladores.

Dentro de la provincia existe la presencia de una Vía de carácter departamental, tramo puente Aparaya, Caraybamba (Provincia de Aymaraes), Mollebamba y Antabamba (Provincia de Antabamba) esta es una vía que se encuentra en condición regular y tiene mantenimiento rutinario, pero existe el problema de encontrarse muy alejada de las poblaciones (capitales de Distrito y Comunidades de la Provincia de Antabamba), el referido Tramo de manera directa sirve tan solamente al Distrito de Juan Espinoza Medrano; de otro lado existe también un Camino vecinal, Tramo Santa Rosa - Huancapampa (provincia de Aymaraes), Piscoya-Matara-Antabamba, la misma que comunica a través de Vías secundarias a Cinco Distritos de los Siete que tiene la Provincia de Antabamba, esta vía se encuentra en condiciones de no transitable, ahondándose el problema en épocas de lluvias, así mismo es preciso manifestar que el distrito de Oropesa no tiene conexión directa con su capital provincial Antabamba, ni con ninguno de los demás distritos debido a ello es que para llegar a este distrito se debe tomar la ruta por la Provincia de Grau, por tanto se hace totalmente necesario la elaboración del Plan Vial Participativo Provincial, teniendo en cuenta que las Vías de Comunicación se constituyen en medios de apoyo, sumamente importantes para el desarrollo de las actividades económicas y sociales, por cuanto aproximan su producción a los mercados internos y externos consecuentemente permiten salir de su situación de Subdesarrollo y pobreza

Es conveniente manifestar que las Municipalidades provincial y distritales de la provincia de Antabamba, cuentan con escasos recursos presupuestales transferidos desde el Gobierno Central , no existe posibilidad de captación de recursos Directamente Recaudados ( Recursos Propios) limitándose solamente a lo poco que ingresa por la atención en Registro Civil ( expedición de certificados de Nacimiento, defunción y esporádicamente matrimonios).

Consecuentemente, podemos afirmar que en la provincia de Antabamba , las vías de comunicación (carreteras) se consideran como ejes de integración y desarrollo esenciales para alcanzar mejores niveles de vida de la población, permitiendo la

integración al mercado interno y externo, propiciando garantizar el impulso del desarrollo económico y social, por cuanto viabilizarán nuevas dinámicas sociales y económicas locales y regionales, logrando garantizar el aprovechamiento racional de los espacios con potencial de recursos.

## 1.2. ASPECTOS GENERALES DE LA PROVINCIA

### 1.2.1 Ubicación Geográfica y División Política

La Provincia de Antabamba, está situada en la zona Sur del departamento de Apurímac, entre las coordenadas 72°61' y 73°28' de Longitud Oeste y 14°11' y 14°44' de Latitud Sur, abarca las regiones naturales de Quechua, Suni y Puna.

El ámbito Provincial se encuentra ubicado entre las Subcuencas del Apurímac y el Pachachaca, con altitudes que van entre 3 200 m.s.n.m.( Distrito El Oro) hasta más de 5 000 m.s.n.m. ( Distrito Oropesa)

Políticamente esta provincia está conformada por 7 distritos:

#### CUADRO N° 01

#### DIVISIÓN POLÍTICA DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA

Distrito	Capital Distrital	Ubicación (Subcuenca)	Capital Provincial
Antabamba	Antabamba	Río Antabamba	Antabamba
El Oro	Ayahuay	Río Antabamba	
Huaquirca	Huaquirca	Río Antabamba	
Juan Espinoza Medrano	Mollebamba	Río Antabamba	
Oropesa	Totora Oropesa	Río Totora y Totora Oropesa	
Pachaconas	Pachaconas	Río Antabamba y Mollebamba	
Sabaino	Sabaino	Río Antabamba y Mollebamba	

FUENTE: INEI, Compendio Estadístico del Departamento de Apurímac, 2002  
Plan Estratégico de Desarrollo de la Provincia de Antabamba, 2005

### 1.2.2 Límites de la Provincia

La Provincia de Antabamba geográficamente limita:

- Por el Norte : Con las Provincias de Abancay, Grau, Cotabambas y Aymaraes del Departamento de Apurímac.

- Por el Este: Con la Provincia de Cotabambas del Departamento de Apurímac y la Provincia de Chumbivilcas del Departamento del Cusco.
- Por el Sur : Con la Provincia de Parinacochas del Departamento de Ayacucho y la Provincia de La Unión del Departamento de Arequipa.
- Por el Oeste: Con la Provincia de Aymaraes del Departamento de Apurímac.

### 1.2.3 Altitud

Las altitudes correspondientes a las capitales de Distrito, en la Provincia de Antabamba, oscilan entre los 3 200 m.s.n.m que corresponde al distrito de Juan Espinoza Medrano, y los 3 636 m.s.n.m. al distrito de Antabamba. (Ver Cuadro N° 02)

CUADRO N° 02  
UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE LOS DISTRITOS Y DE LA  
PROVINCIA DE ANTABAMBA

DISTRITO	Coordenada		Rango Altitudinal	
	Latitud Sur	Longitud Oeste	Altitud m.s.n.m.	Región
Antabamba	14°11' y 14°44'	72°61' y 73°28'		Sierra
Antabamba	14° 44'	72° 79'	3 636	Sierra
El Oro	14° 11'	73° 02'	3 200	Sierra
Huaquirca	14° 31'	72° 79'	3 480	Sierra
Juan Espinoza Medrano	14° 56'	72° 92'	3 229	Sierra
Oropesa	14° 42'	72° 61'	3 310	Sierra
Pachaconas	14° 16'	72° 98'	3 438	Sierra
Sabaino	14° 27'	72   95'	3 433	Sierra

FUENTE: INEI, Compendio Estadístico del Departamento de Apurímac, 2003

#### 1.2.4 Extensión Territorial

La Provincia de Antabamba, tiene una superficie territorial de 3,219.76 Km<sup>2</sup>. el distrito de mayor extensión territorial es Totorá Oropesa con 1,180.12 Km<sup>2</sup>, seguido por los distritos de Juan Espinoza Medrano, con 623.22 Km<sup>2</sup> y Antabamba (Capital de la Provincia) con 603.76 Km<sup>2</sup>. Comparativamente con la extensión departamental representa el 15.7% de esta.

CUADRO N° 03  
EXTENSION TERRITORIAL DE LOS DISTRITOS DE LA  
PROVINCIA DE ANTABAMBA

Provincia y Distritos	Capital	Superficie en Km <sup>2</sup> .
Antabamba	Antabamba	603.76
El Oro	Ayahuay	68.81
Huaquirca	Huaquirca	337.60
Juan Espinoza Medrano	Mollebamba	623.22
Oropesa	Oropesa	1 180.12
Pachaconas	Pachaconas	226.73
Sabaino	Sabaino	178.77
Antabamba (Provincia)		3 219.76

FUENTE: INEI, Compendio Estadístico del Departamento de Apurímac, 2002

#### 1.2.5 La Provincia de Antabamba en el Contexto Departamental

La Provincia de Antabamba significa el 15.7% de la extensión territorial departamental, la capital de Provincia es la ciudad de Antabamba, que al mismo tiempo es capital del distrito del mismo nombre.

Dentro del territorio de la provincia existen conflictos por límites a nivel de distritos, así como, conflictos intercomunales por territorio, describiendo podemos manifestar que, el 100% de los distritos tienen algún nivel de conflicto condicionando muchas veces a propuestas de tipo antitécnico, y una escasa

posibilidad de viabilidad ambiental y económica, como ejemplo se puede señalar la propuesta planteada por el Distrito de Pachaconas referente a la construcción de la carretera Pachaconas - Huancaray, tan solo con el objetivo de evitar el paso por la localidad de Ayahuay (carretera existente), de ejecutarse el proyecto (Pachaconas - Huancaray), generaría por un lado severos impactos en la geología del territorio, dada su alta vulnerabilidad, por otro lado difícilmente podría justificar los altos costos que demandaría la construcción.

Actualmente la base económica de la provincia de Antabamba y la integridad de sus distritos esta sustentada en la existencia de sus terrenos escasos y pobres disponibles para la agricultura y ganadería los mismos que, están ubicados en la cuenca del río Antabamba, la actividad pecuaria esta dada por la crianza y comercialización de auquénidos ( llamas y alpacas), también se comercializan sus derivados como la fibra (en mayor escala) , y en menor escala la carne y los tejidos como ponchos, frazadas, llicllas etc, los mismos que son transformados artesanalmente.

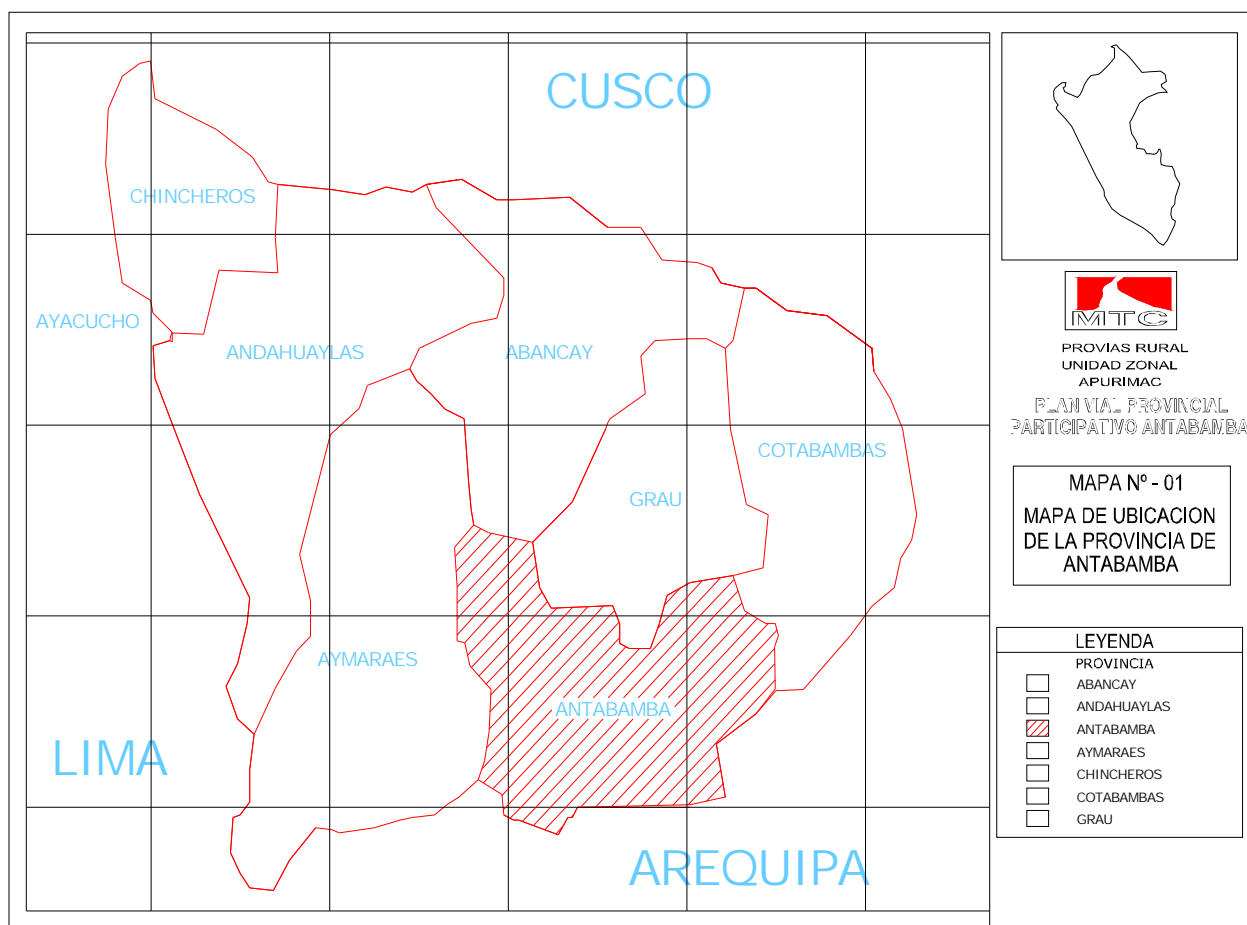
Existen denuncias mineros presentados por empresas extranjeras y nacionales en los distritos de El Oro, Pachaconas, Sabayno, Huaquirca, Antabamba, Juan Espinoza Medrano y Oropesa estos, por informe de la Dirección Regional de Minas aún se encuentran en proceso de exploración.

Los ejes viales provinciales constituyen medios de apoyo muy importantes para el desarrollo de sus actividades económicas y sociales, por tanto las condiciones de transitabilidad en que se encuentran o la falta de ellos influyen en la competitividad de las diferentes actividades, consecuentemente en el Desarrollo de la Provincia, en este contexto la integración es esencial para alcanzar mejores niveles de vida de la población y consecuentemente posibilitar el desarrollo de la provincia, así como para afianzar la integración con el mercado interno y externo , viabilizar nuevas dinámicas sociales y económicas locales y regionales, propiciando que la capital de provincia y las capitales de distrito se constituyan en ejes de desarrollo sostenibles aprovechando su potencial de recursos principalmente en la agricultura, ganadería, minería y turismo, por tanto es ineludible la ejecución de inversiones en proyectos de mantenimiento y conservación de la infraestructura vial provincial de Antabamba, de modo que sirva como soporte básico para el desarrollo de los sectores productivos.

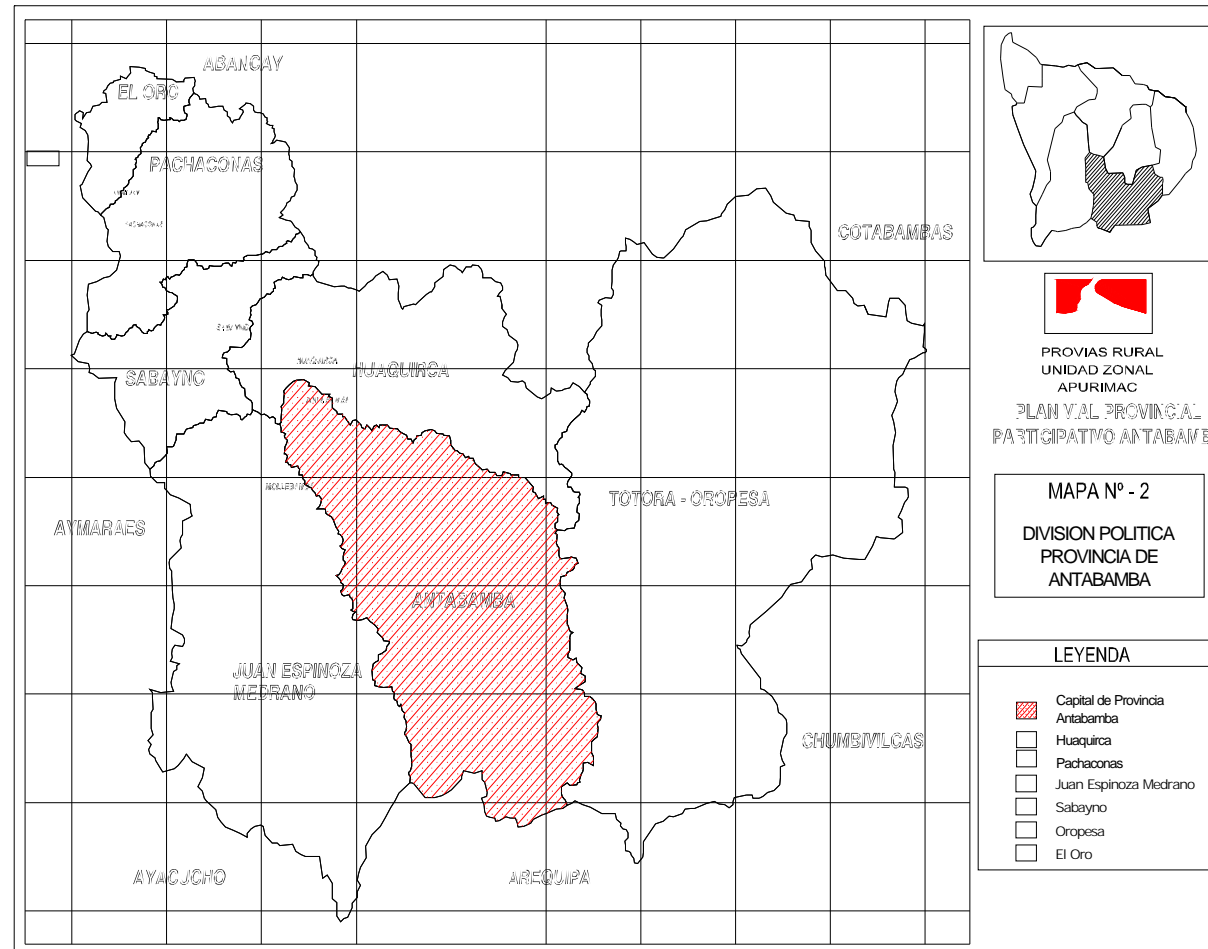
La provincia de Antabamba, cuenta con una infraestructura vial en malas condiciones, la capital de la provincia tiene acceso por dos vías:

- La carretera departamental que parte del ramal Puente Aparaya - Caraybamba (en el distrito de Aymaraes), la misma que articula el distrito de Juan Espinoza Medrano para llegar finalmente a la capital de Distrito de Antabamba y su extensión es de 102 Km.
- Por otro lado cuenta con un acceso vial, carretera vecinal que parte del ramal de Santa Rosa (Aymaraes), permite la articulación vial de los distritos de Pachaconas, El Oro, Sabaino y Huaquirca, para finalmente llegar a la capital de la Provincia de Antabamba, esta vía tiene 79 Km. y esta considerada como Camino Vecinal, ha sido construida por la Región Apurímac.
- Al interior del distrito existen caminos vecinales (trochas carrozables):
  - Ø De Antabamba -Ichune - Ninaccasa tiene 64 Km. Esta empalma a una carretera minera y articula la ciudad de Arequipa, vía compañía minera Arcata. El acceso vial hacia el distrito de Oropesa actualmente se realiza por la ciudad de Chuquibambilla (Provincia de Grau del departamento de Apurímac), no existe una vía carrozable de Antabamba a Totorá Oropesa por lo cual existe mucha dificultad en la comunicación con este distrito. Existe la posibilidad de la Construcción de un Camino Vecinal que conecte directamente con la capital Provincial, Vía Tramo Ninaccasa - Oropesa (Aproximadamente 30 Km.).
  - Ø Puente Huancapampa-Ayahuay (capital del distrito de EL Oro)- Pachaconas considerado Camino vecinal con una longitud de 23.74 Km., la intervención que tiene éste camino es el de Rehabilitación por PROVIAS Rural, Oficina Zonal de Apurímac.
  - Ø Puente Achocca – Sabaino, esta considerada como camino Vecinal, tiene una longitud de 7.50 km. Se encuentra actualmente en Rehabilitación por PROVIAS Rural, Oficina Zonal de Apurímac.
  - Ø Ramal desde la comunidad de Matara a la capital del distrito de Huaquirca esta considerada como camino Vecinal, tiene una longitud de 15.2 km.
- Al interior de la Provincia también existen caminos de Herradura que unen a comunidades con sus Capitales de Distrito y entre si.

MAPA N° 01: Ubicación de la Provincia en el Departamento y el País



Mapa N° 02: División Política de la Provincia en Distritos.





El histórico conflicto de límites e intercomunales por territorio se mantiene latente generando rivalidad desde tiempos pasados hasta la fecha, consecuentemente dando lugar a la escasa y limitada coordinación para la ejecución de acciones en conjunto entre autoridades, especialmente los Alcaldes Provincial y Distritales.

CUADRO N° 04  
CONFLICTOS POR LÍMITES A NIVEL DE DISTRITOS  
PROVINCIA DE ANTABAMBA 2003

DISTRITOS EN CONFLICTO	ZONA DE CONFLICTO/ OBSERVACION
Antabamba-Totora Oropesa	Patallancalla
Antabamba – Huaquirca	Accochupi
Ayahuay ( El Oro)- Tiaparo Aymaraes	
Huaquirca- Sabaino	Parcachota parte alta ( pasturas)
Mollebamba – Antabamba	Todo el lindero ( Pacobamba, Sequeña)
Sabaino – Pachaconas	Por uso de pastizales

FUENTE: CBC, 2003

CUADRO N° 05  
CONFLICTOS INTERCOMUNALES POR TERRITORIO

CAUSAS	EFFECTOS	SOLUCIONES
Explotación de recursos sin autorización de autoridades locales	Pastoreo en zonas que no corresponde a su comunidad	Concertar entre autoridades locales (Comunidad, PNP, Agricultura)
Desconocimiento de documentos de titulación		Pactos para el cumplimiento de acuerdos
Desconocimiento de Normas y Leyes	Robo de animales ( abigeato)	Saneamiento físico legal
Coincidencia de límite Distrital con el Provincial	Abuso de Autoridad	Capacitación en normas para tenencia de tierras
	Pastoreo antitecnico que se traduce en descertificación	

Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo de la Provincia de Antabamba

La Provincia de Antabamba, de acuerdo a la calificación de FONCODES Mapa de Pobreza está considerado como Zona Pobre pese a su potencial de recursos, esta tipificación esta dada por su escaso desarrollo debido fundamentalmente a la deficiente articulación vial interna y externa, escasa producción y falta de empleo así como la falta de acceso a los servicios minimos necesarios, lo que en parte ha generado la permanente migración de sus pobladores, en particular hacia las zonas de Abancay, Cusco, Arequipa, Lima y otros.

El recurso que ocupa mayor extensión territorial en la Provincia de Antabamba está constituida por el sector Minero (67.8 % del total del territorio provincial) seguido en orden de importancia por el ganadero (por existir terrenos con aptitud para pastoreo especialmente en las punas donde se produce camélidos sudamericanos, ovinos y equinos) y el agrícola cuya producción en un 70% aproximadamente es destinada para el autoconsumo.

La actividad agrícola por las características de la geografía provincial, esta basada en la instalación de andenerías ( muchas que son antiguas) las que actualmente se encuentran en deterioro , la infraestructura de riego está constituida por reservorios

pequeños y canales de irrigación de característica menor, en algunos casos caja de canal de concreto y en la mayoría son cajas de canal en tierra, que constantemente son averiadas por los efectos de los fenómenos climáticos (lluvias excesivas).

En la capital de la provincia de Antabamba existen dependencias de la Administración Pública como Ministerio de Agricultura, Agencia Agraria PRONAMACHS, Ministerio de Salud Hospital de Antabamba, Ministerio de Educación UGEL Antabamba, la Oficina Provincial de RENIEC, la Oficina Zonal de la Sub Región Antabamba y el Poder Judicial con el Juzgado Mixto de Antabamba, todas ellas con capacidad de decisión limitadas, requiriéndose en la mayor parte de oportunidades y casos ser tramitados necesariamente en la ciudad de Abancay capital del departamento de Apurímac.

### 1.3. ANALISIS DEL MEDIO FISICO Y DE RECURSOS NATURALES

#### 1.3.1. Medio Físico y Relieve

Las características del espacio físico y relieve de la provincia de Antabamba ha tenido una influencia determinante en el mínimo desarrollo Vial de sus distritos y comunidades campesinas, dificultándose la construcción de carreteras que permitirían la integración entre ellos y sus comunidades, anexos, parcialidades, con su capital provincial Antabamba, debido fundamentalmente a la presencia de Relieve muy accidentado (Rocas y pendientes) los que exigen cuantiosas inversiones para ser superadas.

El espacio Físico de la Provincia de Antabamba, se caracteriza por presentar un Relieve muy variado, las características topográficas condicionan en términos generales la presencia de cuatro regiones (clasificación de Pulgar Vidal):

Región Jalca :

Ubicada por encima de 4 800 m.s.n.m. donde se presenta la sucesión de cadenas y picos, principalmente en las cabeceras que comparten los distritos de Antabamba y Totorá Oropesa (Ninacasa), donde se presenta la roca Madre, alternando con zonas

que cubren de suelo rojizo, en ésta zona la vegetación es escasa. Generalmente cubierto por Herbácea de Tamaño Rastrero, éstas montañas antiguamente estuvieron cubiertas de Nieve.

Región Puna :

Ubicada por encima de 4000 m. de altitud, (Antabamba y Totorá Oropesa) se caracteriza por tener presencia de una vegetación gramínea, con presencia de zonas húmedas (bofedales), con aptitud ganadera, donde se pastan rebaños de alpacas en mayor cantidad, seguido por vacunos criollos.

Región Suni :

Ubicada entre los 3 800 y 4000 m. de altitud, (Sabaino, Huaquirca, Juan Espinoza Medrano y El Oro) se caracteriza por la presencia de vegetación rastrera de pastizales, predomina la crianza de vacunos y ovinos, seguida de camélidos, existen algunas zonas de praderas, dónde existe cultivo temporal (rotación colectiva) de Tubérculos, como la papa, olluco, oca; Cereales como la cebada; Leguminosas como las habas, complementándose con la vegetación de tipo arbustivo, de tamaño mediano.

Región Quechua :

Ubicada entre los 3200 a 3600 m.s.n.m. (Juan Espinoza Medrano, El Oro y Huaquirca) sus valles estrechos se caracterizan por la presencia de vegetación arbórea, y arbustiva de matorrales y el principal cultivo es el maíz.

Mapa N° 03 Relieve de la Provincia

### 1.3.2. Recursos Naturales

La mayor parte de las poblaciones de la provincia de Antabamba: Distrito de El oro, Distrito de Pachaconas, Distrito de Sabayno, Distrito de Huaquirca, cuentan con Recursos Naturales agrícolas y pecuarios, constituyéndose estos en su principal actividad económica, físicamente estas poblaciones se encuentran ubicadas en la Cuenca del Río Antabamba y tienen mayor vinculación económica y social (Mercados, educación y salud) con la capital del departamento, Abancay, debido fundamentalmente a la existencia de la Vía que los aproxima ( tramo Santa Rosa Huancapampa-Antabamba).

#### **1.3.2.1.Suelos**

Como toda la cadena de los Andes Apurimeños, el sistema edáfico es complejo y esta modelado por la interacción de diversos factores, presentándose lo siguientes:

- Geomorfología donde destacan las vertientes montañosas y colinas empinadas a escarpadas (62% del territorio), vertientes montañosas y colinas moderadamente empinadas que abarcan el 19% del territorio.
- Clima variado que al mismo tiempo condiciona una vegetación y fauna diversa.
- Grado de intervención del hombre, que mediante el trabajo agrícola durante décadas ha variado las condiciones texturales de los suelos en la zona de valle especialmente.

#### Agricultura.-

El recurso suelo esta orientado básicamente al uso mayor de la tierra con fines de aprovechamiento para el desarrollo Agrícola sea para cultivos en limpio o transitorio, cultivos permanentes, así como para producción forestal, pastos naturales y tierras de protección.

Litológica y estratigráficamente, en el territorio de la Provincia de Antabamba se presentan los siguientes grupos:

- Grupo Yura.- secuencias de Lutitas negras bituminosas con bancos potentes de calizas negras, areniscas de coloración rojiza, a marrones con intercalación de lutitas grisáceas a oscuras.
- FM Ferrobamba.- conformado por calizas grises oscuras, con bancos calcáreos de color amarillento, estas calizas son macizas y compactas, estratificados en

bancos de 0.30 a 2 metros aproximadamente, hacia la base presentan lutitas, y al techo calizas arenosas de color gris claro, estas calizas presentan un alineamiento este oeste, se observa en todo el camino a Antabamba grandes potencias que van desde 600 a 700 metros, gran parte de la formación Ferrobamba ha sido intruido por cuerpos ígneos, los cuales han recristalizado, y meteorizado, originando los mármoles que tienen relación con el origen de la zonas mineralizadas de cobre, zinc, plata, hierro, etc.

- Volcánico Tacaza.- presenta derrames andesíticos, en general de tonalidad chocolate, rojizo en bancos, de más de 2 metros con intercalación de brechas y aglomeraciones volcánicas en la parte superior.
- Depósitos Fluvio Glaciares.- conformado por Clastos subangulosos, con diámetros entre 13 a 15 cms. de rocas volcánicas areniscas, con matriz terrosa y calcárea.
- Depósitos Aluviales.- se encuentran en las partes bajas cerca al río a un nivel de 3200 m.s.n.m aproximadamente, presentando clastos redondeados, con diámetros que oscilan desde 10 cms. a 35 cms.

Por su textura, los suelos en las partes altas son de tipo Franco Arenoso, de calidad agrológica medianamente apta para el cultivo, con limitaciones por factores climáticos, siendo el cultivo de tubérculos en algunas laderas uno de sus usos agrícolas, sin embargo son aptas para la producción forrajera y la ganadería (crianza de camélidos: alpacas, vicuñas y llamas) estos se ubican en los distritos de Antabamba, El Oro, Juan Espinoza Medrano, Huaquirca, Pachaconas Oropesa y Sabayno, estos suelos presentan un deterioro en cobertura vegetal debido al mal uso de los pastizales.

Los suelos de la zona media y baja son de origen Coluvial, donde se propicia un contenido orgánico, con presencia abundante de piedra (Sub cuenca de Antabamba: Antabamba, Subcuenca de Mollebamba; Calcauso y Microcuenca Totorá Oropesa: Totorá Oropesa)

Las condiciones ecológicas en la parte baja favorecen el cultivo del maíz, y el pastoreo, existe una gran cantidad de tierra calificadas como eriazas, debido a sus pendientes abruptas con afloraciones rocosas, los suelos de esta zona presentan potencialidades para la diversificación con cultivos permanentes o plurianuales, como la Tara, lúcuma, palta, orégano o maderas finas como el Cedro, estos terrenos se ubican en la parte

baja de los distritos de Antabamba, El Oro, Juan Espinoza Medrano, Huaquirca, Pachaconas, Oropesa y Sabayno.

CUADRO N° 06  
CLASIFICACION DE SUELOS POR CAPACIDAD DE USO MAYOR DE LAS  
TIERRAS DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA

DESCRIPCION	SIMBOLO	Ha	%
Protección	Xsec	7952.83	2.44
Pastos de Páramo, calidad agrológica, Media Protección, limitación por suelo, erosión y clima	P2sec- Xsec	1123.35	0.34
Pastos, calidad agrológica media, protección, limitación por suelo, erosión y clima	P2sc- Xse	5110.04	1.57
Pastos de Páramo, calidad agrológica media, protección limitación por suelo erosión y clima.	P3sec-Xsec	112171.3	34.43
Protección – Pastos- cultivos en limpio, calidad agrológica baja limitación por suelo, erosión y clima	Xse-P3sec-A3sec	44561.04	13.68
Protección pastos cultivos en limpio, calidad agrológica, baja limitación por suelo y erosión.	Xse-P3se-A3se	3378.88	1.04
Protección Pastos, calidad agrológica, baja limitación por suelo, erosión y clima	Xse-P3sec	151062.73	46.37
	Lagunas	383.79	0.12
Area total		325811.00	

FUENTE: INRENA 2001

Plan Estratégico de Desarrollo de la Provincia de Antabamba, 2005

En el cuadro precedente se puede apreciar que, dentro de la provincia de Antabamba la mayor cantidad de tierras están tipificadas como terrenos de protección, de pastos con limitaciones para su uso por la calidad de suelos erosión y clima, que no favorece a su explotación 151062.73 Hás (46.37% del total provincial), pastos de páramo con calidad agrológica media, protección limitación por suelo erosión y clima 112171.3 Hás (34.43 % del total provincial).



La textura de los suelos en las partes altas son de tipo franco arenoso de calidad agrológica medianamente apta para el cultivo, con limitaciones por factores climáticos, el cultivo de tubérculos se adecúa en algunas laderas, estos suelos son aptos para producción forrajera y la ganadería, su potencialidad se sitúa en la crianza de camélidos (alpacas vicuñas y llamas); en términos generales muestran niveles diferenciados de deterioro en su cobertura vegetal debido al mal uso de los pastizales.

Los suelos de la zona media y baja son de origen coluvial de característica franca y profunda, donde las condiciones de humedad y temperaturas templadas han propiciado su desarrollo con mayor contenido orgánico, pero siempre mostrando abundante presencia de piedra; estas tierras se encuentran en la parte baja de las poblaciones de Antabamba (sub cuenca del Antabamba), Calcauso (sub cuenca del Mollebamba) y las que circundan a la localidad de Totorá Oropesa (microcuenca del mismo nombre) cercanas a la rivera de los ríos y quebradas correspondientes.

Es importante destacar que en las características del microrelieve de los suelos agrícolas de la zona baja ha influido el hombre, al construir terracerías en considerables extensiones, frente a condiciones ecológicas favorables y las limitaciones por fuerte pendiente, sin embargo en la actualidad el monocultivo del maíz y el pastoreo trashumante, esta generando un desgaste desequilibrado de los mismos y una disminución gradual de su capacidad productiva. Existe una cantidad importante de tierras calificadas como eriazas o de protección, debido a sus pendientes abruptas con afloraciones rocosas que impiden la existencia de vegetación homogénea. Los suelos de esta zona, combinados con la oferta de los otros recursos presentan potencialidades para una diversificación con cultivos permanentes o plurianuales que tienen demanda en el mercado externo como son la tara, la lúcuma, la palta, el orégano o maderas finas como cedro entre otros.

Existe una moderada erosión de los suelos que afecta mayormente a las áreas agrícolas; es más acentuada conforme aumenta la pendiente y a veces severa en algunos adyacentes a zonas donde se han construido carreteras.

MAPA N° 4 Capacidad de uso mayor de suelos

CUADRO N° 07  
COBERTURA VEGETAL Y USO ACTUAL DE TIERRAS  
DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA

DESCRIPCION	Ha	%
Herbazal de Tundra	133.123	40.9
Pajonal, Césped de Puna	88.718	27.2
Bofedales	15.773	4.8
Tierras Altas con escasa o sin vegetación	49.727	15.3
Otras Tierras	38.088	11.7
Lagunas	384	0.1
Area Total	325.811	100

FUENTE: INRENA, 2003  
Plan de Desarrollo Estratégico De la Provincia de Antabamba., 2005.

### 1.3.2.2. Clima

La provincia de Antabamba por la diversidad de pisos ecológicos, presenta una variedad de climas, como el frío Glaciar en alturas próximas a los 4800 m.s.n.m., en las cumbres nevadas, frío en las punas o altas mesetas, sus temperaturas, superan los 10 °C durante el día y menor a 0° durante las noches, especialmente en las zonas limítrofes con las punas. Esta zona es susceptible a fuertes vientos que se acentúan en las tardes y noches de Junio, Julio y Agosto propiciando la presencia casi permanente de heladas, estas condiciones de clima se hacen menos severas conforme se desciende en altitud hasta cuando llega a los 3600 m.s.n.m. por debajo del cual el clima se hace templado y agradable en el día con noches levemente frías y heladas, suaves en los meses de junio y agosto.

Durante los meses de Noviembre, Diciembre, Enero, Febrero y Marzo de todos los años se presenta la presencia de precipitaciones fluviales intensas, las mismas que oscilan en un rango de 600 a 800 mm/seg. , en el recorrido de la carretera, en los Tramos de Aparaya- Caraybamba-Mollebamba- Antabamba y el camino vecinal en el Tramo Santa Rosa- Huancapampa-Matara- Antabamba se tiene la presencia de riachuelos que en épocas de lluvias aumentan su caudal al punto de interferir el tránsito normal, en la parte alta encima de 3600msnm, la temperatura mayor alcanza hasta 14°C, las nevadas bloquean la transitabilidad de los caminos vecinales y de herradura, de igual modo los pastos son cubiertos por nieve, lo que imposibilita la alimentación de los animales es preciso indicar que en los últimos cinco años toda la provincia de Antabamba, ha sido declarada en emergencia por presencia de heladas que han generado muertes masivas de camélidos sudamericanos, principal actividad en la parte alta de los distritos.

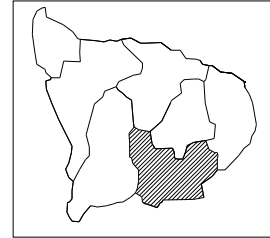
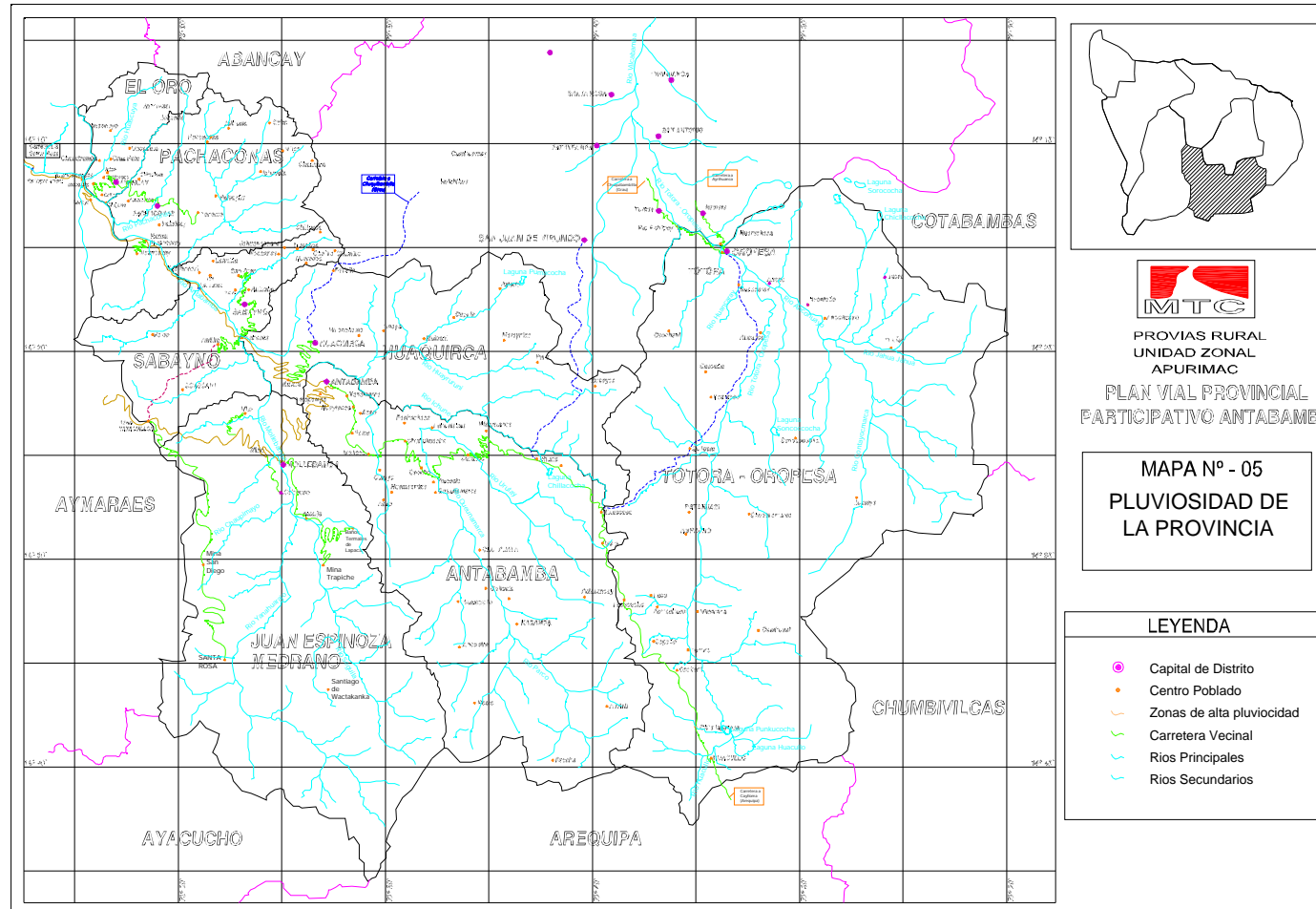
### 1.3.2.3. Recursos Turísticos

Antabamba cuenta con numerosos Recursos Turísticos, los mismos que se encuentran estancados debido a la poca o nula promoción, razón por la cual los ingresos por este concepto son irrelevantes. Existen recursos turísticos naturales como nevados, lagunas, paisajes, aguas termales, cañones, cataratas, cuevas, moradores y animales como las vicuñas; y culturales como Andenerías, templos, cavernas, fortalezas, puentes, artesanías en textiles, peleterías y folklore. Costumbres y el calendario de festividades Religiosas y tradicionales como el Pago a la Tierra, el Chacco de Vicuñas, Corridas de Toros con Cóndor (Yawar Fiesta).

El Potencial turístico de la Provincia de Antabamba, se detalla en el Cuadro N° 09, cabe enfatizar que dentro de la provincia, el desarrollo de la Red Vial y de servicios hacia los lugares donde se encuentran ubicados los recursos turísticos, tanto Naturales como Culturales es escaso y/o nulo.

No existen Circuitos Turísticos desarrollados, los lugares con Potencial Turístico, actualmente están siendo vinculados por caminos de Herradura, y en muy pocos casos como los baños de Lapaqa en Mollebamba, tiene una Vía de acceso Vehicular construida por una empresa minera.

Mapa N° 05 : Pluviosidad de la Provincia.



PROVIAS RURAL  
UNIDAD ZONAL  
APURIMAC  
PLAN VIAL PROVINCIAL  
PARTICIPATIVO ANTABAMBA

MAPA N° - 05  
PLUVIOSIDAD DE  
LA PROVINCIA

LEYENDA	
	Capital de Distrito
	Centro Poblado
	Zonas de alta pluviosidad
	Carretera Vecinal
	Rios Principales
	Rios Secundarios

CUADRO N° 08  
RECURSOS TURÍSTICOS DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA

Lugar	Nombre del recurso	Principal Atractivo	Conservación	Vías de Acceso			Distancia	Tiempo de	Observaciones
				C	TC	CH			
Antabamba	Andenerías	Pre Inca (Huanca)	Regular			X			En uso agrícola
	Templo de San Salvador	Colonial	Regular		X				
	Caverna Funeraria Lloque	Pre Inca				X			
	Ruina de Huamayna, de Lahua lahua y de Chihuamarca	Pre Inca				X			
	Baños de Ccochoq	Moderno	Regular		X				Cuenta con Piscina, falta mantenimiento permanente y acondicionar vestidores.
	Restos arqueológicos en Curasco y Pescaya	Inca			X				
	Cementerios Antiguos de Amaya y de Campamerayoc	Inca				X			
El Oro	Andenerías	Pre Inca (Huari)	Regular		X				En uso agrícola
	Fortaleza Antigua	Inca				X			
	Puente Ayahuay	Colonial			X				
Huaquirca	Templo	Colonial	Malo		X				En peligro
	Andenerías de Inarca	Pre Inca (Huanta)	Regular			X			En uso agrícola
	Muro Antiguo Inca Perca	Inca				X			
	Ciudadela antigua de Pulla Pulla	Inca				X			
	Restos Arqueológicos de Alwaso	Pre Inca				X			

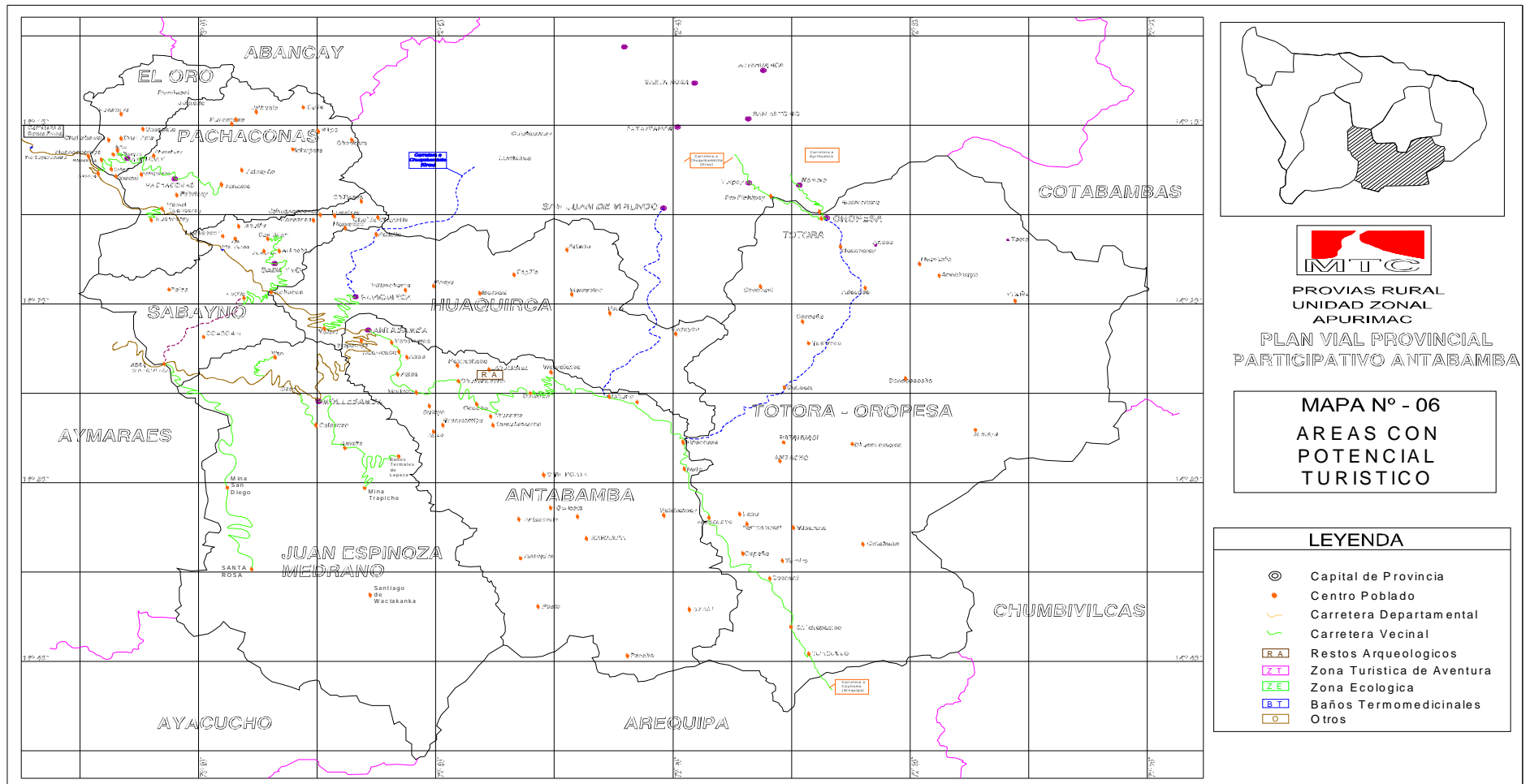
	Cueva de Curamao	Natural				X			
	Canal de Lucre	Natural				X			
	Pintura Rupestre de Allhuanso	Pre Inca				X			
Oropesa	Baños Termales de Kilcata, Ampacho y Yumire	Natural	Regular		X				Estado Natural y paisajes impresionantes. Recibe turistas nacionales provenientes de Grau y en ocasiones de Abancay
	Paisajes, flora, fauna, lagunas, nevados	Natural			X	X			
	Atractivos Turísticos Naturales de formaciones geológicas: Jakencho, Oropesino, Ventana del Futuro	Natural			X	X			
	Artesanías en textiles, y peletería, folklore	Actual			X				
	Cañones de Chaupimonte y Pucacocha	Natural				X			
	Restos Arqueológicos	Pre Inca				X			
Sabaino	Paisaje	Natural			X	X			
	Aguas Termales de Sonccoraccay	Natural				X			Acceso Dificil
	Restos Arqueológicos de Sonccoraccay	Pre Inca				X			Utilizado por la Población para festividades
	Andenerías de Q'eshua, Soncco y Antilla	Pre Inca	Regular		X	X			En uso Agrícola
	Restos Arqueológicos de Chinya, Mallqui Mallqui, Pantipata, Llaqtora Kantora, Surpuni, Gentilniyoc, Tinkoq	Pre Inca				X			
	Cueva de Tija	Pre Inca				X			
	Catarata de Chancara	Natural				X			
	Lagunas	Natural				X			

	Cañón	Natural				X			
	Vicuñas	Natural				X			
	Cuevas	Natural				X			
	Miradores del Cóndor	Natural				X			
Juan E. Medrano	Restos Arqueológicos Maucallaqta y Arcopunco	Pre Inca				X			
	Calvario	Pre Inca				X			
	Baños Termales de Alpaca	Moderno			X				Cuenta con una piscina precaria, carece de vestidores sin mantenimiento.
	Casona de Juan Espinoza Medrano	Colonial			X				
Pachaconas	Puente Calicanto	Colonial			X				
	Restos Arqueológicos de Marca Marca, Illapata y de Pucro	Inca				X			

FUENTE: Plan Estratégico de Desarrollo de la Provincia de Antabamba



Mapa N° 06 : Áreas de Potencial Turístico



## CUADRO N° 09

## POTENCIAL TURÍSTICO POR DISTRITOS

Distrito	Restos Arqueológicos	Zonas Turísticas de Aventura	Zonas Ecológicas	Baños Termo Medicinal	Otros (Miradores, Templos)	Total
Antabamba	5	-	-	1	1	7
El Oro	3	-	-	-	-	3
Huaquirca	5	-	2	-	1	8
Juan Espinoza Medrano	2	-	-	1	-	3
Oropesa	1	2	-	1	2	6
Pachaconas	2	-	-	-	-	2
Sabayno	3	5	1	1	1	11

FUENTE: INC, Planes Distritales MIMDES, 2003

Muchas de las potencialidades de recursos turísticos no están inventariados ni mucho menos puestas en valor por el Instituto Nacional de Cultura, no existe promoción ni difusión por parte de alguna instancia provincial y menos distrital

#### 1.3.2.4. Recursos Mineros

Las condiciones Geológicas de los suelos de la Provincia de Antabamba, permiten la existencia, de Recursos Mineros Metálicos y No Metálicos.

Al año 2005, 221.057 Has. del territorio Provincial se encuentra en concesión a 44 empresas Mineras, de las cuales actualmente vienen operando, en la fase de Exploración 4 empresas, entre las que se puede citar a GEODRIL SAC, en Pachaconas, Cordillera de las Minas en Sabayno y CEDEMIN, en Juan Espinoza Medrano y otros se encuentran realizando trabajo de Prospección, (Distritos de Juan Espinoza Medrano, Pachaconas y Sabayno), es preciso, anotar que existe minería aurífera artesanal, en los distritos de El Oro, Pachaconas y Sabayno, con un impacto mínimo en la generación de ingresos para los pobladores de la Zona.

Como posibilidad futura, es posible, la explotación del Proyecto Minero Las Bambas, existiendo una posibilidad de cambios económicos y sociales en beneficio de la población, de la Provincia de Antabamba.

En la actualidad la Empresa Cordillera de Minas con capitales Chilenos y Brasileños, viene, trabajando a nivel de mediana minería, con interés en Cobre.

Por informe del Ministerio de Energía y Minas, se tiene que en la Sub Cuenca del Antabamba, de un total de 321 901 Ha. de superficie Provincial con potencial minero, se encuentran concesionadas 221 057 Ha., a un total de 44 empresas en los 7 distritos de la provincia.

## CUADRO N° 10

## PROSPECTOS Y ACTIVIDAD MINERA METALICA AL 2005

EMPRESA MINERA	NOMBRE DEL PROYECTO	UBICACIÓN		CATEGORÍA	ETAPA	ÁREA PRODUCTIVA	OBSERVACION
		LUGAR DISTRITO	PROVINCIA				
BUENAVENTURA	TRAPICHE	Juan Espinoza Medrano	Antabamba	B	Exploración		Licencia Social en Consulta
CORDILLERA DE LAS MINAS S.A. Alberto Caballero Noriega Gerente General	LAHUANI	Lahuani, Surani, Juan Espinoza Medrano	Antabamba	B	Exploración		
CORDILLERA DE LA MINAS S.A.	ANTILLA	Antilla Sabayno	Antabamba	B	Exploración		
ANDES RESOURCES COMPAÑÍA MINERA S.A.C. Alexander Black Representante Legal	YANAMPA	Pachaconas	Antabamba	B	Exploración		
ANGLO AMERICAN Timothy J. Béale Gerente de Exploración	PUCACORRAL	Chuñuhuachu	Antabamba	B	Exploración		
SOC. MINERA DE R. FRONTERA UNO José Berrocal V. Gerente	ANNIE	Huaquirca	Antabamba	Pequeño	Instalación		
MINEROS MAGNOS S.A.C.	CORILOMA	Pachaconas	Antabamba	C	Exploración		EIA
BUENAVENTURA S.A.A	CHILACOCHA	Huaquirca	Antabamba	B	Exploración	3600 Ha	EIA

FUENTE: Dirección Nacional de Energía y Minas 2005

## CUADRO N° 11

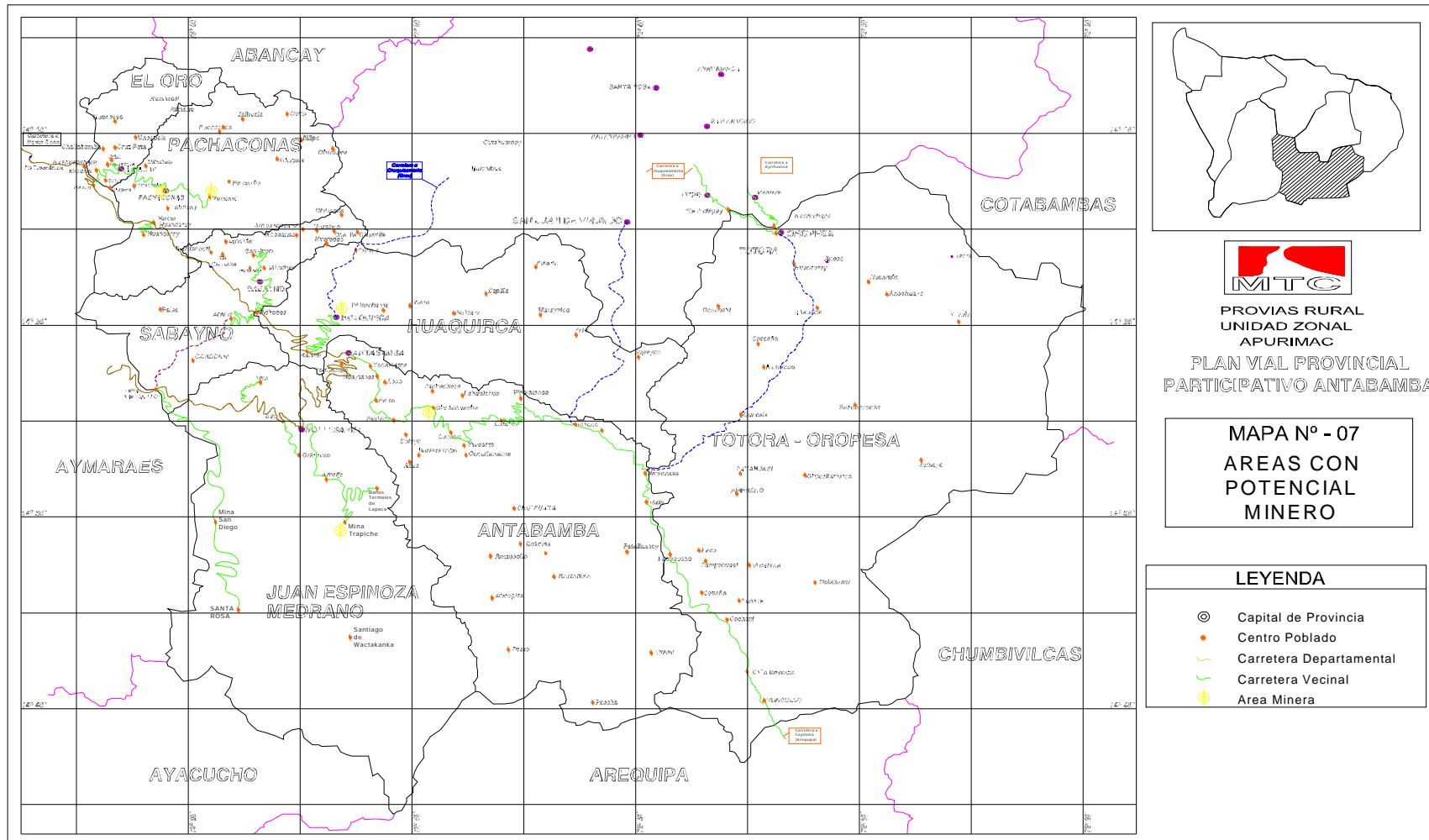
RELACION DE EMPRESAS MINERAS CON CONCESIONES MINERAS EN  
LA PROVINCIA DE ANTABAMBA

Empresa	Total Concesiones Mineras
Cedemin S.A.	19
Argento SRL. Cía Minera	94
Southern	50
Minera Maracole Perú S.A	5
Rey de la Cuba María Aleja	1
Fiedler Villalonga Herbert	1
Belaunde Aubry Rafael Luis	1
Kori Pampa SA Cía Minera	4
Porvenir II Cusco SRML	1
Las Calandrias del Cusco SRML	1
Los Gorriones del Cusco SRML	1
Valor SRML	1
Peñoles del Perú SA Minera	5
Ruiz Villacorta Franco	1
Midas Minerais SA	1
Charoel SA	1
Cambior Perú SA SOC Minera	1
Lamas Lopez Carlos Alberto	1
Río Alcon Explorations Sucursal Perú	10
Ortega Ugarte Miguel	3
Del Sur Oeste SA Minera	8
Minera Elba SAC	5
Arcata SA Cia Minera	4
Badal Pacheco Reynaldo	1
RTZ Mining And Explorer Limited Suc Perú	3
Rimex Peruana	5
Pereyra Aguirre Pablo Enrique	1
Aurora SA Cia Aurifera	3
Las Águilas del Cusco SRML	1

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

Centeno Zela Antonio	1
Condorama SA Adm. De Minas	3
Aroni Castillo Armando	3
Savage Exploration Suc del Perú	6
Buenaventura SA Cia de Minas	2
Anaconda SA Minera	1
Ares SAC Cia Minera	16
Tumin SA Cia Minera	1
InPerú SA Cia Minera	3
Gómez Hidalgo Eduardo David	1
Mauricio Hochschild & Cia Ltda SA	1
TOTAL	271

FUENTE: Plan Estratégico de Desarrollo de la Provincia de Antabamba



Mapa N° 07 : Áreas con Potencial Minero

CUADRO N° 12  
RESERVAS MINERAS DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA  
POR DISTRITOS

Distrito	Lugar	RESERVAS (TM)				Total	%	Vías de Acceso			Distancia KM
		Aurífera	Carbonífera	No Metálica	Polimetalica			C	TC	CH	
Antabamba	Chuñoahuacho	En exploración						X			
El Oro											
Huaquirca	Huaquirca	En exploración						X	X		
	Chuilaccoccha	En exploración						X	X		
Juan Espinoza Medrano	Juan Espinoza Medrano	En exploración						X	X		
	Lahuani	En exploración						X	X		
Oropesa											
Pachaconas	Yanama	En exploración						X	X		
	Coriloma	En exploración						X	X		
Sabaino	Antilla	En exploración						X	X		
TOTAL											

FUENTE: Dirección Nacional de Energía y Minas 2005

#### 1.3.2.5. Recursos Forestales

CUADRO N° 13  
POTENCIAL DE RECURSOS FORESTALES 2005

Distritos de Antabamba	Potencial	Área Forestada
Antabamba	100 Hás	32 Hás
El Oro	60 Hás	37 Hás
Huaquirca	116 Hás	48 Hás
Juan Espinoza Medrano	100 Hás	50 Hás
Oropesa	30 Hás	16 Hás
Pachaconas	1851 Hás	172 Hás
Sabaino	215 Hás	134 Hás
Total Provincia de Antabamba	2472 Hás	489 Hás

Fuente: Oficina Zonal de PRONAMACHS – Abancay 2005



Como se puede observar en el cuadro anterior el total del potencial de recursos forestales en la provincia de Antabamba, alcanza a 2472 Hás de los cuales apenas 489 Hás (19.78 %) está siendo forestada, quedando pendiente casi el 80% sin forestar, especialmente en el distrito de Pachaconas (distrito en el que se ubica el mayor potencial de recursos). La presencia de pocos bosques primarios nativos se debe a la inaccesibilidad del terreno, el resto son bosques secundarios que muestran ya preocupantes niveles de deforestación.

El 100% de la energía que consumen los pobladores en la zona media procede de especies arbustivas nativas y las mínimas acciones de reforestación no equilibran los niveles de extracción, en el caso de las tierras de cultivo y adyacentes a ellas, el pastoreo extensivo incrementa los niveles de desprotección del suelo, con la consiguiente pérdida de especies endémicas, representando una amenaza de erosión genética de las crianzas de importancia económica.

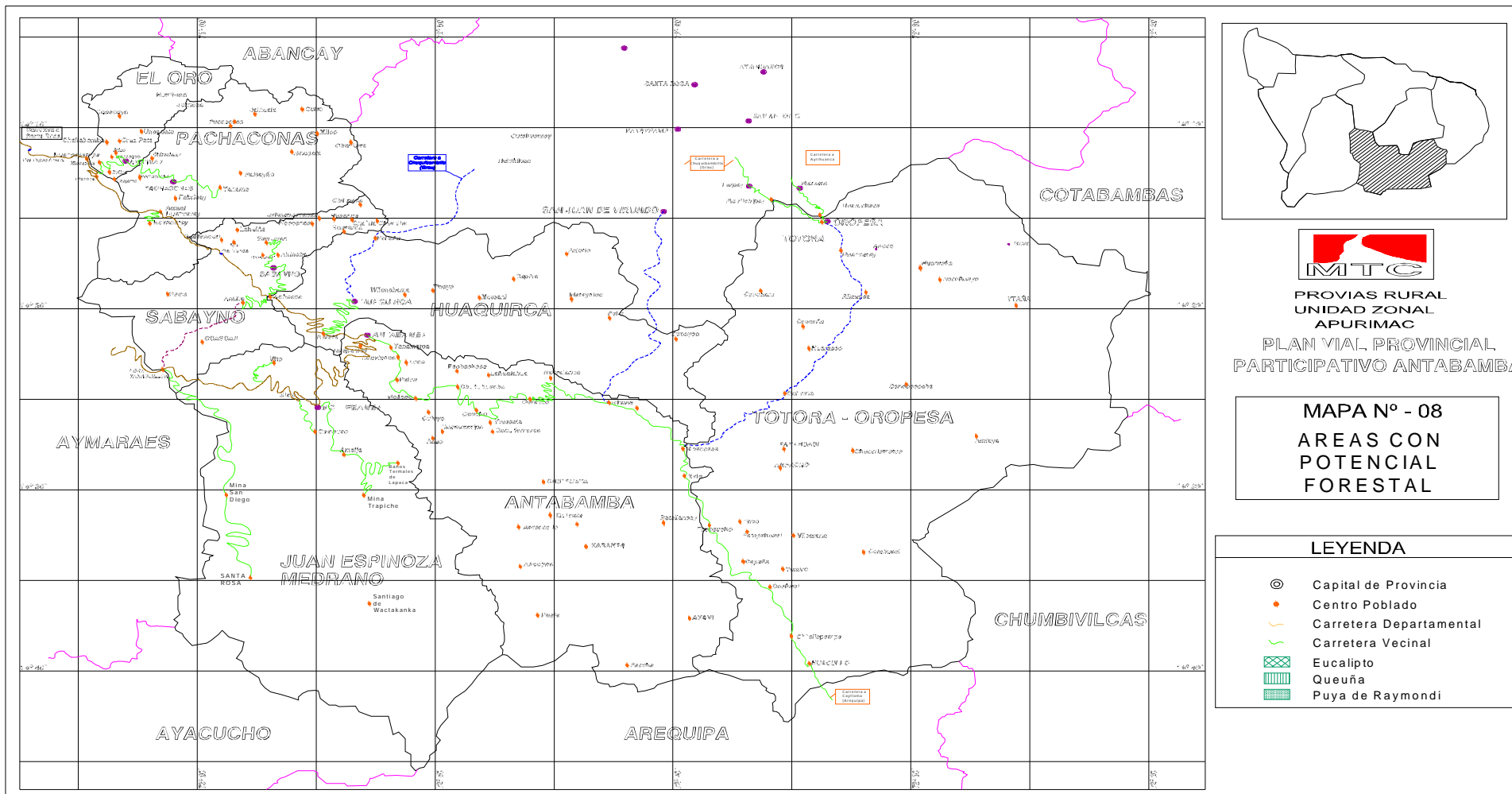
La actividad forestal en la provincia de Antabamba, es atendida solo por el PRONAMACHS, la misma que ha realizado plantaciones con eucaliptos, pino y plantas nativas como Queuña y Molle sin resultados significativos.

## CUADRO N° 14

SUPERFICIE DISPONIBLE DE PASTOS NATURALES  
MONTES Y BOSQUES DEL DEPARTAMENTO DE APURÍMAC  
(Unidad de Medida en Hectáreas)

Provincia	Pastos Naturales, Montes y Bosques				Otras Tierras
	Total	Tierras Agrícolas	Pastos naturales	Montes y Bosques	
Abancay	246,626.97	20,327.87	146,174.16	36,656.73	43,468.27
Andahuaylas	305,866.67	51,943.43	203,568.18	21,080.26	29,272.76
Antabamba	242,254.07	7,044.53	142,289.06	13,233.57	79,686.91
Aymaraes	261,087.19	9,690.07	151,161.73	28,634.98	71,600.41
Cotabambas	144,242.40	13,599.06	94,618.83	6,250.22	29,774.29
Chincheros	94,677.24	14,315.19	53,452.21	11,254.27	15,655.57
Grao	142,390.06	7,998.68	101,727.53	13,506.48	19,157.37
Apurímac	1,437,144.60	124,918.81	892,991.70	130,616.51	288,615.58
%	100	8.69	62.14	9.09	20.08

FUENTE: INEI, Censo Nacional Agropecuario 1994.



### 1.3.2.6. Recursos Hídricos

En la Provincia de Antabamba, se pueden observar la presencia de 4 Sub cuencas, 2 en el distrito de Totorá Oropesa, la misma que posteriormente constituye La sub cuenca de Vilcabamba, para luego integrar el Sistema, de la Cuenca del Apurímac; las otras 2 sub cuencas, están ubicadas, una en el Distrito de Juan Espinoza Medrano y la otra en Antabamba, en su recorrido, formaran parte del Sistema del Pachachaca.

Como Potencial Hídrico en la Provincia, también podemos mencionar la presencia de lagunas, lagunillas y riachuelos las mismas que alcanzan, un total de 384 Has. pudiendo ser utilizadas para el riego en la Agricultura y la Crianza de Peces, como alternativa para superar, el problema nutricional de las familias de la zona.

#### Sub Cuenca de Oropesa

Recorre en dirección Sur Oeste a Nor Oeste, la fuente originaria, de ésta cuenca, es la cordillera del Mallmanya (Nevado Cubierto por nieve), y la laguna de JatunTunsucchocha. De acuerdo a la tipificación del manejo de cuencas, se le clasifica como de tercer orden, este abarca una superficie de 51 339 Has. Representando el orden del 16% de la superficie provincial.

Esta cuenca, en su recorrido, muestra difícil acceso geográfico lo que condiciona, una escasa ocupación de territorio para ser habitada, es así que, en todo el recorrido de la cuenca, sólo se puede observar el asentamiento de 4 comunidades campesinas con aproximadamente, 550 habitantes, los mismos ocupan los territorios, mostrando una alta dispersión.

CUADRO N° 15  
SUB CUENCA DE OROPESA

Distrito	Colector	Afluentes
TOTORA OROPESA	Río Oropesa	Laguna Jatun Tunsucchocha 4 Ha.
		Laguna OtccoccoCha 5 Ha.
		Laguna Huallhuaclo
		Laguna Paniuracchocha 4.5 Ha.
		Laguna Suiroccocho
		Laguna Quimsacchocha 3.5 Ha.
		Laguna Quicllacchocha 3.5 Ha.
		Laguna Tonso 4 Ha.
		Laguna Ampacho
		Laguna Ccanccaray 5 Ha.
		Laguna Occoccocho
		Laguna Huanzo
		Río Jahua Cunturmayo
		Río Jahua Jahua
		Río Sallisto
		Río Pallca
		Río Chajuana
		Río Carhuayo
		Río Jero
		Río Quetaña
		Río Atoctiana
		Río Queñuarocra
		Río Colloccocho
		Río Panihuaroccocho
		Río Occoccocho
		Río Chacllaccho
		Río Chapinoccocho
		Río Quepiraque
		Río Hueja
		Río Saracocha
		Río Rotomai
		Río Comecajjro
Río Condortoclla		
Río Carhuaray		
Río Utcucocha		
Río Puyunca		
Río Antamarca		

FUENTE: Plan Estratégico de Desarrollo de la Provincia de Antabamba, 2005.

## Sub Cuenca del Totora

Esta sub cuenca en su recorrido recibe el aporte de muchos riachuelos desde su margen izquierda (lo que permite que se acentúen familias, es así que, existen 8 comunidades y 1700 habitantes), debido a que la margen derecha muestra una topografía muy accidentada, con muchos abismos por donde no discurre agua, abarca una superficie de 63 291 Has. Su colector principal, es el Río Totora, que se origina, con las aguas de la Laguna de Huacullo, su recorrido es de Sur a Norte.

Aproximadamente un 50 % de la superficie de la Cuenca recorre el piso de Puna, por encima de los 3800 m.s.n.m. dando lugar a extensos altiplanos cubiertos de pastizales y bofedales, permitiendo la crianza de alpacas.

CUADRO N° 16  
SUB CUENCA DEL TOTORA

Distrito	Colector	Afluentes
TOTORA OROPESA	Río Totora	Laguna Huacullo
		Laguna Pucacocha
		Laguna Puncococha
		Laguna Toctococha
		Laguna Ccochani
		Laguna Ccochahuani
		Laguna Sapaycco
		Laguna Sonccococha
		Río Ccapaña
		Río Facó
		Río Ampacho
		Río Yumiri
		Río Asajasi
		Río Kilcata
		Río Chaquire
		Río Challa
		Río Unchuire
Río Huancaray		
Río Fisuray		
Río Llancacocha		
Río Morococha		

		Río Sayhuacocha
		Río Ayliricocha
		Río Sorococha
		Río Choquepicho
		Río Supaypacocha
		Río Pisque
		Río Pitallone
		Río Charcahuaña
		Río Incapatiana
		Río Vilcarana
		Río Chullunquiari
		Río Chicllamarca
		Río Cochapata
		Río Patajo
		Río Hiscachone
		Río Ancorita
		Río Dinamarca

FUENTE: Plan Estratégico de Desarrollo de la Provincia de Antabamba, 2005

### Sub Cuenca de Antabamba

Esta Sub Cuenca recorre 130 091 Ha. De superficie, teniendo su origen en las Lagunas de Huiscachani y Sayhuas, a una altura de 4 900 m.s.n.m. en su recorrido de Sur Este a Nor Este, tiene como afluentes, microcuencas y quebradas, similarmente a la Subcuenca de Totorá, tiene extensas superficies de Topografía Ondulada en el piso de Puna, comprende la parte alta de Antabamba, Huaquirca, Sabaino y Pachaconas.

En la parte Sur de los distritos de Antabamba y Huaquirca, se puede encontrar el piso Quechua, con topografía pendiente, a medida que se va descendiendo, donde se puede producir alimentos, como maíz, papa, lisas, entre otros.

Es la Sub Cuenca de mayor importancia, desde el punto de vista, de asentamientos de familias, así como de la producción agrícola, entre los pueblos asentados en dicha cuenca podemos señalar: Antabamba, Huaquirca, Sabaino, Pachaconas y Ayahuay, con una población total aproximada de 3000 habitantes y una densidad poblacional promedio de 7.3 habitantes /Km<sup>2</sup>, significando, la mayor población provincial.

CUADRO N° 17  
SUB CUENCA DE ANTABAMBA

Distrito	Colector	Afluentes
ANTABAMBA	Río Antaba	Laguna Huiscachani
		Laguna Sayhuas
		Laguna Chila
		Laguna Huashua
		Laguna Orccoccocha
		Laguna Queuñaccocha
		Laguna Ccapasccocha
		Río Sequeña
		Río Torcca
		Río Jurumpa
		Río Pampahuasi
		Río Curando
		Río Mollocco
		Río Llancaya
		Río Queuñamarca
HUAQUIRCA		Laguna de Matara 1 Ha.
		Laguna de Supaycco 7 Has.
		Laguna de Pumaccocha 2 Ha.
		Laguna Hicuñaccocha 1 Ha.
		Laguna Juchuycutinta
		Laguna Jatun Cutinta 3 Ha.
		Laguna Jatun Yanaccocha
		Laguna Juchuyyanaccocha
		Laguna Ansarccocha 6 Ha.
		Río Finaya
		Río Puyan
		Río Tunabamba
		Río Chijnia
		Río Pumachi
		Río Condori
SABAINO		Laguna Kero
		Laguna Piste 10 Has.
		Laguna Cheja
		Laguna Huanzo
		Laguna Tiilla
		Laguna Moroccocha
		Río Soncco
		Río Piste
		Río Millo
Río Santa María		
PACHACONAS		Laguna Huaso
		Laguna Chamaca
		Laguna Moroccocha
		Laguna Queuñaccocha

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

		Río Palcaíño
		Río Chacapata
		Río Lavadero de Oro
		Río Chacama
EL ORO		Laguna Lapa
		Laguna Corregidor
		Laguna de Rumi Cruzcasa
		Lagunas de Carhuajaja
		Laguna Sayrumay
		Laguna Pampacocha
		Laguna Huascuya
		Lagunas Chutco
		Lagunas Collpa
		Laguna Chaccama
		Río Corregidor
		Río Challabamba
		Río Huarani

FUENTE: Plan de Desarrollo Estratégico de la Provincia de Antabamba, 2005

Sub Cuenca de Mollebamba

Sub cuenca de 81 090 Ha. De superficie, en su recorrido de Sur a Norte, alcanza un cause terciario, el mismo que desemboca en el Río Antabamba, su lecho es accidentado, agreste y de difícil acceso, por eso es que, no presta servicio de regadío en la agricultura, en la divisoria de aguas con la región de Ayacucho (Puquio).

Esta Sub cuenca, teniendo potencial silvoagropecuario no es aprovechado debido a que no existen prácticas mecánicas de conservación de suelos, así como el deficiente uso del agua, la ubicación de la Cuenca, permite accesibilidad, resultando espacios estratégicos para el asentamiento de las familias, con esperanza económica, actualmente el distrito de Juan Espinoza Medrano con una población de 2000 habitantes, se encuentra ubicado en ésta cuenca, mostrando seguridad alimentaria y posibilidades de generación de recursos económicos, especialmente en la crianza y consumo de truchas.



CUADRO N° 18  
SUB CUENCA DE MOLLEBAMBA

Distrito	Colector	Afluentes
JUAN ESPINOZA MEDRANO	Río Mollebamba	Laguna Conchaccota
		Río Chaupimayo
		Río Yanahuaraco
		Río Atiso
		Río Masmarani
		Río Sichahua
		Río Trapiche
		Río Fucuta
		Río Huallahualla
		Río Saccancco
		Río Maraniyoc
		Río Condoripacha
		Río Antacuyo
		Río Palca
Río Llulluhuani		
Río Taypehuasina		
Río La Paca		

FUENTE: Plan de Desarrollo Estratégico de la Provincia de Antabamba, 2005

CUADRO N° 19

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE ÁREAS CRÍTICAS EN LAS  
DIFERENTES SUB CUENCAS DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA

PROBLEMA	ZONA CRÍTICA	EXPECTATIVA DE SOLUCION
Pérdida de Cobertura por deficiente pastoreo	Zona Alta de las cuatro sub cuencas En grado crítico : Totora, Mollebamba y Antabamba.	Silvopasturas nativas, capacitación y extensión para el cultivo de pastos y forrajes. Almacenaje y conservación de forrajes. Resolución por conflictos de linderos. Ampliación de Bofedales. Construcción y/o ampliación de Ccochas.
Sub Uso y pérdida de Fertilidad de Tierras Agrícolas por Monocultivo de Maíz	Piso Quechua de las Sub Cuencas Totora Oropesa, Antabamba y Mollebamba.	Capacitación, organización e innovación de los sistemas productivos. Mayor intensidad de uso, cultivo de leguminosas

## Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

		<p>permanentes.</p> <p>Cambio en la tecnología de Riego: Aspersión o goteo.</p> <p>Desarrollo tecnológico pecuario en la zona media y baja.</p>
Escasez gradual de agua.	Pisos Suni y Quechua de las Sub Cuencas Totorá Oropesa, Antabamba y Mollebamba.	<p>Fortalecimiento organizacional de las autoridades gestoras del agua.</p> <p>Cambio tecnológico en el riego.</p> <p>Cambio en los sistemas productivos.</p>
<p>Vulnerabilidad e inestabilidad de tierras (Fragilidad).</p> <p>Erosión en zonas próximas a carreteras.</p>	Piso Quechua, sub Cuenca de Antabamba.	<p>Forestación con Silvopasturas, arbóreas y arbustivas nativas.</p> <p>Uso apropiado, cercado u protección de áreas críticas.</p> <p>Prácticas de tipo mecánico estructural.</p>
Micro parcelación y conflictos sociales por tierras.	Principalmente piso quechua de todas las sub cuencas.	Legalización, capacitación, organización y gestión participativa de conflictos.
<p>Riesgos de Erosión por intervenciones mineras.</p> <p>Riesgos de contaminación por desechos de minería.</p>	Sub Cuencas de Antabamba y Mollebamba.	<p>Prevención de Impactos con programas Intensivos de forestación y estabilización de cárcavas.</p> <p>Espacios de negociación entre empresas y la población de manera transparente.</p> <p>Monitoreo permanente de aguas y suelos.</p>

FUENTE: Plan de Desarrollo Estratégico de la Provincia de Antabamba, 2005

### 1.3.3. Incidencia del Espacio Físico Sobre el Desarrollo Vial Provincial

Los Ejes Viales, constituyen medios de apoyo sumamente importantes para el desarrollo de las actividades económicas y sociales, por tanto las condiciones de transitabilidad en que se encuentran o la falta de éstos, influyen en la competitividad de las diferentes actividades y desde luego en el desarrollo económico del departamento de Apurímac, consecuentemente de la provincia de Antabamba, como parte integrante del mismo.

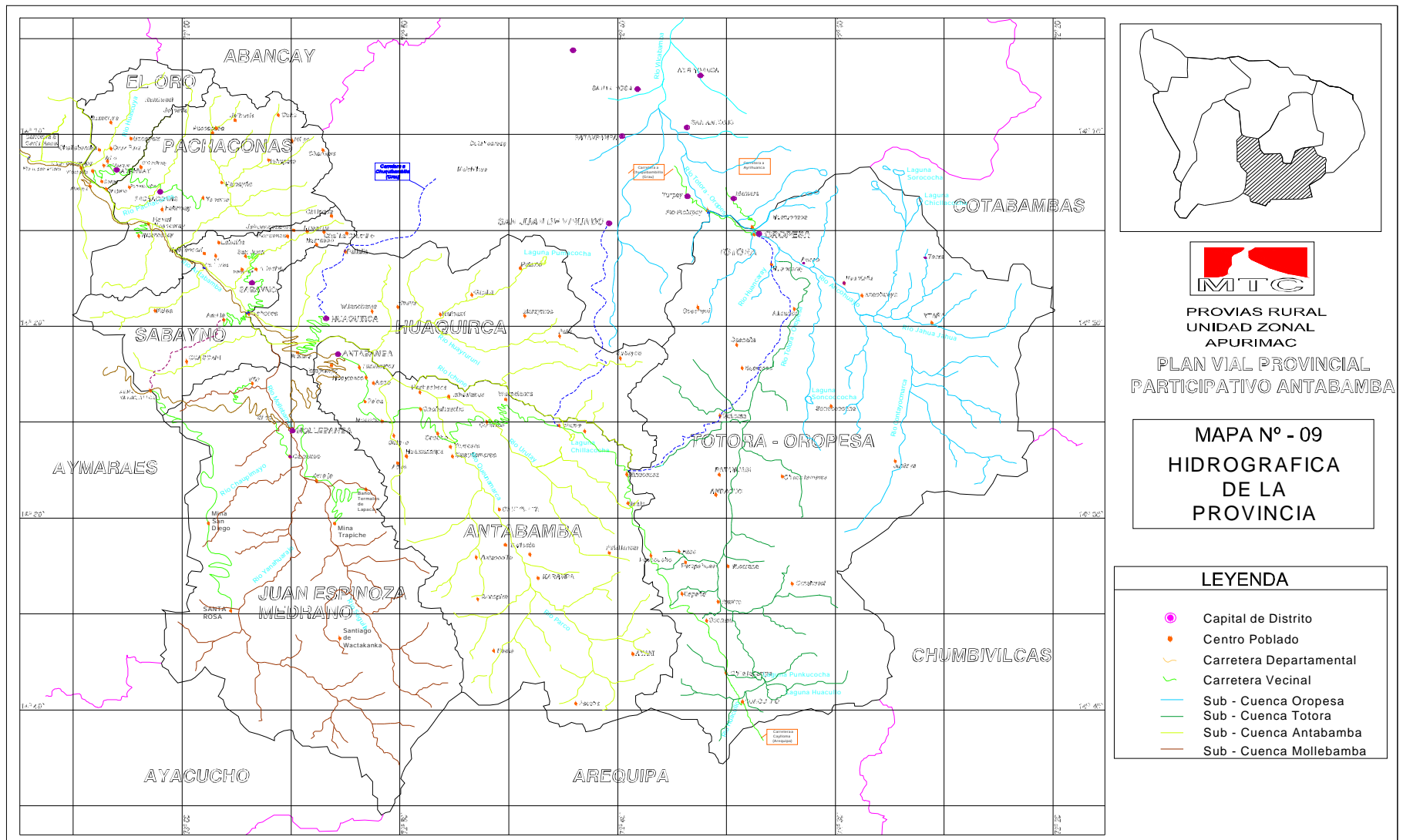
Los Ejes de integración y desarrollo son esenciales para alcanzar mejores niveles de vida de la población y el desarrollo regional, así como para afianzar la integración con el mercado interno y externo, viabilizar nuevas dinámicas sociales y económicas, locales y regionales, garantizando el aprovechamiento racional de los espacios con potencial económico y socio cultural de la provincia de Antabamba.

En éste contexto, las características del Espacio físico y de relieve de la provincia , tienen una influencia determinante en su desarrollo vial dificultando la construcción de carreteras, fundamentalmente por la presencia de zonas rocosas, que exigen de inversiones muy cuantiosas (se suma a ello la falta de atención financiera desde el Gobierno Central, Regional y Local, con destino a Proyectos Viales) es preciso indicar que el deslizamiento de las mismas, se constituye en un peligro permanente.

#### 1.4. ANALISIS DE LOS ASPECTOS DEMOGRÁFICOS

La población del departamento de Apurímac se ha caracterizado por concentrar gran porcentaje de ésta en el área rural, muestra una tendencia decreciente lenta, esta población entre 1981 y 1993, experimentó una tasa de crecimiento promedio anual del 1.2% que fue inferior al crecimiento del promedio nacional (2.0%) , en el departamento de Apurimac las provincias de menor crecimiento fueron Antabamba y Aymaraes mostrando una tasa de crecimiento negativa -0.1.

La distribución de la población en el departamento de Apurímac no ha sido uniforme, existen contrastes en el nivel de vida y en las características socio-económicas que definen los patrones de asentamiento de la población. En Apurímac el año 2003, existen 470, 719 habitantes las provincias de Andahuaylas y Abancay concentran el 59.8 % de la población total del departamento, el resto de la población esta distribuida en las provincias de Chincheros (12.9 %), Cotabambas (11.4%), Grau (6.3 %), Aymaraes (6.7%) y Antabamba (2.9 %).



A nivel provincial se observa dos grupos : uno compuesto por las provincias de Antabamba y Abancay, donde la población es mayoritariamente urbana 61.4% y 56.3 % respectivamente y otro integrado por cinco provincias donde la población es principalmente rural, dentro del grupo con población mayoritariamente rural, se observan dos sub-grupos: en el primer sub-grupo con mas del 80% de población rural se ubican dos provincias: Chincheros con 84.2% y la provincia de Cotabambas con 81.6%; en el segundo grupo con población rural entre 60 y 80 % se encuentran 3 provincias Andahuaylas con 70.6% Grau con 68.9% y la provincia de Aymaraes con 60.7%.

CUADRO N° 20

POBLACION TOTAL Y TASAS DE CRECIMIENTO

Distrito	POBLACION				T C	POBLACION		TC
	1981	%	1993	%		2005	%	
Antabamba	4424	30.3	3729	29.9	-1.41	3343	25.5	0.87
El Oro	672	4.6	558	4.5	-1.54	509	3.9	0.88
Huaquirca	1728	11.8	1525	12.2	-1.04	1420	10.8	1.45
Juan Espinoza Medrano	2462	16.8	2147	17.2	-1.13	2286	17.4	1.15
Oropesa	2274	15.6	1989	16.0	-1.11	2806	21.4	1.10
Pachaconas	1451	9.9	1154	9.3	-1.89	1098	8.4	0.60
Sabaino	1602	11.0	1360	10.9	-1.36	1645	12.6	0.88
Prov. Antabamba	14613	100.0	12462	100.0	-1.32	13107	100.0	1.00

Fuente: INEI Censos Nacionales de Población 1972, 1981, 1993 y 2005

CUADRO N° 21

POBLACION TOTAL SEGÚN CENSO DEL 2005 EN EL

DEPARTAMENTO DE APURIMAC – 2005

PROVINCIA	POBLACION	%
ABANCAY	101728	24.28
ANDAHUAYLAS	145486	34.71
ANTABAMBA	13107	03.12
AYMARAES	32501	07.75
CHINCHEROS	52779	12.60
COTABAMBAS	46258	11.04
GRAU	26978	06.44
APURÍMAC	418,837	100.00

Fuente: INEI Resultados definitivos de los Censos Nacionales X de Población y V de Vivienda

CUADRO N° 22  
POBLACION TOTAL  
PROVINCIA DE ANTABAMBA – 2005

DISTRITO	POBLACION	%
Antabamba	3343	25.50
El Oro	509	03.88
Huaquirca	1420	10.86
Juan Espinoza Medrano	2286	17.44
Oropesa	2806	21.40
Pachaconas	1098	08.37
Sabaino	1645	12.55
ANTABAMBA	13107	100.00

Fuente: INEI Resultados definitivos de los Censos Nacionales X de Población y V de Vivienda

CUADRO N° 23  
POBLACION URBANA Y RURAL  
PROVINCIA DE ANTABAMBA

DISTRITO	URBANA		RURAL		TOTAL	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Antabamba	7655	61.4	4807	38.6	12462	100
Antabamba	2283	61.2	1446	38.8	3729	100
El Oro	415	74.4	143	25.6	558	100
Huaquirca	921	60.4	604	39.6	1525	100
Juan Espinoza Medrano	1826	85.0	321	15.0	2147	100
Oropesa	573	28.8	1416	71.2	1989	100
Pachaconas	843	73.1	311	26.9	1154	100
Sabaino	794	58.4	566	41.6	1360	100

FUENTE: INEI, Censos IX de Población y IV de Vivienda, 1993.

## CUADRO N° 24

DENSIDAD DEMOGRÁFICA POR DISTRITOS  
PROVINCIA DE ANTABAMBA

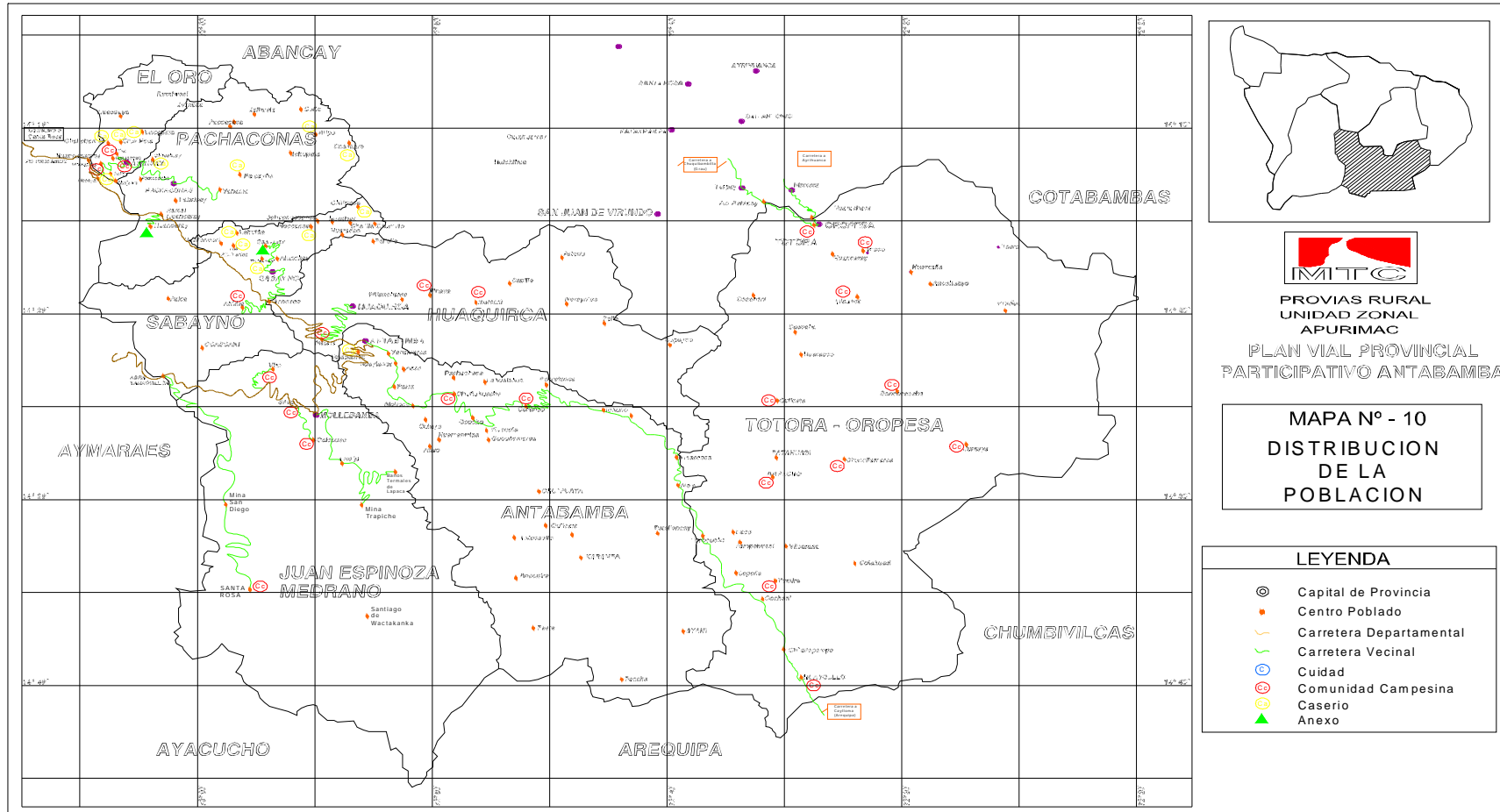
DISTRITO	POBLACION 2005	SUPERFICIE KM2	DENSIDAD (Hab/Km2)
Antabamba	3343	603.76	5.5
El Oro	509	337.6	1.5
Huaquirca	1420	68.81	20.6
Juan Espinoza Medrano	2286	623.22	3.7
Oropesa	2806	1180.12	2.4
Pachaconas	1098	226.73	4.8
Sabaino	1645	178.77	9.2
<b>ANTABAMBA</b>	<b>13107</b>	<b>3219.01</b>	<b>4.1</b>

FUENTE: Calculado con Información del INEI, Y Compendio Estadístico Departamental de Apurímac 2003

En cuanto se refiere a la densidad poblacional se puede afirmar que la superficie de La Provincia de Antabamba es de 3 219.01 Km<sup>2</sup>, los resultados preliminares del Censo 2005 muestran que la población total provincial es de 13107 Hab. alcanzando una densidad poblacional promedio Provincial de 4.1 Hab/Km<sup>2</sup>. El Distrito que mayor densidad poblacional tiene es Huaquirca con 20.6 Hab/Km<sup>2</sup>, seguido por el distrito de Sabaino con 9.2 hab/Km<sup>2</sup> y en tercer lugar se ubica la Capital Antabamba con 5.5 Hab/Km<sup>2</sup>, continúan en orden de importancia los distrito de Pachaconas, Juan Espinoza Medrano, Oropesa y El Oro, con 4.8, 3.7, 2.4, 1.5 Hab/Km<sup>2</sup>, respectivamente.



Mapa N° 10: Distribución de la Población por Nivel Organizacional.



## CUADRO N° 25

POBLACIÓN POR CENTROS POBLADOS, CASERIOS Y ANEXOS POR  
DISTRITOS- 2005

## DISTRITO: ANTABAMBA

NOMBRE	AREA	CATEGORIA	POBLACION
Chuño Huaño		Comunidad Campesina	1059
Curando		Comunidad Campesina	393
Chunchumayo		Caserío	100
Mollocco		Caserío	125
Collpa		Caserío	150
Tatapampa		Caserío	75

FUENTE: Ministerio de Salud, Antabamba

## DISTRITO: EL ORO

NOMBRE	AREA	CATEGORIA	POBLACION
Ayahuay		Comunidad Campesina	250
Miscapata		Comunidad Campesina	120
Chaccama		Comunidad Campesina	75
Atiso		Comunidad Campesina	39
Buenavista		Comunidad Campesina	41
Collpa		Caserío	5
Uncapata		Caserío	5
Huaranca		Caserío	5
Cruzpata		Caserío	5
Challabamba		Caserío	5

## DISTRITO: JUAN ESPINOZA MEDRANO

NOMBRE	AREA	CATEGORIA	POBLACION
Sillo		Comunidad Campesina	300
Vito		Comunidad Campesina	200
Calcauso		Comunidad Campesina	272
Santa Rosa		Comunidad Campesina	385
Huactacanca		Caserío	8

## DISTRITO: HUAQUIRCA

NOMBRE	AREA	CATEGORIA	POBLACION
Matara		Comunidad Campesina	250
Sullcaire Alto		Comunidad Campesina	80
Finaya		Comunidad Campesina	80
Mutcani		Comunidad Campesina	80

## DISTRITO: OROPESA

NOMBRE	AREA	CATEGORIA	POBLACION
Huachullo		Com. Campesina	192
Yumire		Com. Campesina	172
Ampacho		Com. Campesina	80
Chicllamarca		Com. Campesina	80
Kilcata		Com. Campesina	184
Ccasccaña		Com. Campesina	168
Soncoccocha		Com. Campesina	180
Itaña		Com. Campesina	80
Juntaya		Com. Campesina	120
Coyllullo		Com. Campesina	88
Allauca		Com. Campesina	92
Ancco		Com. Campesina	60
Oropesa		Com. Campesina	520

## DISTRITO: PACHACONAS

NOMBRE	AREA	CATEGORIA	POBLACION
Huancaray		Anexo	500
Millpo		Caserío	100
Chancara		Caserío	70
Pallcaño		Caserío	120
Chirchuay		Caserío	72

## DISTRITO: SABAYNO

NOMBRE	AREA	CATEGORIA	POBLACION
Antilla		Comunidad Campesina	450
San Juan		Anexo	160
Chillpaca		Caserío	80
Noccansa		Caserío	80
Lahuiña		Caserío	32
Ticlla		Caserío	48
Yanacollpa		Caserío	40
Titircomanin		Caserío	80

CUADRO N° 26  
MOVIMIENTOS MIGRATORIOS DEL DEPARTAMENTO DE  
APURÍMAC

Provincia de Residencia	Migración 1988-1993 (miles)			Tasa		
	Saldos Migratorios	Inmigración	Emigración	Migración Neta	Inmigración	Emigraciones
Abancay	-1.3	10	11.3	-3.2	25.1	28.3
Andahuaylas	-8.2	6	14.2	-15.1	11.0	26.1
Antabamba	-1.4	1	2.4	-28.8	13.7	42.4
Aimaraes	-4.2	2.2	6.4	-32.1	17.2	49.3
Chincheros	-1.7	2.1	3.8	-8.7	10.1	18.9
Cotabambas	-3.0	1.6	4.6	-17.6	9.1	26.7
Graú	-3.3	1.4	4.7	-27.5	11.9	39.3

FUENTE: INEI, UNFPA, Migraciones Internas del Perú, 1995

En el Contexto Departamental, debido a múltiples problemas de carácter social (terrorismo) y económico (falta de capacidad económica para subsistir como consecuencia del terrorismo), se ha presentado el fenómeno migratorio, específicamente en la provincia de Antabamba, se puede observar, que entre 1988 y 1993 (última información Oficial del INEI), presenta una alta Tasa Migratoria Neta de -28.8.

CUADRO N° 27

MOVIMIENTOS MIGRATORIOS POR SEXO  
PROVINCIA DE ANTABAMBA

Provincia de Residencia	Migración 1988-1993 (miles)			Tasa		
	Saldo Migratorios	Inmigración	Emigración	Migración Neta	Inmigración	Emigración
Antabamba	-1.4	1	2.4	-28.8	13.7	42.4
Hombres	-1.8	0.4	2.2	-26.8	15.5	42.3
Mujeres	-0.9	0.3	1.2	-26.8	15.5	42.3

FUENTE: INEI, UNFPA, Migraciones Internas del Perú, 1995

## 1.5 ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS SOCIALES

### 1.5.1 Niveles de Pobreza

El reconocimiento es de que una de las causas fundamentales de los niveles de pobreza en el ámbito geográfico de la Provincia de Antabamba, es el aislamiento geográfico dado por la falta de accesibilidad vial, esta situación no permite que los pobladores de los diferentes distritos, puedan insertarse de manera efectiva en la economía de mercado y el acceso a los servicios básicos.

En efecto, los pobres de los distritos más alejados y sin vías de comunicación, tienen mayores dificultades para llevar sus productos al mercado, para ir a la escuela y para hacerse atender por un profesional de salud cuando esta enfermo. Debido a ello sus capacidades humanas y productivas se encuentran limitadas.

En la provincia de Antabamba, los siete distritos enfrentan graves problemas de accesibilidad especialmente, en el periodo de lluvias meses de Diciembre, Enero, Febrero, Marzo y hasta la primera quincena de Abril, su vía principal de acceso es trocha carrozable y caminos de herradura

coincidente con el periodo de cosecha , generalmente se encuentran inhabilitados, esta es la mejor época en la cual pueden comercializar sus productos como maíz, papa, ollucos , fruta ( tunas, duraznos, paltas, pacayes, peras etc) y no lo hacen por el problema vial, los accesos a todo el territorio de la provincia de Antabamba, se realiza en su mayoría por caminos vecinales, existiendo sólo una carretera afirmada, (Tramo Aparaya-Caraybamba- Mollebamba y Antabamba) como consecuencia de falta de accesibilidad, sumado a los niveles de desnutrición superiores a 50% y la falta de acceso mínimo a los servicios básicos se genera pobreza en la Provincia.

CUADRO N° 28

INDICE DE POBREZA POR PROVINCIAS DEL DEPARTAMENTO DE APURÍMAC

PROVINCIA	ESTRATO
Abancay	Regular
Andahuaylas	Pobre
Antabamba	Muy Pobre
Aimaraes	Pobre
Cotabambas	Extrema Pobreza
Chincheró	Muy Pobre
Grao	Pobre

FUENTE: Mapa de Pobreza FONCODES, MINDES - Apurímac

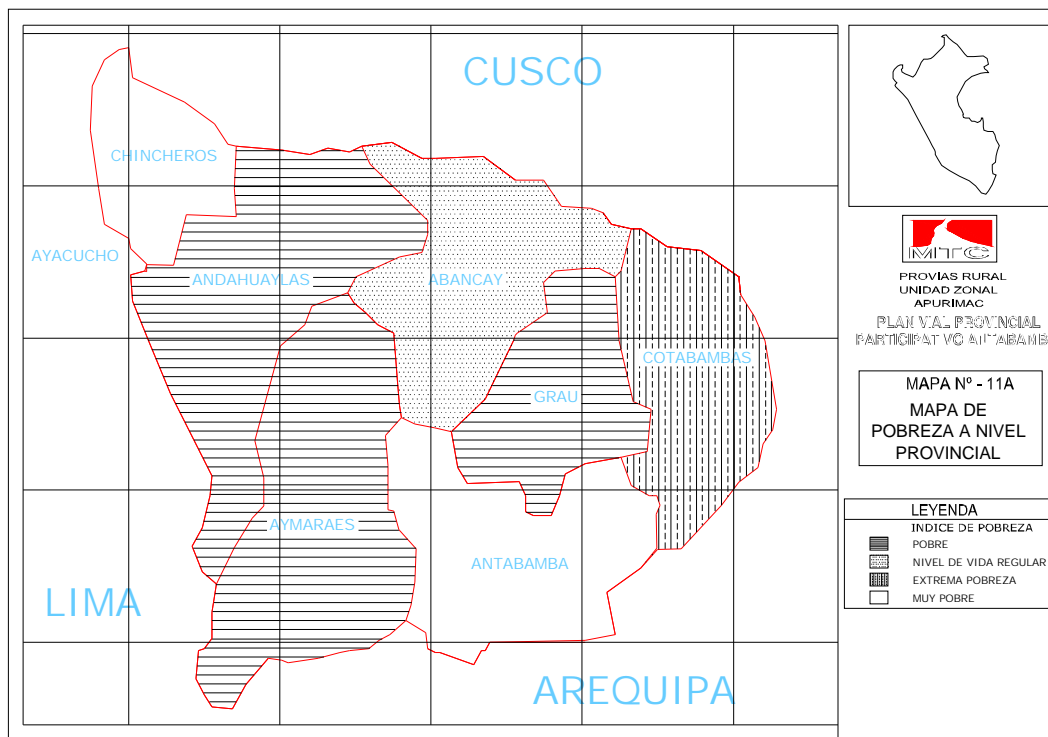
CUADRO N° 29

INDICE DE POBREZA POR DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA

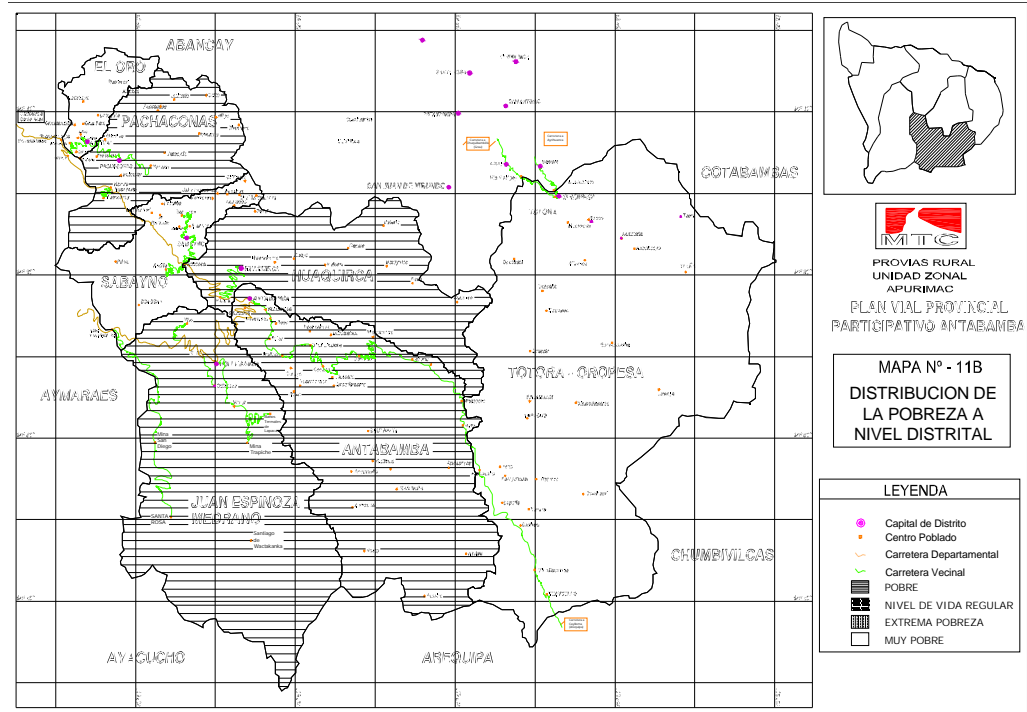
DISTRITO	ESTRATO
Antabamba	Pobre
El Oro	Pobre
Huaquirca	Pobre
Juan Espinoza Medrano	Muy Pobre
Oropesa	Muy pobre
Pachaconas	Pobre
Sabaino	Muy Pobre

FUENTE: Mapa de Pobreza FONCODES, MINDES – Apurímac

Mapa N° 11 A: Pobreza a Nivel Provincial



Mapa N° 11 B: Pobreza a Nivel Distrital.



En la provincia de Antabamba los distritos de mayor índice de pobreza son: Juan Espinoza Medrano con una tasa de pobreza del 41.7%, Sabayno con una tasa de pobreza de 39.8 % , Totorá Oropesa con una tasa de pobreza de 39.6 %, sus posibilidades de desarrollo dependen de la promoción de un conjunto de actividades que permitan aprovechar las ventajas comparativas generadas por las condiciones ecológicas y geográficas ( diversidad climática y cercanía a mercados potenciales), para superar ello estratégicamente es necesario enfrentar lo siguiente:

- Mejorar la débil integración con mercados del país poniendo énfasis en la competitividad local y regional.
- En esa perspectiva se requiere desarrollar un sistema vial longitudinal, que integre las provincias Altas del Cusco y Apurímac (Espinar, Santo Tomás del departamento del Cusco y Cotabambas, Grau, Antabamba y Aymaraes de Apurímac) como corredores de producción de camélidos sudamericanos, de tubérculos andinos y de ganado vacuno.
- Mejorar los sistemas viales transversales a la vía asfaltada Cusco-Abancay-Lima.
- Desarrollar sistemas de comercialización de los productos agropecuarios y en simultáneo las tecnologías de producción.

#### 1.5.2. Atención de la Red Vial Provincial a los Servicios Básicos de Educación y Salud

##### 1.5.2.1. Servicios de Salud

Las zonas que presentan indicadores agudos de pobreza (en el caso de Antabamba toda la provincia) deben ser tomadas en cuenta en los planes viales provinciales y distritales, a cargo de los Gobiernos Locales, con la finalidad de que se generen las condiciones necesarias que permitan el acceso de las poblaciones pobres a los servicios básicos y a los mercados procurando su integración económica y social mediante su articulación a la red vial departamental.

La salud de los pobladores es atendida en establecimientos (Infraestructura física) que no cuentan con los servicios mínimos necesarios como agua,



desagüe, dicha situación abona a la posibilidad de riesgos en la calidad del servicio de salud, la situación se acentúa en establecimientos que tienen el nivel de Centro de Salud como Huancaray, Antilla y Antabamba de este último si bien cuenta con los servicios de agua y desagüe, estos se hallan muy deteriorados y algunos inservibles.

Cabe resaltar que en el Puesto de Salud de Oropesa, cuenta todos los servicios básicos logrados por gestión de sus autoridades y de la población organizada.

CUADRO N° 30  
ACCESO A SERVICIOS BASICOS POR ESTABLECIMIENTOS  
DE SALUD

Establecimientos de Salud	Agua	Desagüe	Energía Eléctrica	Ambulancia	Motocicleta	Radio Comunicación
Hosp. Antabamba	Si*	Si	Si	Si	No	Si
P.S. Curando	No	No	No	No	No	Si
P.S. Chuñohuacho	Si	Si	No	No	No	No
P.S. Ayahuay	Si	Si	Si	No	Si	Si
P.S. Huaquirca	Si	No	Si	No	Si	No
P.S. Matara	Si	No	Si	No	No	No
C.S. Mollebamba	Si	Si	Si	Si**	Si	Si
P.S. Calcauso	Si	Si	Si	No	Si	No
P.S. Vito	Si	No	Si	No	No	No
P.S. Silco	Si	Si	Si	No	No	No
C.S. Pachaconas	Si	No	Si	Si**	Si	Si
C.S. Huancaray	No	No	No	No	No	No
C.S. Antilla	No	Si	Si	No	No	No
C.S. Sabayno	Si	Si	Si	No	Si	Si
P.S. Oropesa	Si	Si	Si	Si	Si	Si
P.S. Yumire	No	No	No	No	No	No

FUENTE: Hospital de Apoyo N° 6 de Antabamba, 2004.

\* Servicio de Agua deteriorada.

\*\* Camioneta.

En la actualidad la provincia cuenta con una población de 1300 asegurados, el 85% son maestros y el 15% pertenecen a otros sectores como agricultura, municipalidad y otros proyectos privados y públicos.

Los recursos humanos que prestan los servicios de salud son mayormente técnicos en enfermería registrando un promedio de 32.7 por cada 10,000 habitantes, en tanto que el personal médico y de enfermeras registra en

promedio 5.2 profesionales por cada 10,000 habitantes, por tanto se hace necesario dotar por lo menos al Hospital de apoyo principal ( Antabamba) con profesionales de especialidad tales como médicos, pediatras, neumólogos por ser estas áreas médicas las que presentan las mayores cifras de prevalencia de morbilidad a nivel de la provincia, así como la capacitación y actualización de los profesionales médicos que permitirán una mejor calidad de diagnóstico de casos y resolución de las principales causas de mortalidad.

La atención en el Hospital de Apoyo de Antabamba esta dado por un médico Serumista y una enfermera titulada

La Esperanza de vida al nacer en el departamento de Apurímac es de 67.2 años, el promedio de vida de las mujeres es mayor que la de los varones<sup>5</sup>

La Tasa Global de fecundidad para el periodo 2000-2005 es de 4.2 hijos por mujer su proyección para los próximos años grafica una curva descendente llegando en el periodo 2010-2015 a 3.3 hijos por mujer, los mayores niveles de tasa global de fecundidad se presenta en aquellas mujeres sin nivel de educación, las mujeres con solo educación primaria y/o secundaria también poseen altas tasas de fecundidad, el tener una educación superior es un indicador de una tasa de fecundidad menor.<sup>6</sup>

La Tasa Bruta de natalidad.- En el departamento de Apurímac ENDES del 2000, nos muestra una Tasa Bruta de Natalidad (TBN) de 25.7por cada mil habitantes. En el periodo1993-1996 se ha calculado en 30.9, esta cifra (proyectada) sitúa al departamento en el estrato más alto a nivel nacional por el número de nacimientos.<sup>6</sup>

Las principales causas de Morbilidad Infantil en la Provincia de Antabamba son las Infecciones Respiratorias Agudas (IRA), e Infecciones Diarreicas Agudas (EDA).

---

<sup>5</sup> INEI Implicancias Socio económicas del futuro crecimiento demográfico departamental 1995-2015

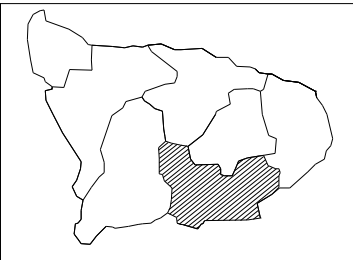
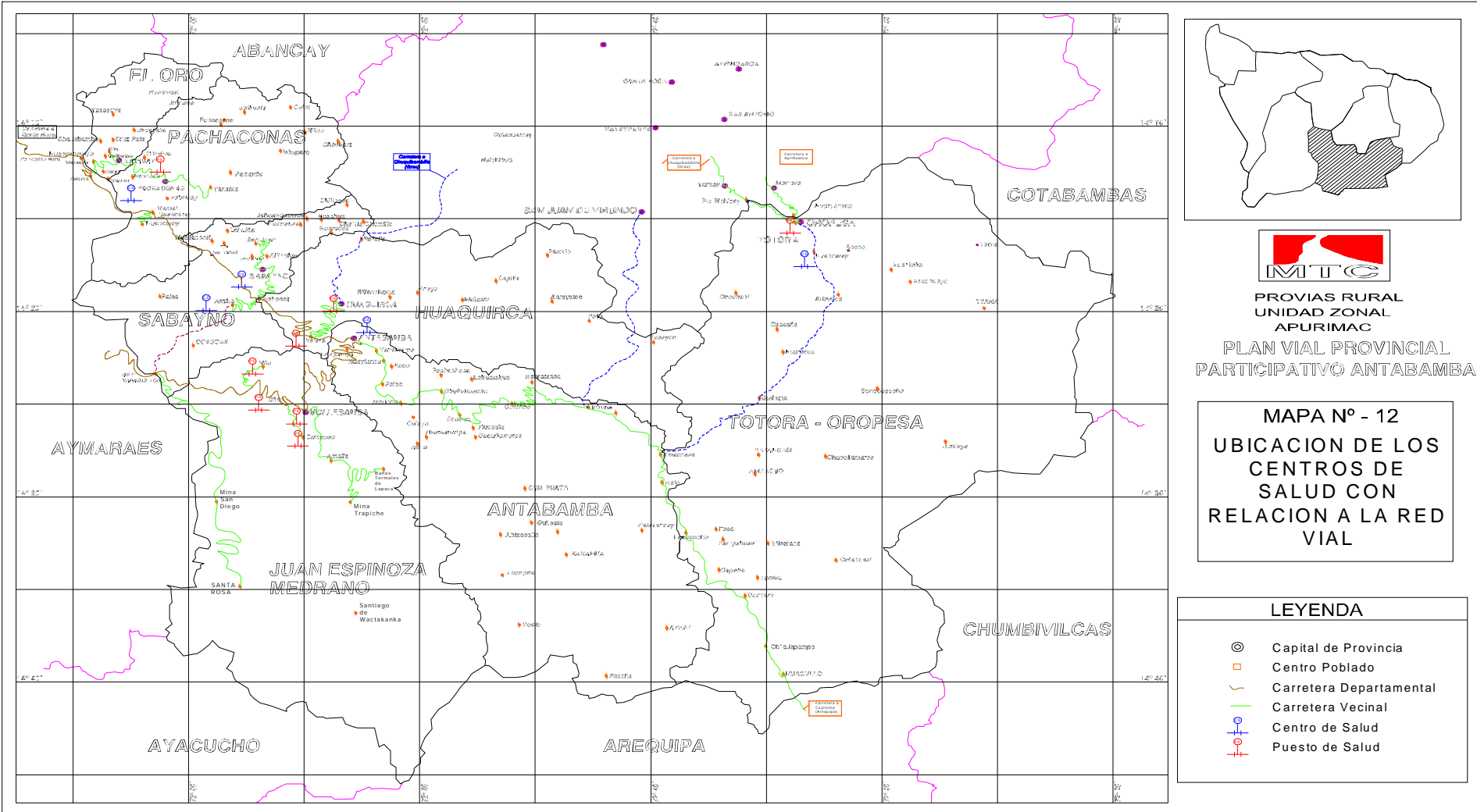
La Desnutrición Infantil constituye uno de los Problemas serios de Salud Pública en la Provincia, el promedio de desnutrición crónica es de 82.5 % , siendo los distritos de Sabayno, Juan Espinoza Medrano y Huaquirca, calificados en el nivel de Alto riesgo, de acuerdo a la información facilitada por el MINSA (Hospital de Antabamba) se observa que el distrito de Antabamba, muestra excesivo nivel de Desnutrición Infantil Crónica, seguido por los distrito de El Oro, Huaquirca, Juan Espinoza Medrano, Pachaconas, Oropesa y Sabayno con 79.60%, 78.60%, 74.80%, 70.80%, 63.50%, respectivamente, mostrando un comportamiento similar a nivel de toda la Provincia, lo que corrobora de manera tácita la ubicación de la Provincia dentro del Mapa de la Pobreza, la mencionada situación pone en riesgo el futuro de la vida y desarrollo de sus pobladores.

De otro lado la Mortalidad Infantil muestra un promedio de 29.76/1000 inferior al promedio regional (60/1000) y nacional (37/1000), según la Dirección Nacional de Salud, la zonas de mediano riesgo son las Provincias de Antabamba, Pachaconas, Juan Espinoza Medrano, Sabayno y El Oro.

CUADRO N° 31  
RECURSOS HUMANOS POR ESTABLECIMIENTOS DE SALUD

Establecimientos de Salud	Médicos	Enfermeras	Obstetricas	Odontólogos	Técnicos
Hosp. Antabamba	2	2	1	2	13
P.S. Curando	-	-	-	-	2
P.S. Chuñohuacho	-	-	-	-	2
P.S. Ayahuay	-	-	-	-	2
P.S. Huaquirca	1	1	1	-	1
P.S. Matara	-	-	-	-	1
P.S. Mollebamba	1	-	-	-	2
P.S. Calcauso	-	-	-	-	2
P.S. Vito	-	-	-	-	2
P.S. Silco	-	-	-	-	1
C.S.Pachaconas	1	1	1	-	1
C.S.Huancaray	-	-	-	-	1
C.S. Antilla	-	-	-	-	1
C.S.Sabayno	-	-	-	-	2
P.S. Totorá Oropesa	1	1	1	-	3
TOTAL	6	6	4	1	38

FUENTE: Dirección Regional de Salud de Apurímac 2006



PROVIAS RURAL  
 UNIDAD ZONAL  
 APURIMAC  
 PLAN VIAL PROVINCIAL  
 PARTICIPATIVO ANTABAMBA

MAPA N° - 12  
 UBICACION DE LOS  
 CENTROS DE  
 SALUD CON  
 RELACION A LA RED  
 VIAL

CUADRO N° 32

## ESPERANZA DE VIDA GLOBAL Y POR GÉNERO

NIVEL	E.V.G.	MUJER	VARON
Perú	69.8	72.4	67.3
Apurímac	63.7	66.1	61.3
Antabamba	64.5	64.0	63.0

FUENTE: INEI Proyecciones Departamentales de Población 1995-2010.

CUADRO N° 33

## DESNUTRICIÓN INFANTIL CRÓNICA POR DISTRITOS

Districtos Años	Antabamba	El Oro	Huaquirca	J.E. Medrano	Oropesa	Pachaconas	Sabaync
1993	82.50	79.60	78.60	74.80	70.80	70.80	63.50
Nivel de Riesgo	Alto	Alto	Alto	Mediano	Mediano	Mediano	Mediano

FUENTE: INEI 1993

## 1.5.2.2. Servicios de Educación

La provincia de Antabamba cuenta con 83 centros educativos los mismos que atienden a una población de 5,200 alumnos. Los centros educativos de nivel primario son de carácter unidocente y/o multigrado en gran porcentaje ubicándose en caseríos y anexos, por lo general estos centros educativos presentan dificultades en infraestructura, servicios básicos, material pedagógico y mobiliario.

CUADRO N° 34

## ANALFABETISMO GLOBAL Y POR GÉNERO 1993-2001

	1993			2001		
	Global	Varón	Mujer	Global	Varón	Mujer
Perú	12.7	7.1	18.3	9.5	5	15.5
Apurímac	36.5	21.5	51.5	24.1	11.3	36.9
Antabamba	37.4	19.2	55.8	27.7	s/i	s/i

FUENTE: INEI 1993, MINSA, Indicadores de Educación 2001

El alto nivel de Analfabetismo de los pobladores (tanto varones como mujeres), influyen negativamente acentuando aun más los niveles de pobreza.

CUADRO N° 35  
CENTROS EDUCATIVOS POR DISTRITOS Y NIVEL

Niveles/Distritos	Inicial	Primaria	Secundaria	Superior Técnico
Antabamba	3	12	1	1
El Oro	1	2	1	0
Huaquirca	2	7	1	0
Juan Espinoza Medrano	4	10	1	0
Pachaconas	2	6	1	0
Sabayno	3	6	1	0
Tотора Oropesa	2	13	2	0
Total	17	57	8	1

CUADRO N° 36  
POBLACION ESCOLAR POR NIVEL Y GÉNERO

Nivel/Distrito	Inicial			Primaria			Secundaria		
	T	V%	M%	T	V%	M%	T	V%	M%
Antabamba	156	48.7	51.2	855	49.9	50.0	400	56.5	43.5
El Oro	14	42.8	57.1	114	53.5	46.5	107	67.2	32.7
Huaquirca	58	53.4	46.5	356	48.9	51.1	96	65.6	34.4
J. E. Medrano	92	48.9	51.0	618	50.2	49.8	196	60.0	40.0
Oropesa	49	46.9	53.0	591	48.9	51.0	132	51.4	48.6
Pachaconas	47	53.1	46.8	275	53.0	46.9	108	59.8	40.2
Sabayno	73	49.3	50.6	377	49.3	50.7	181	64.8	35.2
TOTAL	489			3186			1220		

FUENTE: Dirección Regional de Apurímac, 2006

CUADRO N° 37  
ALUMNOS MATRICULADOS EN PRONOEI DE LA PROVINCIA DE  
ANTABAMBA

PRONOEI	TOTAL		
	Total	Hombres	Mujeres
Collpa	13	04	09
Ccocho	12	07	05
Curando	15	09	06
Acullia	15	09	06
Finaya	12	09	03
Mutcani	15	08	07
Tintircumani	14	07	07
Noccansa	13	03	10
Jatun Orcco	18	08	10

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

Huacullo	15	06	09
Miscapata	13	07	06
Palcayño	13	08	05
Millpo	15	09	06
TOTAL	183	94	89

FUENTE: Oficina Zonal de Educación – Antabamba, 2006

CUADRO N° 38  
ALUMNOS MATRICULADOS EN CENTROS EDUCATIVOS  
INICIALES DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA

PRONOEI	TOTAL		
	Total	Hombres	Mujeres
Antabamba	82	38	44
Huaquirca	49	24	26
Antilla	28	13	15
Mollebamba	24	14	10
Pachaconas	30	16	14
Ayahuay	14	8	6
Sabayno	36	11	27
Calcauso	16	8	8
Huancaray	23	9	14
Silco	24	10	14
Vito	22	15	7
Mollocco	16	8	8
Matara	16	9	5
Chuñoahuacho	20	11	9
Antabamba	46	21	25
San Juan	17	9	8
TOTAL	464	224	240

FUENTE: Oficina Zonal de Educación – Antabamba, 2006

CUADRO N° 39  
ALUMNOS MATRICULADOS POR CENTRO EDUCATIVO  
A NIVEL PRIMARIA EN LA PROVINCIA DE ANTABAMBA

Centro Poblado	Total		
	Total	H	M
Antabamba	160	82	78
Antabamba	208	112	96
Antabamba	243	121	122
Chuñoahuacho	110	57	53
Curanco	11	5	6
Mollocco	18	7	11

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

Ayahuay	78	44	34
Huaquirca	143	79	64
Huaquirca	103	55	48
Matara	28	12	16
Mollebamba	106	54	52
Calcauso	121	59	62
Silco	94	50	44
Vito	112	53	59
Pachaconas	80	80	0
Pachaconas	85	0	85
Huancaray	48	24	24
Sabayno	194	108	86
Antilla	69	36	33
San Juan	33	18	15
Lahualahua	0	0	0
Quelamarca	12	8	4
Tatapampa	9	3	6
Ccarampa	6	2	4
Miscapata	17	12	5
Mutcani	15	7	8
Huactacanca	8	5	3
Santa Rosa	18	8	10
Palcayño	12	9	3
Secceña	12	5	7
Millpo	10	4	6
Chircahuay	16	10	6
Yanacollpa	10	5	5
Chillpacca	12	7	5
Yumire	0	0	0
Huaccullo	60	30	30
Malo	15	10	5
Acullia	14	8	6
Pampayupa	12	7	5
Ampacho	15	7	8
Finaya	16	7	9
Noccansa	14	6	8
TOTAL	2347	1216	1131

FUENTE: Oficina Zonal de Educación – Antabamba, 2006



CUADRO N° 40  
ALUMNOS MATRICULADOS POR CENTRO EDUCATIVO A NIVEL  
SECUNDARIO DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA

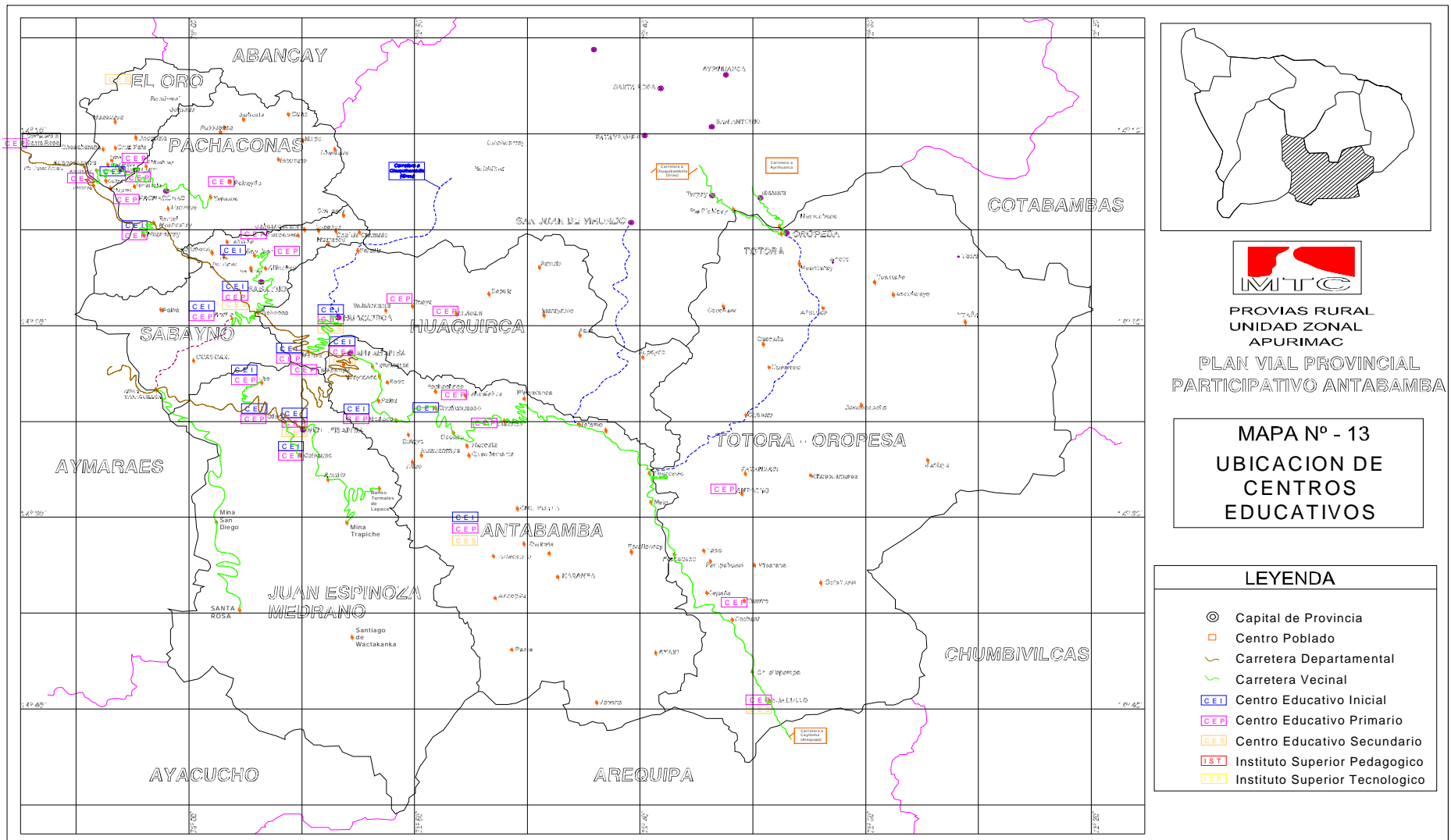
Centro Poblado	Total		
	Total	H	M
Antabamba	464	244	190
Mollebamba	176	100	76
Huaquirca	106	70	36
Sabayno	105	62	43
Pachaconas	137	80	48
El Oro	87	51	36
Huacullo	0	0	0
Total	1045	616	429

FUENTE: Oficina Zonal de Educación – Antabamba, 2006

#### Deserción Escolar

Los promedios de deserción escolar en la Provincia de Antabamba, nos muestra que de cada 100 alumnos, desertan 7.4 en el nivel Inicial, 9.2 en el nivel primario y 15.4 en el nivel Secundario, las razones que motivan el retiro o deserción el nivel Primario esta relacionado con la asignación (a los estudiantes) de responsabilidades domésticas, agrícolas y pecuarias, los que se acentúan en determinados períodos del año.

Mientras que en el Nivel secundario la deserción escolar es motivada, por situaciones de oportunidades económicas y empleo, dando lugar a la migración temporal y en ocasiones de manera definitiva, los lugares de destino en mayor porcentaje son las ciudades de: Abancay, Cusco, Arequipa y Lima.



La iniciación sexual de los adolescentes también se constituye en un motivo para incrementar porcentajes de deserción escolar, con mayores repercusiones negativas de escolaridad y salud en la población escolar femenina.

CUADRO N° 41  
DESERCIÓN ESCOLAR GLOBAL POR NIVEL Y GÉNERO

Nivel	Total		Varones		Mujeres	
	N°	%	N°	%	N°	%
Inicial	37	7.4	20	54.0	17	45.9
Primaria	392	9.2	198	50.5	194	49.4
Secundaria	99	15.0	61	61.6	38	38.3

FUENTE: DRE Apurímac 2002.

## 1.6. ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS

### 1.6.1. Estructura de la Producción.

#### 1.6.1.1. Producción Agropecuaria

La estructura productiva de la provincia de Antabamba es eminentemente agropecuaria, con economía de autoconsumo o de subsistencia con bajos niveles de producción y productividad., solo el 2% de tierras del total de la Provincia tienen aptitud para uso agrícola.

La producción agropecuaria es la base de la economía de la provincia, esta está relacionada a la oferta de recursos existentes a lo largo de las cuatro sub-cuencas: Totorá, Oropesa, Antabamba y Mollebamba, en la parte alta se desarrolla la actividad pecuaria, mientras que en la parte baja de los distritos (quebradas y valles) gana gradualmente prioridad la agricultura.

La producción pecuaria se desarrolla entre los 3600 a 4800 m.s.n.m. un 70% del total provincial esta dedicada a la crianza de camélidos sudamericanos consecuentemente se comercializa fibra y una parte pequeña se dedica a la crianza de ovinos, una parte de la fibra obtenida tanto de camélidos y ovinos es transformada de manera artesanal especialmente por las mujeres

produciéndose chompas, ponchos, frazadas, llicllas las que son comercializadas y utilizadas para el uso de las familias.

El volumen de producción anual por todos los cultivos: Cebada, haba, maíz, olluco, papa en promedio alcanza a 2000 toneladas métricas.

Como se puede observar en el cuadro siguiente la tierras con aptitud agrícola apenas alcanza al 2% del total provincial (7044 Hás), dentro de este mínimo porcentaje 3768.41 Hás (el 53.49 %) se encuentran en descanso, dedicando solamente 2952.44 Hás ( 41.91%) para cultivos transitorios, en barbecho, cultivos permanentes, pastos cultivados, cultivos forestales y cultivos asociados, el 4.06 % restante se encuentra en la situación de terrenos agrícolas no trabajados .

CUADRO N° 42  
APTITUD DE LA TIERRA

TIERRAS		Ha	%
Superficie Agrícola		7044	2
Cultivos Transitorios	2 577.46		
En barbecho	190.42		
En descanso	3 768.41		
Agrícola no Trabajada	323.69		
Cultivos Permanentes	13.51		
Pastos Cultivados	1.75		
Cultivos Forestales	4.12		
Cultivos Asociados	165.18		
Pastos Naturales			
Montes y Bosques		132333	37
Otros		79686	22
TOTAL		361352	100

FUENTE: INEI, III Censo Nacional Agropecuario, 1996

#### 1.6.1.2. Producción Agrícola

La producción agrícola es variada con fluctuaciones de campaña a campaña, esta es definida por el tipo de cultivo de rotación, por la existencia y manejo de pisos diversos complementados por las agroclimáticas, el nivel tecnológico de producción es tradicional lo que limita su crecimiento y ha estancado su productividad pero al mismo tiempo es la actividad más importante.

Los escasos terrenos con clima favorable para la agricultura se encuentran ubicados en los valles de Huaquirca, Sabayno y El Oro, siendo los cultivos más representativos, maíz, papa, habas, oca, ollucos y cebada, casi la totalidad de la producción es destinada al sustento de las necesidades alimentarias de las familias (autoconsumo), comercializándose tan solamente el maíz en un promedio del 30% de la producción total, que dicho sea de paso en el mercado de Antabamba y Abancay tienen precios mínimos que no compensan los costos de producción y de transporte.

Existen estudios anteriores<sup>7</sup> que determinan que en la provincia de Antabamba, la agricultura asiste a un escenario de debilitamiento generalizado en sus sistemas productivos, este contexto es propiciado por la interacción de los diversos factores entre ellos:

- Su desarrollo bajo, cánones tecnológicos tradicionales caracterizados por el uso mínimo de insumos externos (plaguicidas, fertilizantes y fungicidas) alta prevalencia de enfermedades y plagas, labranza manual de la tierra y débiles infraestructuras de soporte.
- Inadecuada complementación con la crianza mixta de animales, en sistemas de pastoreo que en la actualidad limitan iniciativas de intensificación productiva con un debilitamiento generalizado en sus procesos organizativos.
- Deterioro de la producción y productividad influida por las condiciones de violencia socio política, vividas en la provincia.
- Carencia de recursos económicos y materiales para la autogestión, construcción comunitaria y mantenimiento de infraestructuras de soporte, que se reflejan en el deterioro o déficit de infraestructuras claves como los sistemas de riego.
- Reducción de la capacidad adquisitiva de las familias en general, como resultado de los procesos mencionados, que a su vez da como resultado una baja capacidad de inversión productiva.
- Pésima articulación con mercados regionales como consecuencia del deficiente sistema vial y de comunicaciones, que eleva costos y limita el manejo de un sistema de información de mercado representando desventajas para competir.

---

<sup>7</sup> Resultados de sondeo rural y rápido y talleres participativos del proceso de planificación concertado – Plan Estratégico de Desarrollo de la Provincia de Antabamba

- La existencia de fuertes conflictos por linderos a niveles interfamiliares, intercomunales hasta interdistritales, resta seguridad y genera desconfianza entre productores, acentuando las condiciones de deterioro productivo.
- Acentuado abigeato proveniente de otras zonas, que indirectamente influye en la toma de decisiones para la mejora productiva.

Lo manifestado genera la pérdida de interés generalizado en la productividad y capacidad de reacción ante las necesidades de cambio tecnológico que exigen las nuevas condiciones de mercado, reflejándose en una tendencia hacia la reducción de superficies de cultivo, pérdida en los niveles de productividad, reducción de la capacidad adquisitiva de las familias, contexto que abona en el incremento de la migración, búsqueda de otras actividades no agropecuarias, orientándose finalmente hacia una producción de subsistencia y sobrecarga de trabajo para las mujeres.

La situación descrita en el párrafo anterior, ha debilitado la actividad agrícola y las familias han aumentado su vulnerabilidad respecto a su seguridad alimentaria, reduciendo su capacidad de autoabastecerse en sus necesidades alimentarias básicas, propiciando a que cada vez más familias necesiten de programas asistenciales del estado, se acentúen los procesos migratorios masculinos hacia centros urbanos mayores (principalmente Lima), a que se incremente el desarrollo de otras actividades no agropecuarias, actualmente todas las familias manifiestan realizar otras actividades para equilibrar su economía (comercio de bienes y servicios).

La precariedad de los medios viales que conectan a los distritos alejados de los centros de consumo y los altos costos de transporte, impiden que los productores cultiven mayores extensiones, dado que su rentabilidad se reduce.

## CUADRO N° 43

## PRODUCCIÓN AGRICOLA POR DISTRITOS

## DISTRITO: ANTABAMBA

Productos Principales	Has. Cosechadas	Rendimiento	Producción (TM)
Cebada	40	0.60	24
Haba	27	0.65	18
Maíz	290	0.80	232
Olluco	20	2.50	23
Papa	174	3.30	522
TOTAL	551		819

FUENTE: Dirección Regional Agraria- Agencia Agraria Antabamba, 2005

## DISTRITO: HUAQUIRCA

Productos Principales	Has. Cosechadas	Rendimiento	Producción (TM)
Cebada	20	0.60	12
Haba	5	0.65	3
Maíz	131	0.80	105
Olluco	7	2.50	17
Papa	66	3.30	198
TOTAL	229		335

FUENTE: Dirección Regional Agraria- Agencia Agraria Antabamba, 2005

## DISTRITO: EL ORO

Productos Principales	Has. Cosechadas	Rendimiento	Producción (TM)
Cebada	6	0.6	4
Haba	3	0.65	2
Maíz	69	0.80	102
Olluco	4	2.5	10
Papa	26	3.30	69
TOTAL	108		256

FUENTE: Dirección Regional Agraria- Agencia Agraria Antabamba, 2005

## DISTRITO: JUAN ESPINOZA MEDRANO

Productos Principales	Has. Cosechadas	Rendimiento	Producción (TM)
Cebada	30	0.6	18
Haba	13	0.65	13
Maíz	106	0.80	85
Olluco	29	2.5	73
Papa	57	3.30	171
TOTAL	235		360

FUENTE: Dirección Regional Agraria- Agencia Agraria Antabamba, 2005

## DISTRITO: OROPESA

Productos Principales	Has. Cosechadas	Rendimiento	Producción (TM)
Cebada	38	0.60	23
Haba	26	0.65	17
Maíz	279	0.80	224
Olluco	19	2.50	22
Papa	167	3.30	503
TOTAL	530		789

FUENTE: Dirección Regional Agraria- Agencia Agraria Antabamba, 2005

## DISTRITO: PACHACONAS

Productos Principales	Has. Cosechadas	Rendimiento	Producción (TM)
Cebada	8	0.6	5
Haba	20	0.65	23
Maíz	270	0.80	94
Olluco	13	2.5	17
Papa	42	3.30	153
TOTAL	353		292

FUENTE: Dirección Regional Agraria- Agencia Agraria Antabamba, 2005



## DISTRITO: SABAYNO

Productos Principales	Has. Cosechadas	Rendimiento	Producción (TM)
Cebada	18	0.6	11
Haba	15	0.65	10
Maíz	97	0.80	78
Olluco	6	2.5	15
Papa	60	3.30	180
TOTAL	196		294

FUENTE: Dirección Regional Agraria- Agencia Agraria Antabamba, 2005

## CUADRO N° 44

## VOLÚMENES DE PRODUCCIÓN DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS AGRÍCOLAS

Distrito	PRINCIPALES PRODUCTOS (TM)				
	Papa	Maíz	Cebada	Haba	Olluco
Antabamba	522	232	24	18	23
El Oro	69	102	4	2	10
Huaquirca	198	105	12	3	17
Juan Espinoza Medrano	171	85	18	13	73
Oropesa					
Pachaconas	153	94	5	23	17
Sabaino	180	78	11	10	15
TOTAL					

FUENTE: Dirección Regional Agraria- Agencia Agraria Antabamba, 2005

A nivel provincial (en todos sus distritos), los productos que se producen, en orden de importancia son: Papa, Maíz, Cebada, Olluco y habas, con características de bajos rendimientos, dichos productos son destinados en mayor porcentaje al autoconsumo, en la situación actual no es posible diversificar la producción agrícola, debido a la falta de terrenos con aptitudes apropiadas para la producción de otros productos, así como que los pobladores de la provincia de Antabamba no tienen capacitación ni asistencia técnica para la atención de la mencionada actividad, otro de los grandes problemas es la falta de vías de comunicación, las que al existir

permitirían la aproximación (a los mercados) para comercializar sus productos, en la situación actual corren el riesgo de que sus productos no lleguen a los centros de comercialización en las mejores condiciones para ser vendidos, lo que en lugar de ayudarlos perjudica su situación económica.

CUADRO N° 45  
VOLUMENES DE PRODUCCIÓN  
Y VENTA DE PRODUCTOS AGRÍCOLAS

DISPONIBILIDAD DE VENTA AL MERCADO

- 70 % DE AUTOCONSUMO
- 30% PARA COMERCIALIZACION

Producto	Antabamba		El Oro		Huaquirca		Juan Espinoza Medrano		Oropesa		Pachaconas		Sabaino		Total Venta
	P	V	P	V	P	V	P	V	P	V	P	V	P	V	
Papa	522	156.6	69	20.7	198	59	171	51			153	46	180	54	387.9
Maíz	232	69.6	102	30.6	105	32	85	26			94	28	78	23.4	208.8
Cebada	24	7.2	4	1.2	12	3.6	18	5.4			5	1.5	11	3.3	22.2
Olluco	23	6.9	10	3	17	5.1	73	22			17	5.1	15	4.5	46.5
Haba	18	5.4	2	0.6	3	0.9	13	3.9			23	6.9	10	3	20.7
	819	245.7	187	56.1	335	101	360	108			292	88	294	88.2	686.1

FUENTE: Dirección Regional Agraria- Agencia Agraria Antabamba, 2005

Trabajo de Campo, Consultora PROVIAS RURAL

Por información de la oficina Zonal de Agricultura Antabamba, se conoce que de la Producción Agrícola total, el 70% es destinado al autoconsumo y que tan solamente el 30 % es destinado a la comercialización, los lugares donde expenden sus productos, son las ferias Agropecuarias y los mercados provinciales, distritales y Regionales, es preciso indicar que los precios de venta son muy bajos, que no compensan los Costos de Producción, así como el costo de transporte añadido.

CUADRO N° 46  
FLUJOS DE COMERCIALIZACION AGRÍCOLA

Distrito	Volumen de Venta	MERCADO EXTERNO			Mercado Interno
		Mercado Distrital	Mercado Provincial	Mercado Regional	
Antabamba	245.7	49.1	197	0	0
El Oro	56.1	11.2	44.9	0	0
Huaquirca	101	20.2	80.8	0	0
Juan Espinoza Medrano		0	0		0
Oropesa	108	21.6	86.4	0	0
Pachaconas	88	17.6	70.4	0	0
Sabaino	88.2	17.6	70.6	0	0
TOTAL				0	0

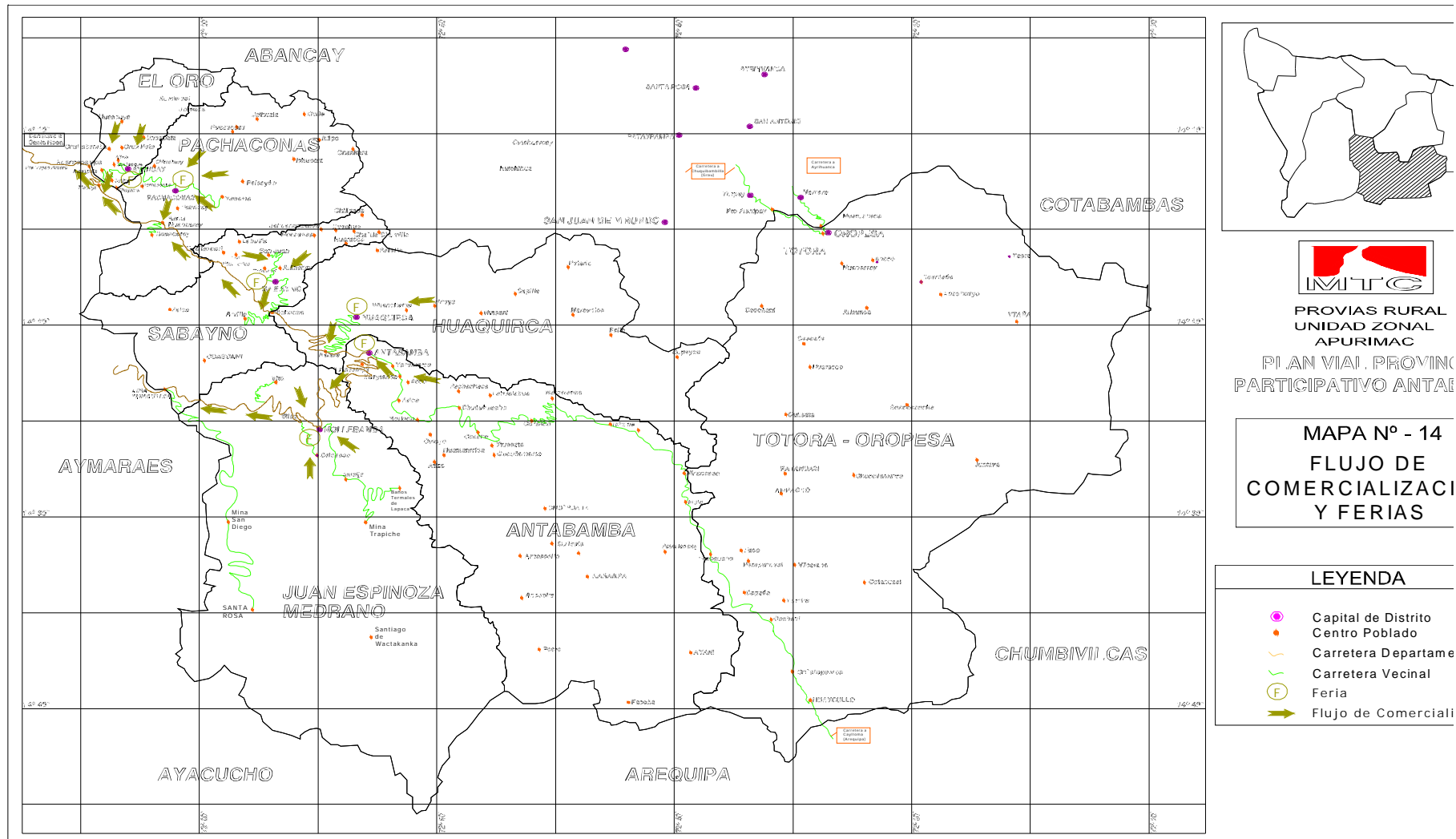
FUENTE: Dirección Regional Agraria- Agencia Agraria Antabamba, 2005  
Trabajo de Campo, Consultora PROVIAS RURAL

Los Flujos de Comercialización Agrícola están dados por, su realización fuera del ámbito de la Provincia (Mercados de Abancay y esporádicamente Lima), no existe comercialización al Interior de las Comunidades, anexos y caseríos, por cuanto cada familia produce para su autoconsumo.

#### 1.6.1.3. Producción Pecuaria.-

La actividad pecuaria es la actividad complementaria a la agrícola, por su importancia se constituye en una fuente principal de ingresos para los pobladores de esa zona, destaca la crianza mixta de camélidos sudamericanos, seguido de ovinos, vacunos criollos y equinos, la ganadería se desarrolla en base a la disponibilidad de pastos naturales de baja calidad, existe el problema de sobrepastoreo a cuya consecuencia se tiene bajos niveles de producción y productividad.

En la zona alta destaca la crianza mixta de alpacas seguido de vacunos, equinos, ovinos, utilizando estrategias y tecnología de crianza tradicionales no competitivas



en el mercado actual, existe un alto proceso de sobrepastoreo de sus praderas y degradación de la cobertura vegetal el que conlleva al deterioro de la producción en términos de calidad y cantidad.

En la crianza de alpacas la raza que tiene presencia mayoritaria es la Huacaya, con poblaciones menores de la raza Suri, el manejo de los hatos es generalmente deficiente, con alta incidencia de parásitos ante la casi generalizada carencia de manejo sanitario y genético dada la ausencia de programas y calendarios de manejo.

Aún con esas dificultades la explotación alpaquera tiene importancia estratégica desde el punto de vista social, económico y ambiental.

En los pisos de valle la ganadería se caracteriza por la crianza mixta de vacunos, ovinos porcinos y caprinos todos de raza criolla, sus índices de producción y productividad son muy bajos.

En la producción ganadera, existe un problema social por la alta incidencia del abigeato sumado a ello los conflictos por tierras, restan el interés de los pobladores por invertir en la mejora de la calidad o en otros insumos que permitan la atención de esta actividad (pasturas, infraestructura, medicinas etc.).

La organización para la atención de la actividad pecuaria en su generalidad es asumida por los miembros de la familia determinando responsabilidades al interior de ella, incluidos los hijos menores de edad y para efectos de la esquila se recurre al ayni o la minka no existe posibilidad de atender pagando jornales por cuanto las familias son extremadamente pobres

CUADRO N° 47  
POBLACION ALPAQUERA EN LA PROVINCIA

Distrito	Pastos (Ha)	Comunidad	Familias	Alpacas	Llamas
Antabamba				16,376	3,275
	24,126	Antabamba	122	7,926	1,585
		Chuñohuacho	40	5,200	1,040
		Curando	25	3,250	650
		Molloco	s/i	s/i	s/i
Huaquirca	12.369			6,000	1,200

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

		Huaquirca	60	6,000	1,200
Juan Espinoza Medrano	19,971			31,200	5,040
		Calcauso	120	10,800	2,160
		Silco	90	8,100	1,620
		Vito	40	3,600	720
		Mollebamba	30	2,700	540
Sabayno	8,043			5,000	1,000
		Sabayno	15	1,500	300
		San Juan	35	3,500	700
		Antilla	s/i	s/i	s/i
Oropesa	66,849			53,800	16,640
		Ccascaña	40	8,500	1,800
		Kilkata	46	8,000	3,500
		Sonccococha	45	4,000	1,000
		Juntaya	30	4,500	800
		Checlmarca	45	3,800	1,540
		Yumiri	48	7,000	2,000
		Ampacho	20	5,000	1,000
		Huacuyo	48	8,000	3,000
		Itaña	45	2,000	800
		Ccoyllullo	25	3,000	1,200
TOTAL	121,358		969	106,376	27,155

FUENTE: Diagnóstico del Sector Alpaquero de Apurímac, PASA 2001

CUADRO N° 48  
PRODUCCION PECUARIA ANTABAMBA

Distrito	Vacunos		Ovinos		Porcinos	
	1993	2001	1993	2001	1993	2001
Antabamba	4253	6100	14314	5220	12	400
El Oro	909	1998	459	1200	188	350
Huaquirca	2964	2320	2904	2800	37	320
J.E. medrano	4976	3200	4683	5200	95	300
Oropesa	2897	1500	7306	4000	13	200
Pachaconas	2514	3000	1338	1000	288	150
Sabaino	2535	4300	2281	2000	205	200
TOTAL	21048	22418	33285	21420	838	1920

FUENTE: CENAGRO, INEI, 1995

1.6.2. Flujos de Comercialización y Mercados Interno y Externo

La poca comercialización de productos tanto agrícolas como pecuarios apenas alcanza al 30% de su producción, la venta de los mencionados productos se realizan en dos mercados:

Externos.- Constituidos por los mercados de Abancay y Lima a donde los pobladores llevan sus productos para proveerse a su vez de otros productos industrializados como azúcar, arroz, sal, fósforos, etc. Así mismo con ello pueden solventar sus pasajes hasta su destino (del viaje) mas el retorno, es importante señalar que los pobladores no se movilizan con frecuencia hacia su capital de provincia, a efectos de realizar sus ventas de productos debido a que, están mas cerca y encuentran mejores precios en Abancay, las personas que migran a Lima por situaciones de trabajo, son las que llevan los pocos productos que tienen para solventar sus gastos de viaje.

Internos.- Los pobladores venden sus productos en pequeñísima escala en la capital de la provincia Antabamba, así mismo, se realizan ferias anuales en cada capital de distrito generalmente en la fecha del aniversario patronal, en esta oportunidad también los pobladores pueden ofrecer sus productos a los visitantes( pequeños comerciantes) que llevan a su vez otros productos para ofrecer como ropa, utensilios de cocina, artículos de plástico y artefactos eléctricos como radios, alto parlantes etc.

CUADRO N° 49  
FERIAS DE IMPORTANCIA PROVINCIAL O REGIONAL

DISTRITO	UBICACIÓN	FRECUENCIA
Antabamba	Antabamba	Anual
El Oro	Ayahuay	Anual
Huaquirca	Huaquirca	Anual
Juan Espinoza Medrano	Mollebamba	Anual
Oropesa		
Pachaconas	Pachaconas	Anual
Sabaino	Sabaino	Anual

FUENTE: Dirección Regional Agraria- Agencia Agraria Antabamba, 2005  
Trabajo de Campo, Consultora PROVIAS RURAL

Nota: Las Ferias en los distritos se realizan en su Aniversario Patronal

### 1.6.3. Actividades de Transformación y Otras Actividades Económicas.-

#### 1.6.3.1. Transformación.-

En la Provincia de Antabamba (con todos sus distritos) existe una incipiente transformación artesanal, lo mas relevante es la transformación de lana de oveja y de alpaca produciéndose chompas, frazadas, llicllas, mantas, ponchos casi en un 90 % para fines de autoconsumo, solamente en la comunidad de Silco- Mollebamba (Distrito de Juan Espinoza Medrano) existe una pequeña organización de mujeres que han empezado con iniciativas de tejidos a telar, confeccionan chalecos, chalinás, mantas, ponchos y otros, este nivel de producción requiere de capacitación técnica , capacitación en diseño, y sobre todo una capacitación en comercialización y conocimiento de mercados

#### 1.6.3.2. Turismo

En la Provincia no se desarrolla la actividad turística, debido fundamentalmente a la falta de promoción y vías de comunicación hacia los lugares donde se encuentran ubicados los recursos turísticos, así como que hace falta de la presencia del Instituto Nacional de Cultura para que ordene su puesta en valor toda vez que existen restos arqueológicos, templos coloniales como el de Antabamba y Huaquirca a efectos de promocionarlo y ofertarlo, así mismo existen recursos turísticos naturales que pueden complementar y permitir una oferta variada.

### 1.6.4. Identificación de los Distritos por Tipos de Producción.

La condición de pobreza en la que vive la Provincia de Antabamba, muestra una escasa especialización de producción por distritos, como se tiene dicho las condiciones desventajosas no lo permiten, una de estas condiciones adversas es la es la calidad pobre de sus tierras, consecuentemente los bajos rendimientos, derivándose ello en una producción destinada solamente para el autoconsumo y en pequeño porcentaje para su comercialización. En esas condiciones, se puede inferir que, los Distritos de El Oro, Huaquirca y Juan Espinoza Medrano, son netamente agrícolas, complementando su producción con la actividad Pecuaria, inversamente el distrito de Antabamba, tiene mayor producción pecuaria complementándose con



la Producción Agrícola, existen tres distritos Pachaconas, Sabino y Oropesa, que tienen producción Agrícola y pecuaria en un porcentaje similar.

CUADRO N° 50

ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA POR DISTRITOS

Distritos	ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA					
	Agrícola	Pecuario	Agropecuario	Turismo	Minero	Pesca
Antabamba		X				
El Oro	X					
Huaquirca	X					
Juan Espinoza Medrano	X					
Oropesa			X			
Pachaconas			X			
Sabaino			X			

FUENTE: Dirección Regional Agraria- Agencia Agraria Antabamba, 2005  
Trabajo de Campo, Consultora PROVIAS RURAL

## CAPITULO II

## 2. ANÁLISIS DEL ESPACIO

## 2.1 SISTEMA URBANO PROVINCIAL

## 2.1.1. Jerarquía Urbana

La jerarquía urbana ha sido cuantificada en función al modelo Rango Tamaño de mayor a menor población y por las actividades que cumple bajo el modelo Matriz de Servicios donde se ha tomado en cuenta: los servicios institucionales, infraestructura comercial equipamiento y otros, esta información al ser ponderada nos indica como resultado la jerarquización de los centros poblados como núcleos urbanos mas o menos importantes a nivel provincial. Mediante la cuantificación del Modelo Rango Tamaño ubicamos a los distritos de Antabamba, Oropesa y Juan Espinoza Medrano, como los centros urbanos más importantes de la provincia, de igual modo los centros poblados de El Oro, Pachaconas y Huaquirca son ubicados como de menor grado urbano. De otro lado la cuantificación mediante el modelo Matriz de Servicios nos muestra que los distritos de Antabamba, Mollebamba, Pachaconas y Oropesa son los centros de mayor importancia por contar con la presencia de 14, 10, 10 y 10 servicios respectivamente del total de 18 servicios condicionados, los distritos de menor jerarquía son Huaquirca, Ayahuay y Sabaino por contar con 9 servicios.

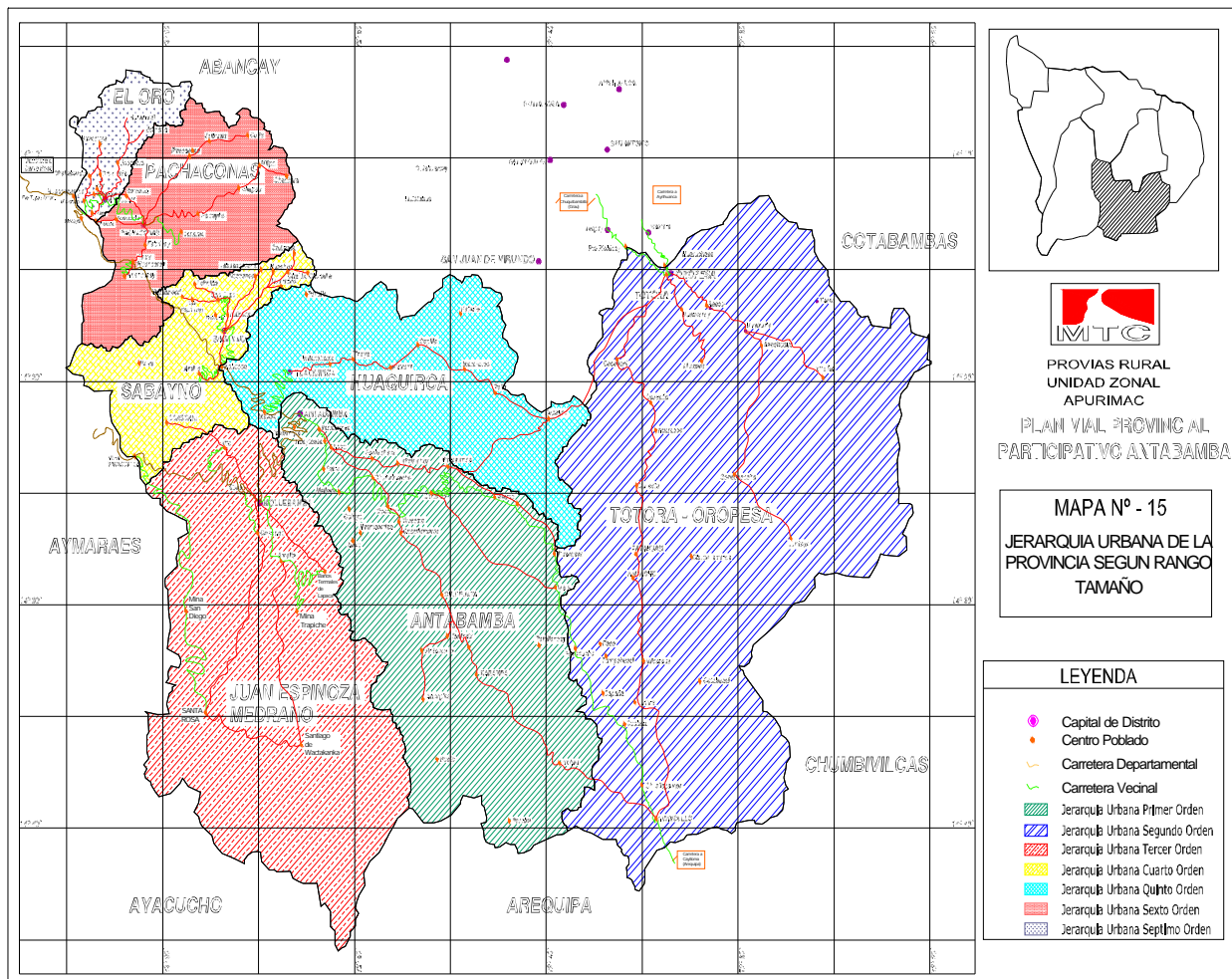
Los Cuadros No. 51, 52 y 53 muestran la jerarquía a nivel distrital.

CUADRO N° 51  
JERARQUIA DE LAS CAPITALS DE DISTRITOS  
SEGÚN EL MÉTODO DE RANGO TAMAÑO

CIUDAD	POBLACION	INDICE	JERARQUIA
Antabamba	3343	1.0	Primera
Oropesa	2806	0.8	Segunda
Juan Espinoza Medrano	2286	0.7	Tercera
Sabaino	1645	0.5	Cuarta
Huaquirca	1420	0.4	Quinta
Pachaconas	1098	0.3	Sexta
El Oro	509	0.2	Septima

FUENTE: Consultoría PROVIAS RURAL

Mapa N° 15: Jerarquía Urbana de la Provincia de Antabamba



## CUADRO N° 52

## JERARQUÍA DE LAS CAPITALES DE DISTRITOS SEGÚN PNUD

ESTRATOS POR TAMAÑOS POBLACIONALES	JERARQUIA PNUD	CIUDAD
50,000 – 10,000	5	
20,000 – 50,000	6	
10,000 – 20,000	7	
5,000- 10,000	8	
2,000- 5,000	9	Antabamba, Juan Espinoza Medrano, Oropesa
Menor a 2,000	10	El Oro, Huaquirca, Pachaconas, Sabayno

Fuente: INEI, Cifras Preliminares de Población del Censo del 2005.

Otra forma de ordenar las ciudades de la provincia es considerando la estratificación de conglomerados por tamaño y rango según el PNUD, el mismo que al ser trabajado muestra que las capitales de distritos de Antabamba, Juan Espinoza Medrano y Oropesa por la población con que cuentan ( Población ubicada en el rango de 2000 a 5000 habitantes) se ubican en la jerarquía 9, mientras que El Oro, Huaquirca, Pachaconas y Sabayno cuya población es menor a 2000 habitantes se ubican en la jerarquía 10.

## CUADRO N° 53

JERARQUIA DE LAS CAPITALES DE DISTRITOS SEGÚN LA TASA DE  
CRECIMIENTO POBLACIONAL

CIUDAD	TASA DE CRECIMIENTO PROYECTADA	JERARQUIA
Antabamba	25.5	Primera
Huaquirca	21.4	Segunda
Sabaino	17.4	Tercera
El Oro	12.6	Cuarta
Juan Espinoza Medrano	10.8	Quinta
Pachaconas	8.4	Sexta
Oropesa	3.9	Séptima

Fuente: INEI Censo X de Población y V de Vivienda

Otra variable utilizada para el análisis de la jerarquía de capitales de distrito es la tasa de crecimiento poblacional, en el cual se compara las tasas de crecimiento de los diferentes periodos censales y su proyección, luego del análisis podemos inferir que Antabamba, Huaquirca y Sabayno se ubican en orden de jerarquía en los tres primeros lugares respectivamente.

## 2.2 DIAGNÓSTICO FÍSICO ESPACIAL

CUADRO N° 54  
MATRIZ DE SERVICIOS

Centro Poblado	SERVICIOS																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Antabamba	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				X	X	X	X	
Huaquirca		X	X	X	X	X			X	X						X	X	
Mollebamba	X	X	X	X	X	X			X	X						X	X	
Ayahuay		X	X	X	X	X			X	X						X	X	
Pachaconas	X	X	X	X	X	X			X	X						X	X	
Sabaino		X	X	X	X	X			X	X						X	X	
Oropesa	X	X	X	X	X	X			X	X						X	X	

FUENTE: Consultoría PROVIAS RURAL

Para la Matriz de Servicios, la denominación de servicios son:

- 1.- Puesto policial
- 2.- Municipalidad
- 3.- Juzgado
- 4.- Educación inicial, primaria y secundaria
- 5.- Salón comunal
- 6.- Iglesia
- 7.- Médico
- 8.- Dentista
- 9.- Botica o Farmacia
- 10.- Puesto de comunicaciones
- 11.- Agencia de correos
- 12.- Lugar de acopio de productos agropecuarios
- 13.- Veterinario
- 14.- Taller carpintería, tejidos, otros
- 15.- Mercado ó feria
- 16.- Tienda comercial
- 17.- Comercio de productos agropecuarios
- 18.- Institución crediticia

Nota: Atención de Farmacia en los establecimientos de Salud del Ministerio de Salud.

2.2.1 Áreas de Influencia

Las áreas de influencia, están dadas por la forma como se interrelacionan los diferentes puntos del espacio provincial y extra provincial, los flujos de bienes y

servicios y la orientación hacia las principales áreas nodales, los ejes se identifican en orden de importancia teniendo en cuenta factores como población, Tasa de Crecimiento Poblacional, Zonificación y Flujos Comerciales.

En ese contexto se puede detallar que, el grado de interconexión de los centros Poblados de la Provincia de Antabamba, esta dado por 2 Ejes Principales:

- Tramo Puente Aparaya-Mollebamba-Antabamba, que conecta de manera directa la capital del Distrito de Juan Espinoza Medrano con la Capital Provincial Antabamba, esta vía tiene carácter departamental y cuenta con mantenimiento periódico, tiene condiciones de transitabilidad continua, esta vía tiene conexión con la Carretera Nacional, Nazca-Abancay-Cusco.
- Tramo Santa Rosa-Huancapampa-Antabamba, esta vía ( tipificada por su importancia como eje principal) en su recorrido conecta mediante vías secundarias a las capitales de distrito: El Oro-Pachaconas, Achocca-Sabayno, Matara-Huaquirca así como permite la comunicación con numerosos centros poblados y anexos de los distritos mencionados, la transitabilidad de esta vía se encuentran en malas condiciones debido fundamentalmente a la falta de mantenimiento y a la presencia de cursos de agua (Riachuelos) y deslizamientos de material que constantemente interrumpen la transitabilidad aun más en épocas de lluvias, en ocasiones se produce el cierre total de la Vía, perjudicando el tránsito de los pobladores de la zona, es preciso aclarar que por esta vía transitan aproximadamente el 60 % de la población total de la Provincia.
- El distrito de Oropesa, pese a estar ubicado políticamente dentro de la Provincia de Antabamba no cuenta con conexión directa a su capital provincial, siendo necesario para los pobladores de este distrito, salir del ámbito geográfico de la Provincia para utilizar otras provincias ( Grau y Abancay) y conectarse con su capital Antabamba, por ello se hace necesario la construcción de una Vía que permita el tránsito directo de Oropesa a Antabamba y que a su vez permita la conexión con los demás cinco distritos de la provincia.

La capital de la provincia, Antabamba, tiene influencia sobre sus capitales de distrito de Huaquirca, Sabaino, El Oro, Pachaconas y Juan Espinoza Medrano, determinado por la interconexión vial que existe, como las vías de conexión mas importantes se puede señalar:

- El Eje principal Santa Rosa-Huancapampa-Antabamba este por sus características esta tipificado como camino vecinal, la vía en su recorrido y mediante vías secundarias, permite la interconexión de esta vía principal ,con las capitales de distrito de: El Oro en una longitud de 9.25 Km., con la capital de distrito Pachaconas en una longitud de 13.75 Km, partiendo de Puente Huancapampa-Ayahuay (capital del distrito de El Oro) y Pachaconas( capital del distrito de Pachaconas), para el mencionado recorrido se utiliza el mismo tramo toda vez que Ayahuay se encuentra en el recorrido como paso hacia Pachaconas.
- Sobre el Eje principal-camino vecinal Santa Rosa- Huancapampa-Antabamba, también ha verificado la interconexión de otros centros poblados de la provincia, como la vía secundaria, que parte del Puente Achocca y llega a la capital de distrito de Sabaino esta vía tiene una longitud de 7.10 Km.
- Otra de las interconexiones sobre el Eje principal-camino vecinal Santa Rosa-Huancapampa-Antabamba, es la vía secundaria que parte de la comunidad campesina de Matara (ubicado sobre el eje principal) llegando a Huaquirca, capital de distrito del mismo nombre, en una longitud de 15.20 Km.
- El Eje principal-carretera departamental Puente Aparaya - Mollebamba (capital de distrito de Juan Espinoza Medrano) – Antabamba, en su recorrido pasa por la capital de distrito de Juan Espinoza Medrano (Mollebamba) y se conecta directamente con la capital provincial Antabamba.
- La respuesta de la infraestructura, esta dada porque ambas vías (ejes principales) además de interconectar a los centros poblados mencionados, permite el traslado de sus productos ( papa, maíz, ollucos, ocas y fibra de alpaca) y pobladores hacia los mercados donde puedan comercializarlos, así mismo la vía permite la posibilidad de flujos de bienes y servicios.
- De otro lado es preciso mencionar que el tramo Eje principal-camino vecinal Santa Rosa- Huancapampa-Antabamba, comunica a cinco capitales de distrito de la provincia, mientras que el otro eje principal Puente Aparaya - Mollebamba (capital de distrito de Juan Espinoza Medrano) – Antabamba, comunica tan solamente a una capital de distrito y por ramales secundarios a

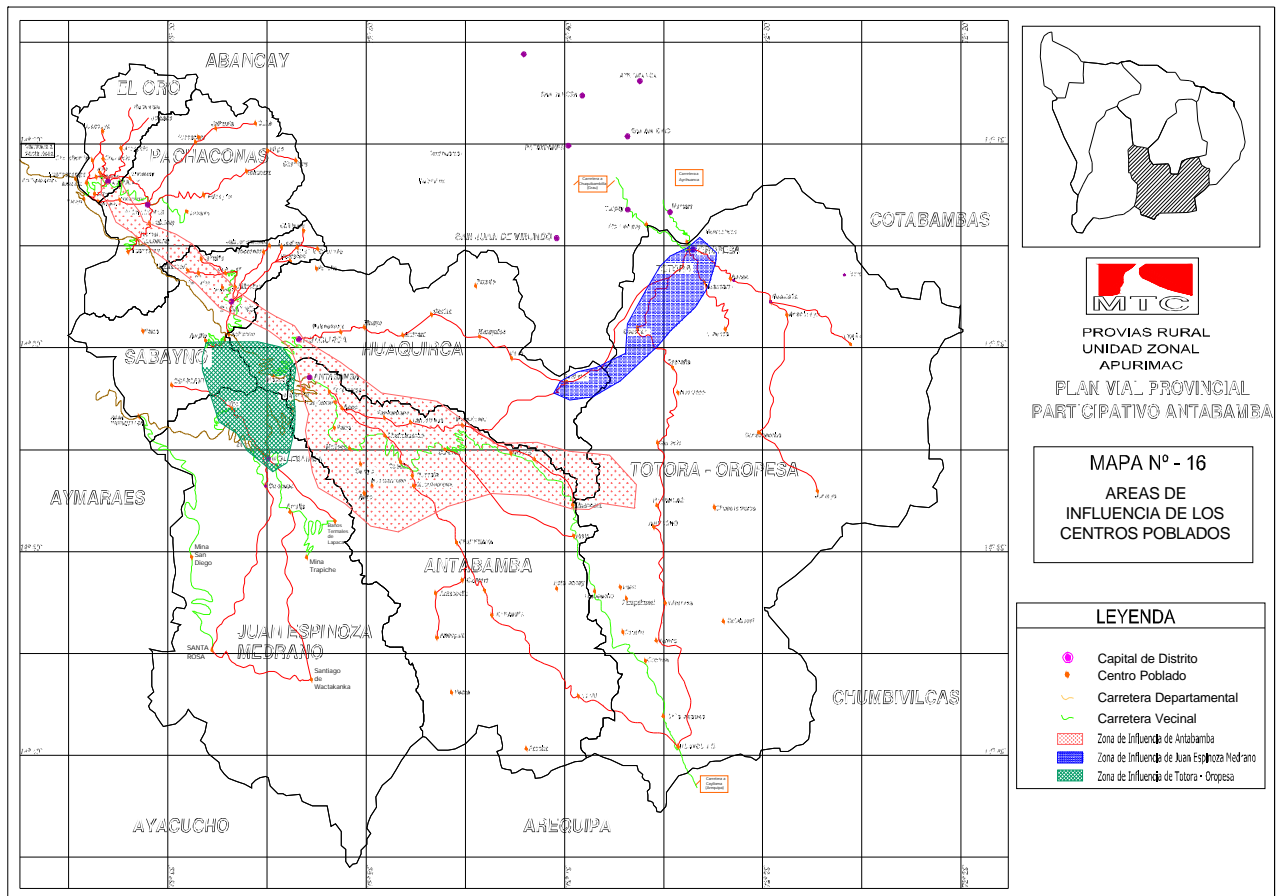


caseríos, anexos, y comunidades del mismo distrito, permitiendo también la aproximación de sus productos hacia los mercados.

- La capital de distrito de Oropesa, no cuenta con una interconexión con su capital de provincia, ni con los demás distritos, debido a que no existe una vía directa, este distrito para comunicarse con su capital de provincia debe salir del ámbito territorial de Antabamba, pasar por la provincia apurimeña de Grau Chuquibambilla – Turpay (provincia de Grau) y llegar a Oropesa (provincia de Antabamba), por dicha razón sus relaciones comerciales, administrativas y sociales se desarrollan más con las provincias de Grau y Abancay. Desde Abancay hasta Oropesa, se estima una longitud de 100 Km. aproximadamente.

El Cuadro No. 58 muestra las áreas de influencia o puntos nodales más importantes, entre las mismas tenemos la ciudad más importante Antabamba capital de la provincia, punto nodal administrativo de interrelación interdistrital que articula a casi todos los distritos, otros distritos importantes son Juan Espinoza Medrano y Oropesa, estas últimas son de segundo orden, y los restantes Huaquirca, Sabayno, Pachaconas y El Oro, son de tercer orden de importancia.

Mapa N° 16 : Áreas de Influencia de los Centros Urbanos.



### 2.2.1 Cuantificación de flujos de pasajeros y carga

En la provincia de Antabamba, existen mayores flujos externos que internos, por lo que podemos denominarla como una ciudad subordinada en vista que el flujo mayor de pasajeros y de carga se dirige a ciudades más grandes. Al interior de la provincia no hay un significativo movimiento interno ni interconexiones dinámicas entre capitales de distritos, debido a que estos que generan flujos de pasajeros y carga a zonas de influencia mayor o ciudades de mayor jerarquía.

Es importante señalar que a nivel provincial los pobladores no se movilizan con frecuencia hacia su capital de provincia (Antabamba), a efectos de realizar sus ventas de productos debido a que, están mas cerca y encuentran mejores precios en Abancay, las personas que migran a Lima por situaciones de trabajo, son las que llevan los pocos productos que tienen para solventar sus gastos de viaje

Los pobladores venden sus productos en pequeñísima escala en la capital de la provincia Antabamba, así mismo, se realizan ferias anuales en cada capital de distrito generalmente en la fecha del aniversario patronal, en esta oportunidad los pobladores Antabambinos pueden ofrecer sus productos a los visitantes que llevan a su vez otros productos para ofrecer como ropa, utensilios de cocina, artículos de plástico y artefactos eléctricos como radios, alto parlantes etc.

El distrito de Oropesa, desarrolla flujos hacia la capital de la provincia de Grau, Chuquibambilla y de ahí, a ciudades más grandes como Abancay, y no así hacia la capital de la provincia (Antabamba) debido a que no existe una vía que una directamente los distritos de Oropesa y Antabamba.

Los pobladores de los distritos de Juan Espinoza Medrano, Huaquirca, Sabayno, Pachaconas y El Oro desarrollan mayores flujos a la capital del departamento (Abancay), y una mínima cantidad se dirige hacia el distrito Antabamba, esto se presenta debido a la fluidez de transporte, tanto de pasajeros como de carga, cabe resaltar que si existe mayor fluidez de comunicación (Vial y Comercial) entre las

capitales de distrito El Oro, Pachaconas, Sabaino, Huaquirca, Juan Espinoza Medrano con la capital de departamento Abancay.

La frecuencia de viaje de pasajeros a nivel de todos los distritos es de carácter diario, mediante Empresas de Transporte (capacidad de 40 pasajeros), la cantidad de pasajeros varía según el movimiento comercial, la prestación de servicios y otros factores, así mismo existe servicio de pasajeros en Combis y en otros casos en camiones de carga, este servicio se da en algunos lugares con frecuencia diaria y otros interdiarios o en forma semanal.

El servicio de carga a nivel de los distritos de la provincia es de carácter no continuado, se realizan servicios de carácter semanal o mensual, salvo en ciudades de mayor jerarquía como Antabamba donde existe mayor fluidez de este servicio por ser capital de provincia y centro urbano de un relativo mayor movimiento comercial, así mismo es determinante para ello la existencia de instituciones públicas y ubicación estratégica de conexión con la carretera nacional, los productos que se trasladan son abarrotes, bebidas, productos de panificación, materiales de construcción y otros, así mismo los productos que salen de los distritos están constituidos por productos agrícolas, pecuarios, frutas (durazno, tuna, etc.) entre otras, con destino hacia los mercados de Abancay y Lima .

Los Cuadros 55 y 56 muestran la cuantificación de flujos de pasajeros y carga.

CUADRO N° 55  
FLUJO DE PASAJEROS

DISTRITO	RUTAS		FRECUENCIA		CANTIDAD PASAJEROS POR VIAJE	CANTIDAD DE PASAJEROS TOTAL DE PASAJEROS	JERARQUIA
			DIA	SEMANA			
ANTABAMBA	Abancay	Santa Rosa-Antabamba	1	3	15	60	Subordinada
	Abancay	Aparaya – Caraybamba-Antabamba	1	2	30		
	Lima	Aparaya – Caraybamba-Antabamba	2	4	15		
EL ORO	No existe						
HUAQUIRCA	No existe						
JUAN ESPINOZA MEDRANO	Mollebamba	Abancay	1	2	7	14	Subordinada
TOTORA OROPESA	Abancay	Chuquibambilla Totoro-Oropesa	2	14	30	55	Hegemónico
	Chuquibambilla	Totoro - Oropesa	1	6	25		
PACHACONAS	Abancay	Pachaconas	1	7	24	24	Hegemónico
SABAINO	Sabaino	Acoca	2	14	14	14	Subordinada

FUENTE: Elaboración propia

CUADRO N° 56  
FLUJO DE CARGA

DISTRITO	EMPRESAS	RUTAS		FRECUENCIA DE VIAJES		CANTIDAD DE CARGA POR VIAJE	CARGA TOTAL	JERARQUÍA
				DÍA	SEMANA			
ANTABAMBA	Transp. Particular	Sicuani	Antabamba	1	1	2.00	6.70	Subordinada
	Transp. Coaquira	Lima	Antabamba	1	1	4.50		
	Transp. Wari	Lima	Antabamba	1	4	0.20		
EL ORO		No existe						
HUAQUIRCA	Transp. Eventual	Huaquirca	Abancay	1	1	2.00	2.00	Subordinada
JUAN ESPINOZA MEDRANO	Transp. Particular	Mollebamba	Abancay	1	1	1.50	1.50	Subordinada
TOTORA OROPESA	Transp. Totoro - Oropesa	Chuquibambilla	Totoro - Oropesa	1	6	1.50	1.50	Hegemónico
PACHACONAS	Pachan Express	Abancay	Pachaconas	1	1	7.00	7.00	Subordinada
SABAINO		Sabaino	Achocca - Abancay	1	1	1.50	1.50	Subordinada

FUENTE:

Elaboración

propia

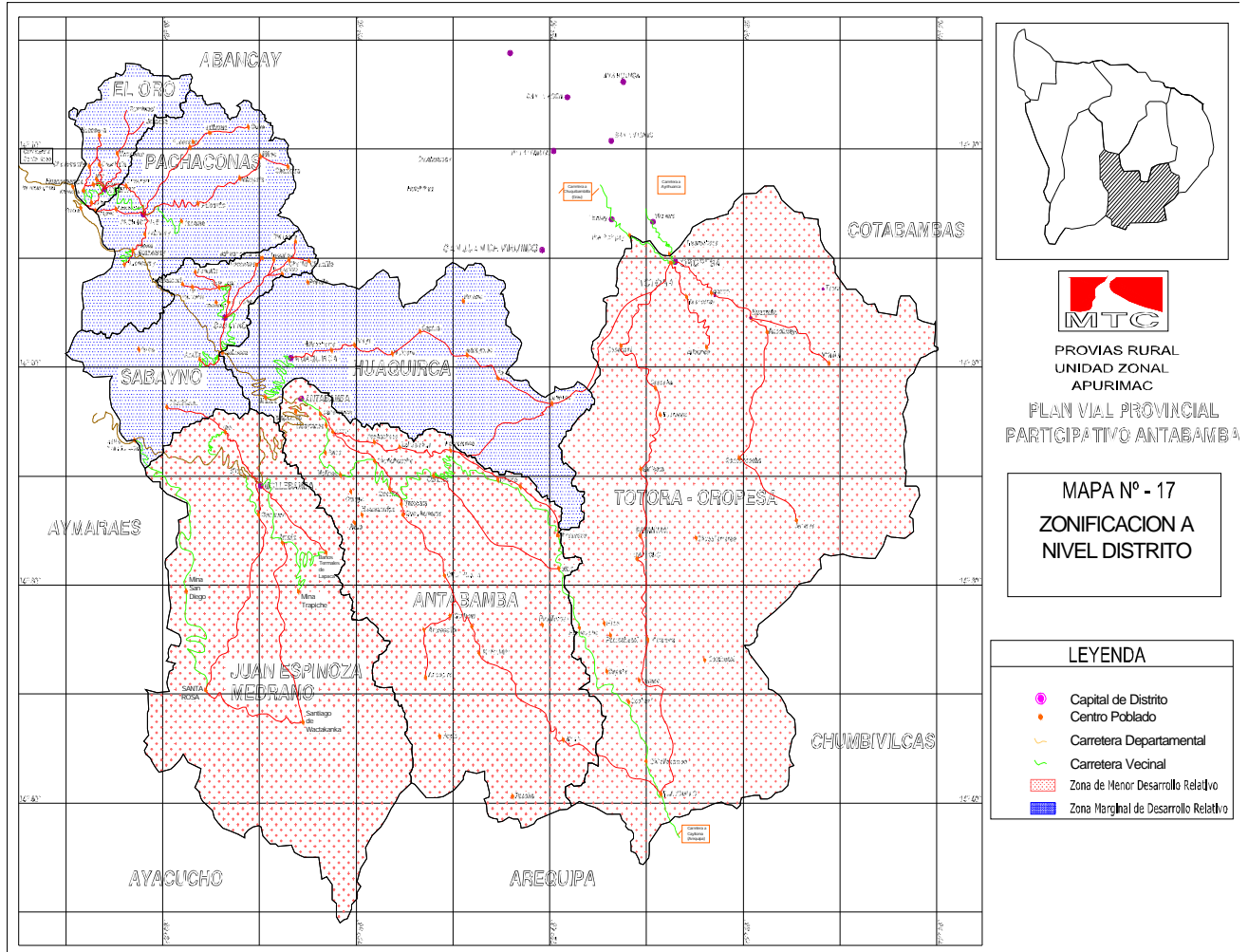
### 2.2.2. Zonificación a Nivel de Distritos

Para la zonificación a nivel de distritos de la provincia de Antabamba, se cuantificó factores como:

- Categoría, ubicación geográfica
- Prestación de servicios (servicios de agua, desagüe, electrificación y evacuación de aguas)
- Servicios de salud a la población (prestación de servicios e indicador de desnutrición infantil).
- Crecimiento económico sectorial, producción agropecuaria, transformación de productos, dependencia estatal y prestación de servicios públicos.
- Flujos internos y externos, zonas de menor desarrollo relativo y de marginal desarrollo relativo.

El Cuadro No. 57 muestra con amplitud la zonificación a nivel distrital

Mapa N° 17 : Zonificación a Nivel de Distritos.





CUADRO N° 57  
ZONIFICACION A NIVEL DISTRITAL

ZONA	DISTRITO	Características Básicas					
		Servicios (1)	Salud (2)	Crecimiento Económico (3)	Producción (4)	Flujos (5)	Zona (6)
1	Antabamba	Servicios de agua potable Servicio de Desagüe  Servicio de Electricidad	Atención de salud Desnutrición infantil	Crec. Eco. Agr. Mediano Existe Sector Estatal Existe Transf. Productiva artesanal	Produc. de sobre vivencia Dependencia de product Manufacturados (arroz azucar, etc.	Mayor flujo ext. q interno Minimo flujo con distritos	Menor desarrollo relativo
	Huaquirca	Servicios de agua potable  Servicio de Electricidad	Atención de salud Desnutrición infantil	Crec. Eco. Agr. Minimo Existe Sector Estatal Ausencia transf. Productiva para autoconsumo	Produc. de sobrevivencia Dependencia de product Manufacturados (arroz azucar, etc.	Mayor flujo ext. q interno Minimo flujo con CC.PP	Marginal desarrollo relativo
	Juan Espinoza Medrano	Servicios de agua potable Servicio de Desagüe  Servicio de Electricidad	Atención de salud Desnutrición infantil	Crec. Eco. Agr. Minimo Existe Sector Estatal Existe Transf. Productiva artesanal	Produc. de sobrevivencia Dependencia de product Manufacturados (arroz azucar, etc.	Mayor flujo ext. q interno Minimo flujo con CC.PP	Menor desarrollo relativo
2	El Oro	Servicios de agua potable	Atención de salud Desnutrición infantil	Crec. Eco. Agr. Minimo Existe Sector Estatal Ausencia transf. Productiva para autoconsumo	Produc. de sobrevivencia Dependencia de product Manufacturados (arroz azucar, etc.	Mayor flujo ext. q interno Minimo flujo con CC.PP	Marginal desarrollo relativo
	Pachaconas	Servicios de agua potable  Servicio de Electricidad	Atención de salud Desnutrición infantil	Crec. Eco. Agr. Minimo Existe Sector Estatal Ausencia transf. Productiva para autoconsumo	Produc. de sobrevivencia Dependencia de product Manufacturados (arroz azucar, etc.	Mayor flujo ext. q interno Minimo flujo con CC.PP	Marginal desarrollo relativo
	Sabayno	Servicios de agua potable  Servicio de Electricidad	Atención de salud Desnutrición infantil	Crec. Eco. Agr. Minimo Existe Sector Estatal Ausencia transf. Productiva para autoconsumo	Produc. de sobrevivencia Dependencia de product Manufacturados (arroz azucar, etc.	Mayor flujo ext. q interno Minimo flujo con CC.PP	Marginal desarrollo relativo
3	Totora - Oropesa	Servicios de agua potable Servicio de Desagüe  Servicio de Electricidad	Atencion de salud Desnutrición infantil	Crec. Eco. Agr. Mediano Existe Sector Estatal Existe Transf. Productiva artesanal	Produc. o de sobrevivencia Dependencia de product Manufacturados (arroz azucar, etc.	Mayor flujo ext. q interno Minimo flujo con CC.PP	Menor desarrollo relativo

FUENTE: Elaboración Propia

2.2.3. Identificación e importancia de los Nodos de Desarrollo Provincial

Los Nodos de Desarrollo de la provincia de Antabamba han sido definidos, tomando en cuenta indicadores referentes a jerarquía urbana, volúmenes de producción para comercialización por distritos, y zonificación distrital, habiendo obtenido como resultado la identificación de 04 jerarquías u orden de importancia de mayor a menor, ubicándose como el primer nodo de desarrollo la ciudad de Antabamba, en el segundo orden de importancia están los nodos de desarrollo de Oropesa y Juan Espinoza Medrano, seguido en el tercer orden por los nodos de desarrollo de Sabayno y Huaquirca y en el cuarto y último orden están el resto de los distritos de la provincia como Pachaconas y El Oro, determinado esto por la población y tasa de crecimiento de la misma.

La articulación vial adecuada, la ubicación geopolítica de los centros poblados y las potencialidades internas, son factores decisivos para que los centros poblados sean más ó menos importantes dentro de un espacio territorial.

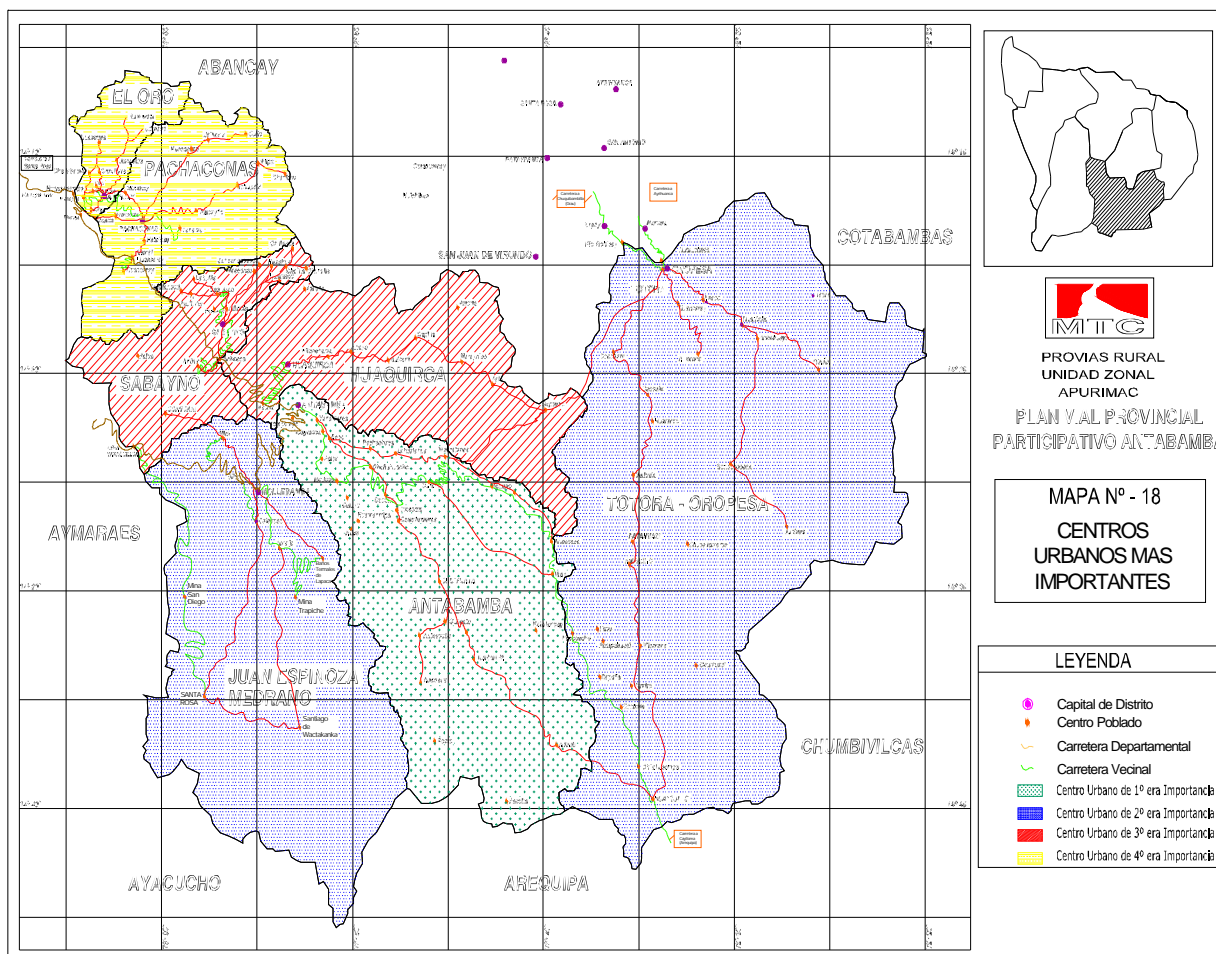
El Cuadro No. 58 muestra los Nodos de desarrollo más importantes.

CUADRO N° 58  
IDENTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LOS NODOS  
DE DESARROLLO PROVINCIAL

Ciudad	Jerarquía	% de participación distrital del total de la producc . comercializada	Zonificación Distrital	Importancia del Nodo
Antabamba	Primera	30%	Menor Desarrollo Relativo	1
Oropesa	Segunda	30%	Menor Desarrollo Relativo	2
Juan Espinoza Medrano	Tercera	30%	Menor Desarrollo Relativo	2
Sabayno	Cuarta	30%	Marginal Desarrollo Relativo	3
Huaquirca	Quinta	30%	Marginal Desarrollo Relativo	3
Pachaconas	Sexta	30%	Marginal Desarrollo Relativo	4
El Oro	Septima	30%	Marginal Desarrollo Relativo	4

FUENTE: Elaboración Propia

Mapa N° 18 : Mapa de Nodos de Desarrollo de acuerdo a Mayor o Menor importancia.



## 2.2.4. Identificación y Priorización de los Ejes Viales

### 2.2.4.1. Identificación de los Ejes viales

Es preciso indicar que un eje vial permite la integración económica y espacial dentro y fuera de la provincia, para la identificación de los ejes viales de la provincia de Antabamba, se han tomado información referente a:

- Identificación e importancia de los Nodos de Desarrollo.
- Flujos de Comercialización.
- Especialización productiva por distritos.
- Zonificación a nivel de distritos.
- Mapa Vial Provincial y Distrital.
- Nivel de Conectividad por tipo de vía.

Procediéndose con el análisis de relaciones intra y extra provincial de zonas de servicios, de producción y los mercados, se identifican los Ejes viales:

- Antabamba – Santa Rosa - Chalhuanca – Puquio – Nazca Corredor hacia la costa, por conectar la mayor cantidad de distritos (Pachaconas, El Oro, Sabayno, Huaquirca).
- Otro Eje principal esta dado por la Carretera Puente Aparaya – Mollebamba – Antabamba, que une a la capital de distrito de Juan Espinoza Medrano y a la capital Provincial Antabamba.

Los dos ejes mencionados se unen a la carretera nacional, Nazca- Abancay-Cusco, en los tramos Santa Rosa y Puente Aparaya respectivamente, estas vías facilitan la comercialización de la producción agropecuaria de varios distritos de la provincia a través de la carretera nacional asfaltada a los mercados de Ayacucho y la costa permitiendo el flujo económico de la provincia.

Mientras que las Vías secundarias (de menor envergadura) a nivel provincial y extraprovincial, identificadas, facilitan en cierta forma la comercialización de algunos productos agropecuarios de los distritos de Antabamba a mercados como Aymaraes y Arequipa, en el futuro (cuando se construya la Vía directa Antabamba-Arequipa) serán de gran significancia para permitir el desarrollo de las actividades económicas de Antabamba.

#### 2.2.4.2. Priorización

Para la priorización de los ejes viales identificados se ha tomado en cuenta indicadores de:

- Población directa beneficiada
- Longitud de los conectores.
- Índice Medio Diario de tráfico.
- Alcance del eje Vial.

Estos datos fueron tomados del Diagnóstico así como del Inventario Vial y trabajo de Campo, ello nos ha permitido determinar la siguiente priorización.

CUADRO N°59  
PRIORIZACIÓN DE LOS EJES VIALES

Eje Vial	Población	Conexiones	IMD	Alcance	Total	Prioridad
	Valor	Valor	Valor	Valor		
Antabamba–Santa Rosa- Abancay	0.8	0.8	1	2	4.6	1
Antabamba– Mollebamba - Puente Aparaya	0.8	0.8	1	1.5	4.1	2

FUENTE: Elaboración Propia- Inventario Vial.

2.2.5. Clasificación de los Ejes Viales

De acuerdo a los ejes viales identificados y priorizados, los caminos vecinales que forman parte a la vez de estos ejes viales son:

- En el eje vial Antabamba–Santa Rosa-Abancay, se ubica el camino vecinal Antabamba – Huancapampa, considerado como de primera prioridad.
- En el eje vial Antabamba –Mollebamba- Puente Aparaya, se ubica el eje vial departamental Antabamba – Mollebamba – Puente Aparaya

CUADRO N° 60  
LISTADO DE CAMINOS VECINALES

Camino Vecinal	Prioridad	Conectores Vecinales
Antabamba – Huancapampa	1	Directamente a Antabamba e Indirectamente a las capitales de distrito (Huaquirca, Sabaino, Pachaconas y El Oro)

FUENTE: Elaboración Propia- Inventario Vial

CUADRO N° 61  
LISTADO DE CAMINOS VECINALES

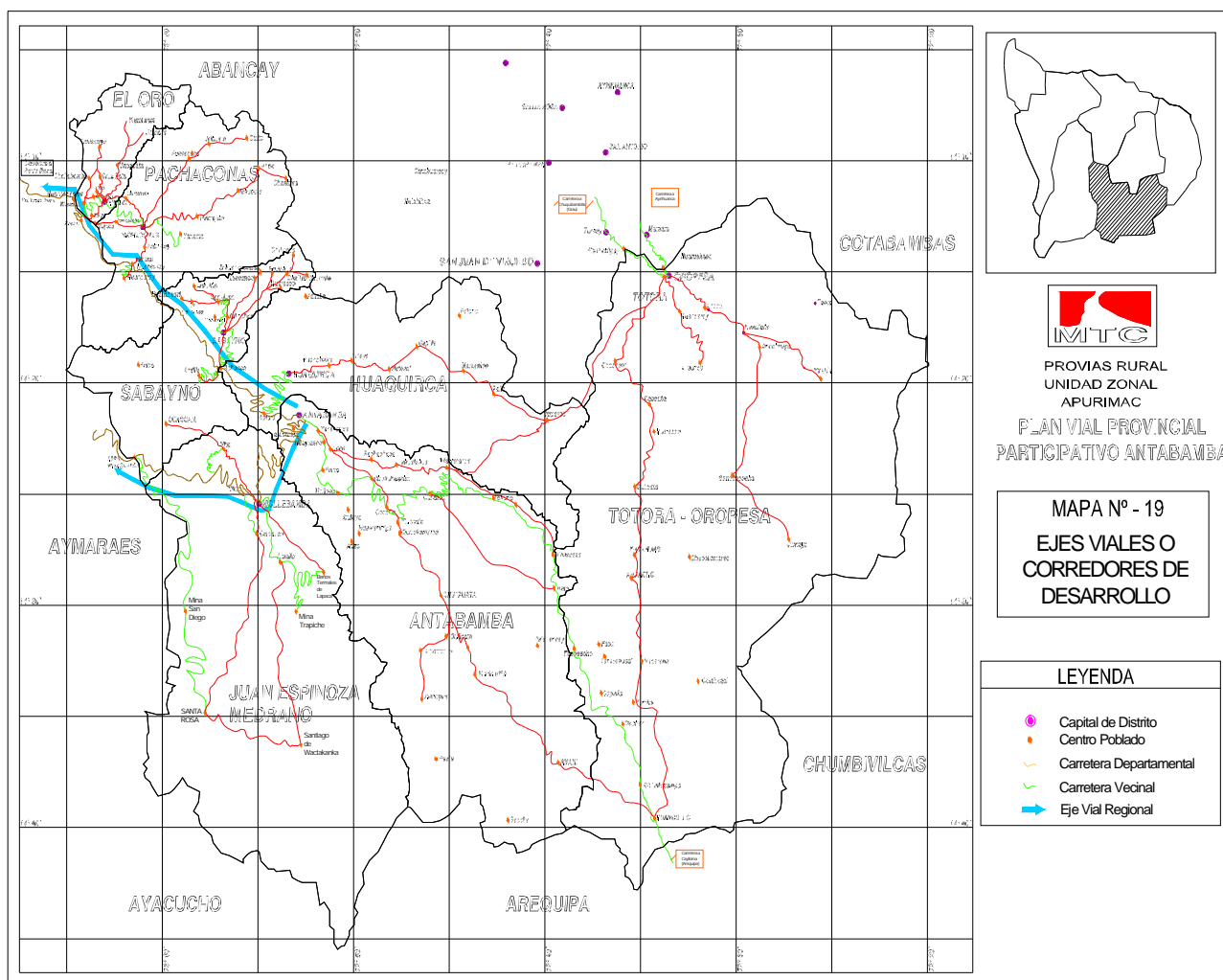
Tipo de Eje Vial	Prioridad	Conectores Vecinales
Eje Vial Departamental Antabamba–Mollebamba- Puente Aparaya	2	Conector directo a la capital de provincia Antabamba y a la capital del distrito Juan Espinoza Medrano (Mollebamba) e indirectamente a las comunidades, caserios y anexos: Tatapampa (Antabamba), Calcauso, Silco, Vito, Ccascani (Juan Espinoza Medrano).

FUENTE: Elaboración Propia- Inventario Vial

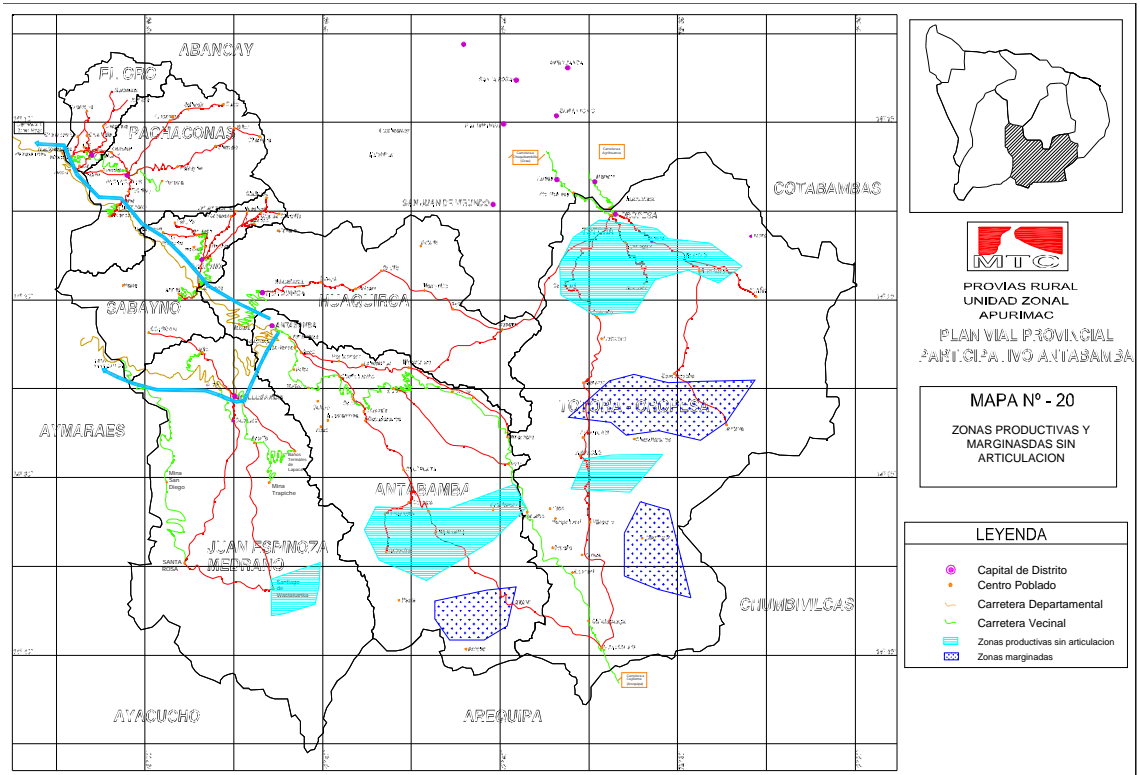
2.2.6. Identificación de Áreas no Articuladas al Sistema Vial de la Provincia

Según el Mapa de recursos naturales, el Diagrama Vial de los distritos y otras informaciones de fuente primaria, en la provincia de Antabamba existen zonas como centros poblados y áreas de potencialidad agropecuaria y de recursos naturales que no están articuladas a la red vial provincial, se muestra en el Mapa No. 20, referente a zonas marginales y zonas productivas sin articulación vial, en el caso de la Provincia de Antabamba, Oropesa.

MAPA N° 19: EJES VIALES



# Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba





### 2.3. ANALISIS DE LA VIALIDAD

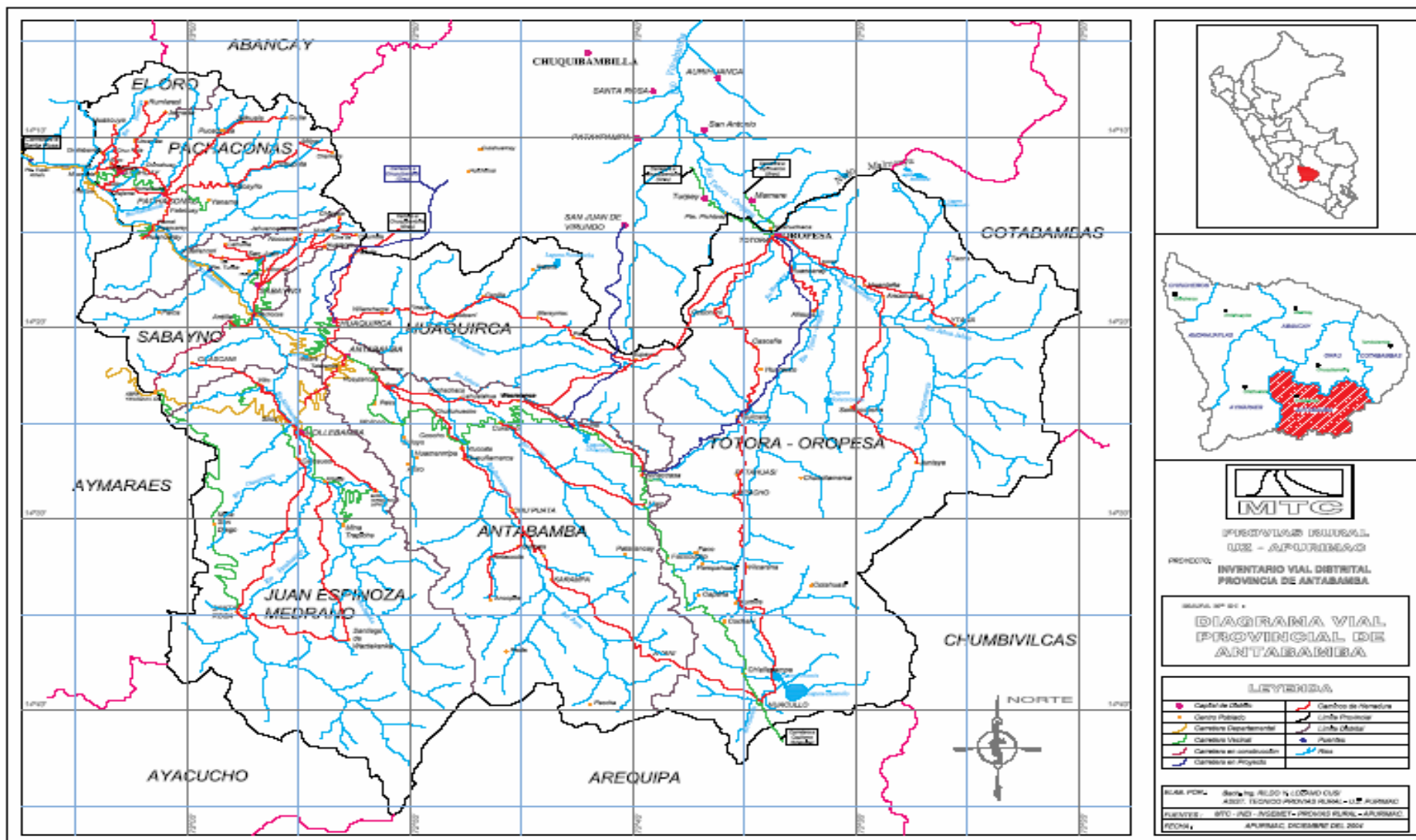
La provincia de Antabamba, cuenta en la actualidad con 261.470 Km. de vías vecinales, 61.96 Km. de vías de nivel Departamental y 0.00 Km. de vía Nacional totalizando con una Red de carreteras de una longitud de 354.430 Km.

Las vías vecinales en su gran mayoría se encuentran sin rehabilitación muchos a nivel de trocha carrozable, solamente el 30% tiene nivel de afirmado, de la misma forma la vía Departamental tiene nivel de superficie afirmado y su condición es de regular.

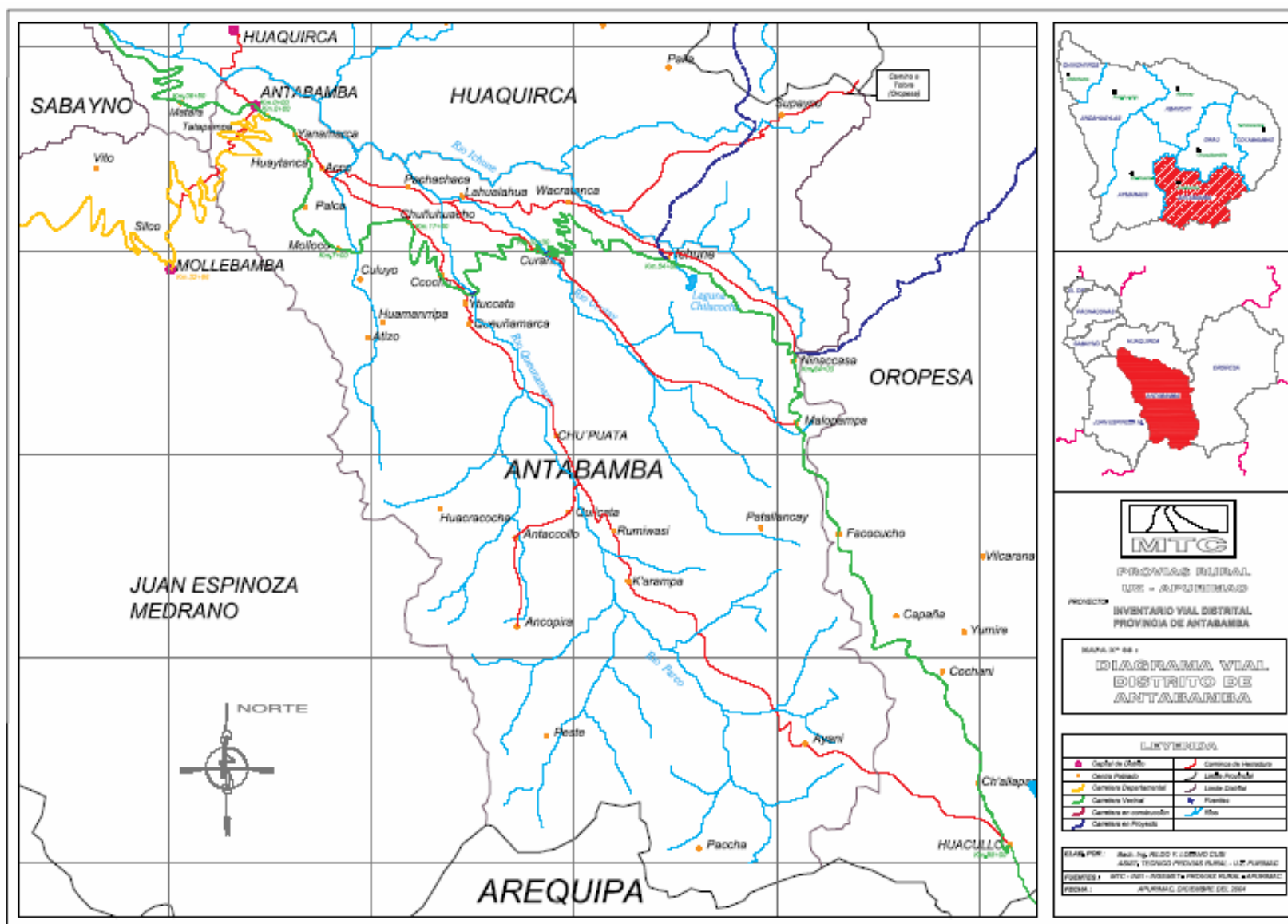
#### 2.3.1. Nivel de Conectividad por Tipo de Vía

La integración vial de la provincia de Antabamba se desarrolla a través de la articulación de 261.47 Km. de caminos vecinales y mediante los caminos de herradura existentes, dichas vías vecinales en un 70 % se encuentran en malas o regulares condiciones de transitabilidad por motivos de falta de rehabilitación y mantenimiento, mínimos presupuestos de los Gobiernos locales, poca organización y gestión de Autoridades y población, etc. Estas vías vecinales tan solo en un 30 % están en condiciones adecuadas por tener condiciones de vías mejoradas y en actual mantenimiento permanente y rutinario, razones que ameritan desarrollar mayores esfuerzos de gestión vial a través del presente Plan Vial.

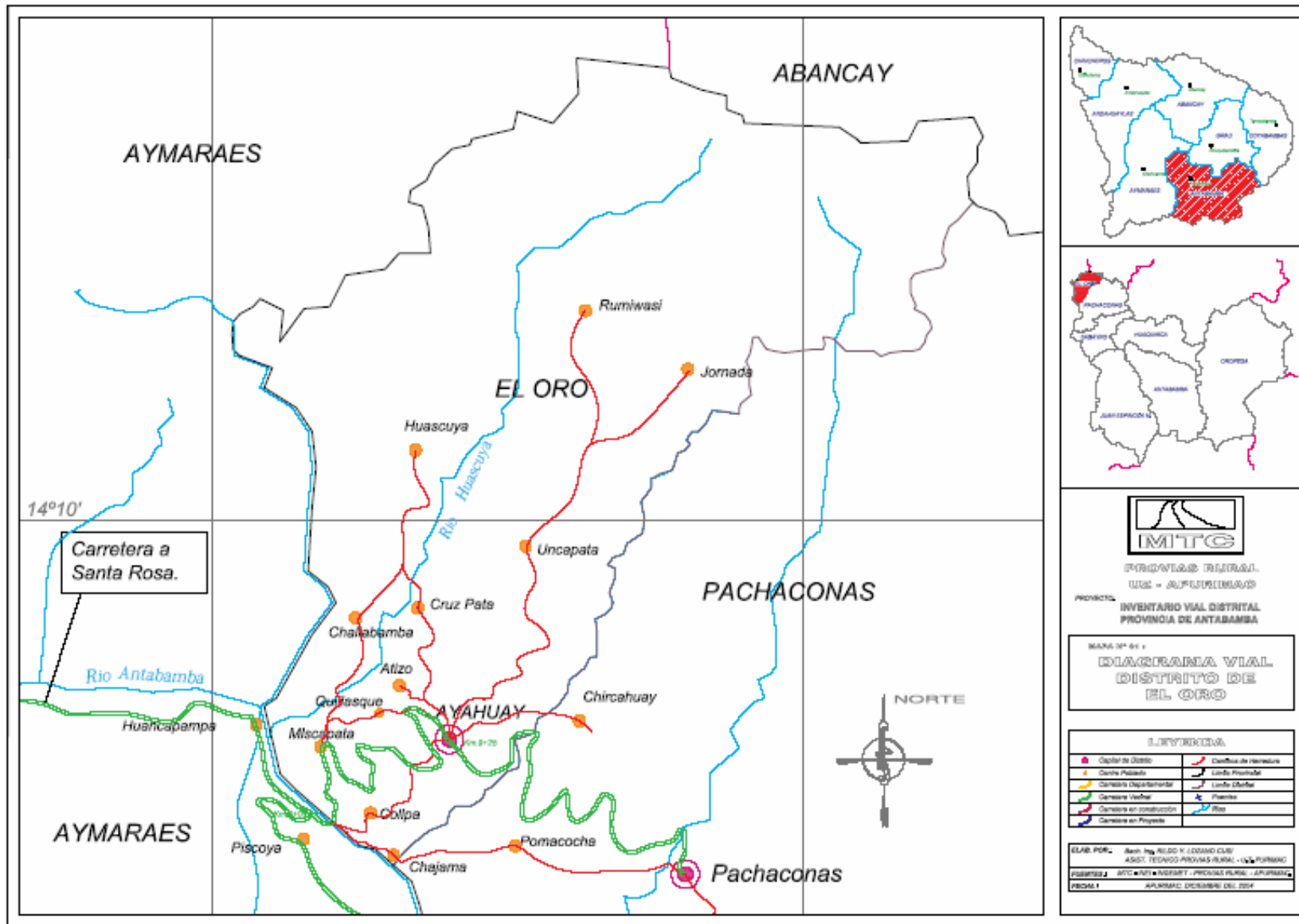
Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba



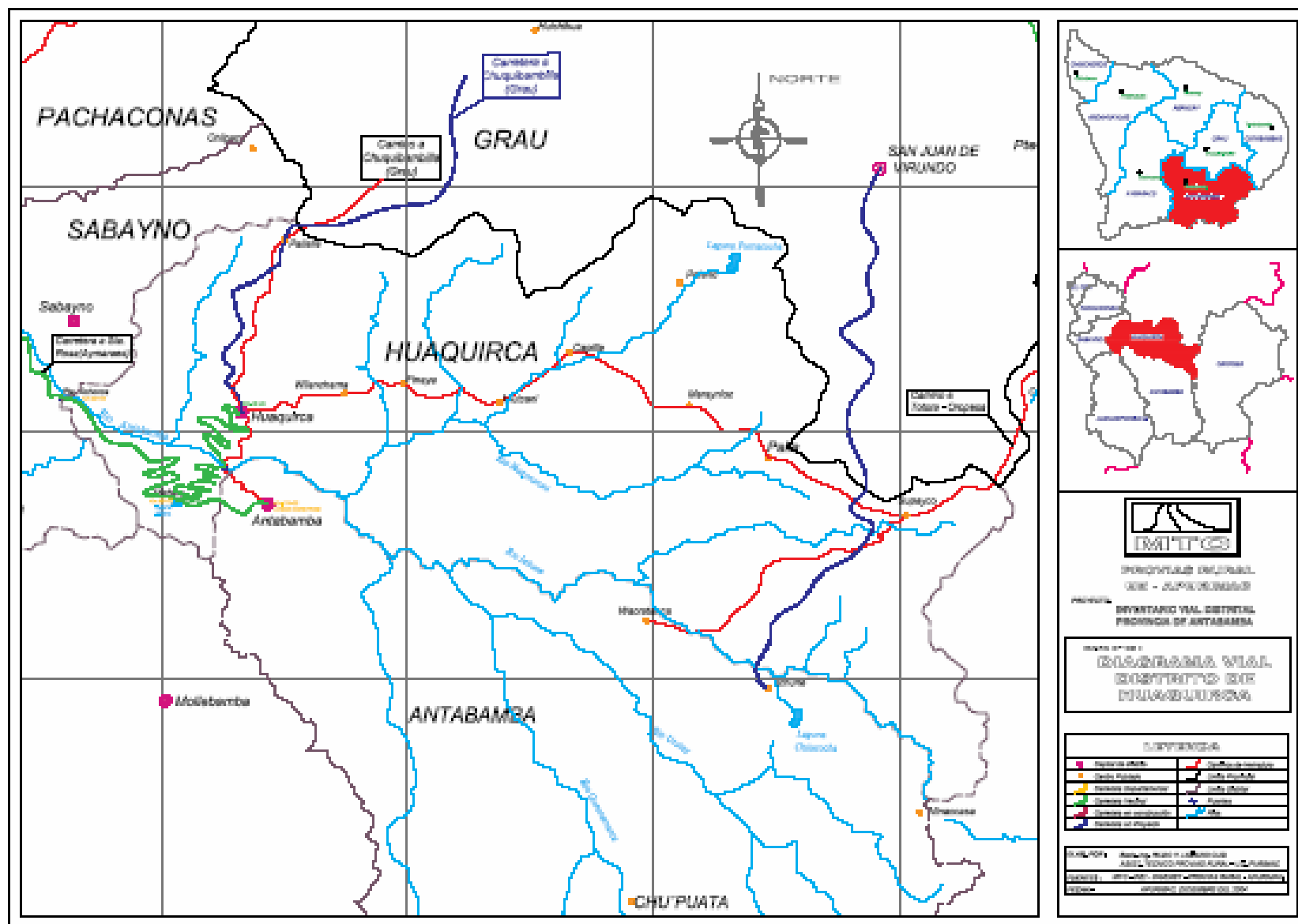
# Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba



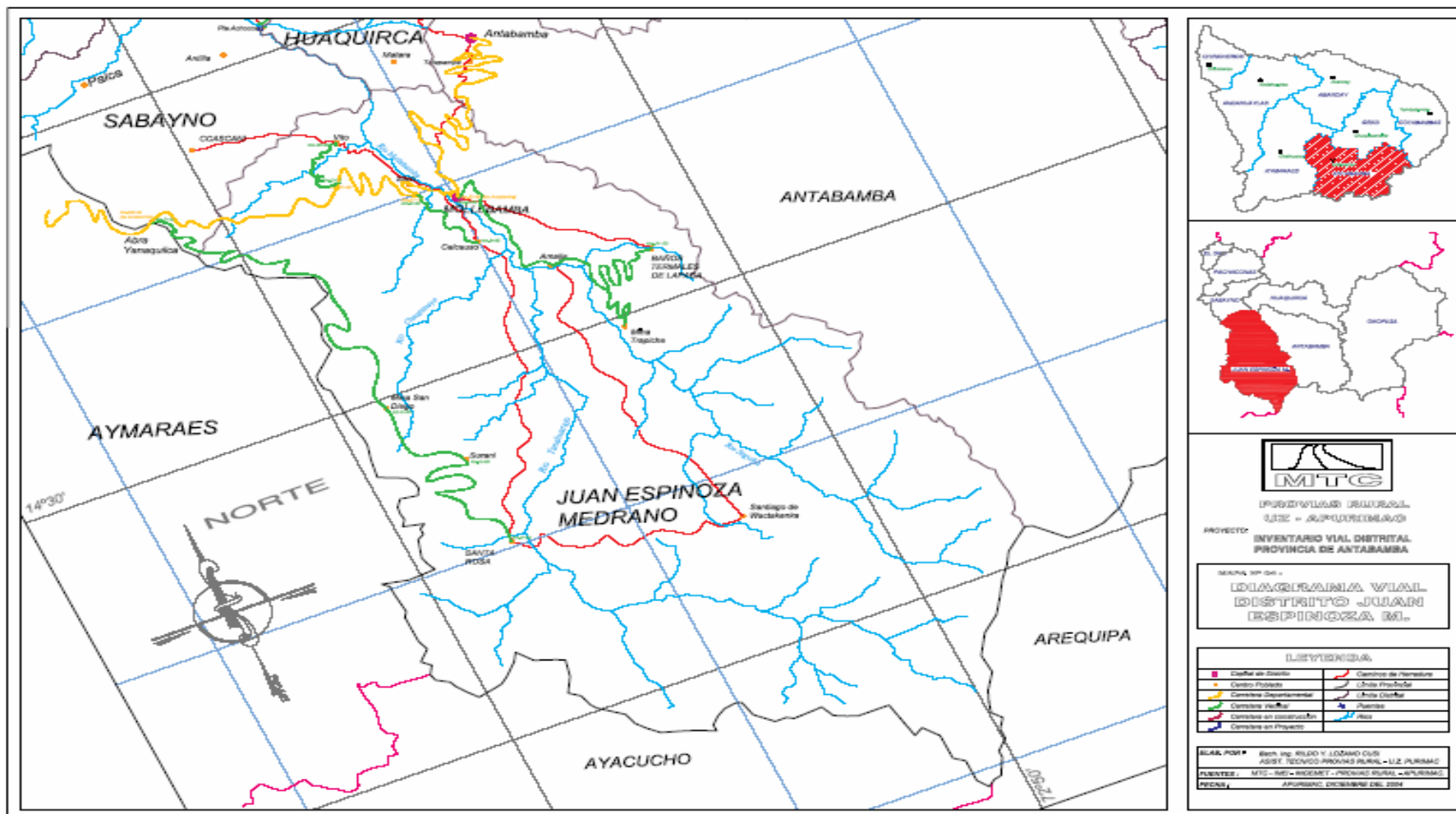
Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba



Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba



# Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba



**MTTC**  
**INSTITUTO REGIONAL DE MANTENIMIENTO DE TERCER ORDEN**

PROYECTO: INVENTARIO VIAL DISTRITAL PROVINCIA DE ANTABAMBA

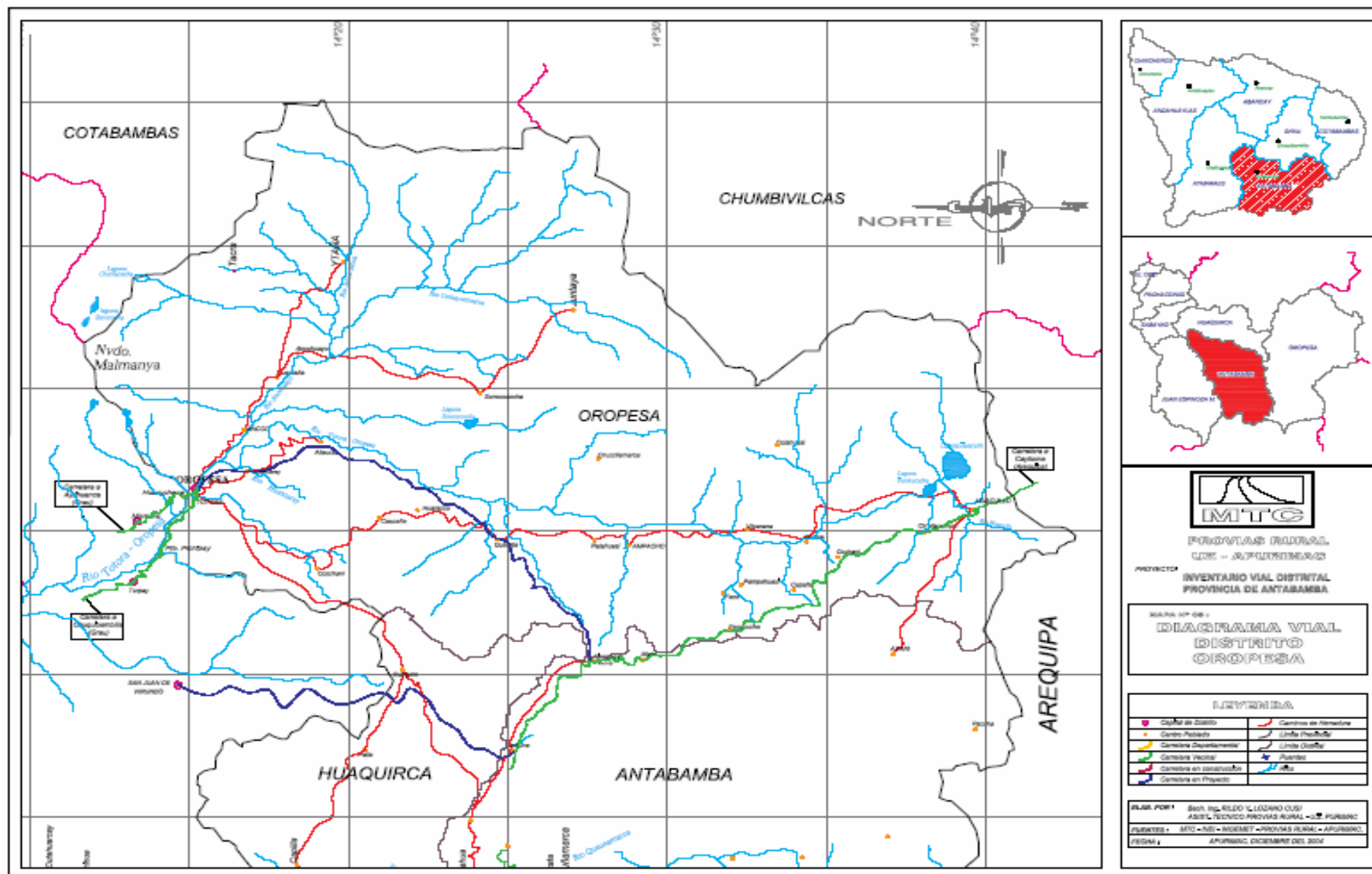
MAPA Nº 01 -  
**ESQUEMA VIAL DISTRITO JUAN ESPINOZA M.**

**LEYENDA:**

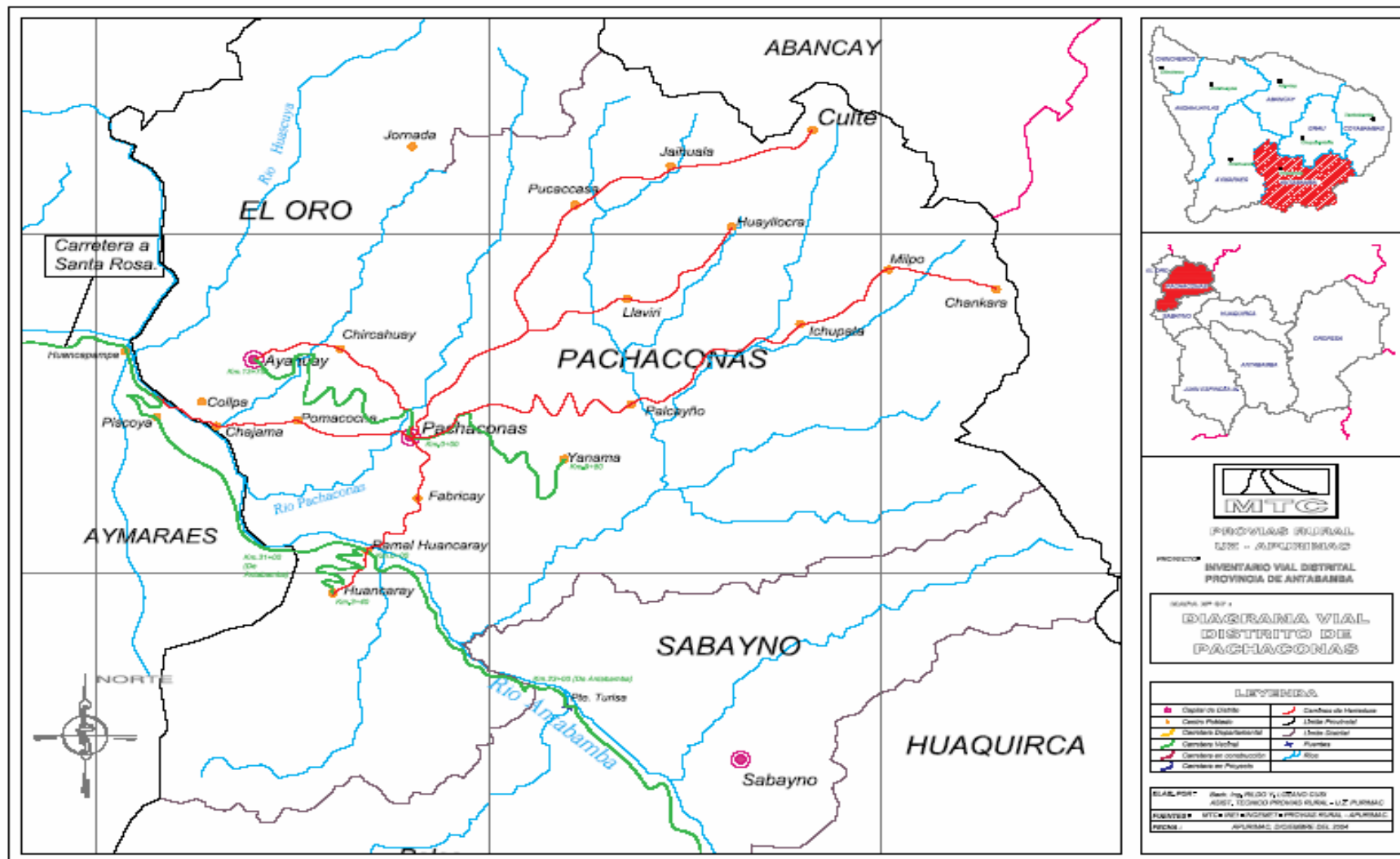
	Calle en Estado		Calle de Mantenimiento
	Calle Paveda		Calle Propuesta
	Calle en Construcción		Calle de Mantenimiento
	Calle en Proyecto		Punto
			Asa

**ELAB. POR:** Edmundo Roldán y Lodovico Cruz  
**ASIST. TÉCNICO PROVINCIAL RURAL - U.Z. PUNO:** MTTC  
**FUENTES:** MTTC - INE - INECOMET - PROYECTO RURAL - PUNO  
**FECHA:** ABRIL/DICIEMBRE DEL 2014

# Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba



Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba





Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba



2.3.2. Situación de la Infraestructura Vial

2.3.2.1. Sistema Provincial

La red vial de la provincia de Antabamba, esta comprendido por 22 carreteras, de los cuales 1 pertenece a la Red Departamental y 21 a (relativamente pequeñas) a la red vecinal, ubicados en los 7 Distritos: Antabamba, Juan Espinoza Medrano, Sabayno, Pachaconas, El Oro, Oropesa y Huaquirca; con una longitud total de 261.470 Km. El Cuadro No. 62 muestra el Sistema Provincial

CUADRO N° 62  
RESUMEN DE LA RED VIAL PROVINCIAL

SISTEMA PROVINCIAL	SUPERFICIE DE RODADURA			TOTAL Km
	ASFALTADO	AFIRMADO	SIN AFIRMAR	
NACIONAL	0.00	0.00	0.00	0.00
DEPARTAMENTAL		92.96	0.00	92.96
VECINAL		78.44	183.03	261.47
<b>TOTAL</b>	0.00	171.40	183.03	354.43

FUENTE: Elaboración Propia

2.3.2.2. Sistema Nacional

La Provincia de Antabamba no tiene ningún eje de conexión a la carretera nacional, cabe aclarar que el tramo que une la capital de provincia a la vía nacional, es de carácter departamental.

CUADRO N° 63  
SITUACIÓN DEL SISTEMA NACIONAL  
(No existe vías de carácter nacional)

Codigo	Carretera	Longitud (Km)	Superficie	Situación Superficie	Mercados

2.3.2.3. Sistema Departamental

La carretera Departamental atraviesa el Distrito de Antabamba y Juan Espinoza Medrano, en una longitud de 61.96 Km., este tramo actualmente cuenta con mantenimiento rutinario.

Las Instituciones responsables, de su funcionalidad son principalmente PROVIAS DEPARTAMENTAL y la REGION APURIMAC, como directos responsables de la transitabilidad de dicho camino.

CUADRO N° 64  
**SITUACIÓN DEL SISTEMA DEPARTAMENTAL**

Tramo	Longitud Km	Superficie	Situación Superficie	Mercados
DEPARTAMENTAL	92.96	Afirmado	Regular	Abancay
<b>TOTAL</b>	<b>92.96</b>			

FUENTE: Elaboración propia.

#### 2.3.2.4. Sistema Vecinal.

La Red Vial Vecinal de la Provincia de Antabamba, se encuentra en condiciones de transitabilidad, pero existen muchas restricciones porque en la actualidad la mayoría de los caminos vecinales no están rehabilitados, ni cuentan con mantenimiento, salvo algunas actividades de mantenimiento temporal de carácter correctivo por parte de las Municipalidades mediante limpieza de derrumbes, arreglo de plataformas, que no cuentan con lastre ni otras obras técnicas, de acuerdo al inventario vial en muchos distritos se cuentan solamente con trochas carrozables, por lo que son necesarios diferentes tipos de intervenciones, el análisis técnico determinará los costos desde Mantenimiento Rutinario, Periódico, Reconstrucción e incluso construcciones nuevas.

A continuación se muestra la situación del Sistema Vecinal a nivel distrital:

#### ***Descripción de la Red Vecinal***

##### a) DISTRITO DE ANTABAMBA.

El distrito de Antabamba cuenta con una red vial vecinal de 67.50 Km. de longitud, que lo constituyen 3 carreteras que articulan toda la Provincia y los principales centros urbanos del distrito. Estas carreteras son:

- Tramo Antabamba - Ichune,- Es un camino vecinal de mayor importancia no solo dentro del distrito de Antabamba, sino también

dentro de toda la Provincia de Antabamba, debido a que forma parte del eje Antabamba - Ninaccasa - Huacullo que articula la capital de la provincia con el poblado de Huacullo y posteriormente a la carretera hacia los departamentos de Arequipa y Cusco. Presenta una topografía accidentada, con la presencia de desarrollos y pendientes fuertes, muestra una plataforma con baches y ahuellamientos, sin la presencia de obras de arte y drenaje para la evacuación de aguas pluviales. La rehabilitación de esta trocha sería de gran importancia para los planes de desarrollo de la Provincia. Esta vía fue intervenida por la Región Apurímac el año 2003, habiendo realizado trabajos de ampliación de la calzada y la construcción de algunas obras de arte y drenaje, pero estas son aun insuficientes. Estos trabajos quedaron inconclusos habiéndose realizado estos trabajos hasta el puente Curanco. Enlaza los poblados de Chuñohuacho, Mollocco, Coccho, Curanco y diversas estancias y caseríos aledaños a esta zona.

- Tramo Ichune - Ninaccasa.- Es otro de los caminos vecinales de importancia de toda la Provincia de Antabamba/ por formar parte del eje Antabamba - Ninaccasa - Huacullo. Presenta una topografía accidentada, con la presencia de desarrollos y pendientes fuertes, muestra una plataforma con baches y ahuellamientos, reducido ancho, sin la presencia de obras de arte y drenaje para la evacuación de aguas pluviales. Esta vía fue intervenida por la Región Apurímac el año 2003 no habiendo llegado a culminar los trabajos en esta zona. Por ello es necesario iniciar estudios para su rehabilitación pues además es el paso obligado para ir a las diferentes minas de oro actualmente en exploración.
- Tramo Antabamba - Matara.- Forma parte de la carretera Antabamba - Santa Rosa. Se encuentra en malas condiciones de transitabilidad, debido que no cuenta con obras de arte y drenaje y su plataforma presenta baches y ahuellamientos en toda su longitud. Presenta una topografía accidentada con buenos anchos de plataforma.

b) DISTRITO DE JUAN ESPINOZA MEDRANO.

El distrito de Juan Espinoza Medrano cuenta con una red vial vecinal de 53.55 Km. de longitud que lo constituyen 4 carreteras que articulan los principales centros urbanos del distrito. Estas carreteras son:

- Tramo Mollebamba-Lapaca.- Es una vía que conecta el pueblo de Mollebamba con los baños termales de Lapaca. Sigue el curso aguas arriba del río Mollebamba, presenta una tipografía mayormente ondulada. Parte de esta vía fue antiguamente construida para la explotación de la mina Trapiche que se encuentra en cercana a los baños termales de Lapaca. Se caracteriza por ser una trocha carrozable que presenta baches y ahuellamientos en todo su extensión debido a que no cuenta con obras de arte y drenaje para la evacuación de aguas pluviales.
- Tramo Silco-Calcauso.- Es una de las vías de mayor importancia en el distrito pues articula el poblado de Calcauso con los pueblos de Silco y Mollebamba. Su punto de inicio es Km.37+20 de la carretera Departamental Antabamba - Abra Yanaquilca, a un Kilómetro del poblado de Silco. Presenta una topografía ondulada, con la presencia de algunas obras de arte siendo necesario la construcción de alcantarillas en toda su extensión.
- Tramo ramal Vito - Vito.- Es una trocha carrozable que articula el poblado de Vito con la carretera Departamental Antabamba - Abra Yanaquilca en el Km.47+60. Es una de las vías de mayor importancia en el distrito siendo necesaria su intervención para dotar a la vía de mejores condiciones, pues actualmente presenta baches y ahuellamientos en toda su extensión, notándose algunas obras de arte y drenaje que son insuficientes y también derrumbes en algunas zonas.
- Tramo Abra Yanaquilca - Santa Rosa.- Se trata de una trocha carrozable que en gran parte fue construida recientemente para articular al poblado de Santa Rosa con la carretera Departamental y el contexto Distrital y Regional. Fue construida siguiendo el trazo antiguamente usado para la explotación de la mina San Diego que se ubica en el Km. 17 de esta trocha. Actualmente no cuenta con cunetas y obras de drenaje, presentando baches y ahuellamientos en todo el tramo.

c) DISTRITO DE SABAYNO

El distrito de Sabayno cuenta con una red vial vecinal de 30.34 Km. de longitud que lo constituyen 3 caminos que articulan los principales centros urbanos del distrito. Estas carreteras son:

- Carretera Achocca - Antilla.- Es una trocha carrozable caracterizada por una topografía accidentada y por la presencia de fuertes pendientes. Presenta una calzada sin afirmado, de reducido ancho, no habiéndose observado la presencia de alcantarillas u otras obras de arte y drenaje. Es una vía de gran importancia debido a que articula el poblado de Antilla con la carretera Antabamba - Santa Rosa.
- Carretera Achocca - Sabayno.- Es el camino vecinal de mayor importancia dentro del distrito de Sabayno, debido a que articula la capital del distrito con la carretera Antabamba - Santa Rosa. Presenta una topografía accidentada, con la presencia de desarrollos y fuertes pendientes, muestra una plataforma con baches y ahuellamientos, sin la presencia de obras de arte y drenaje para la evacuación de aguas pluviales. Por ello se requiere la rehabilitación de este camino.
- Carretera Sabayno - San Juan.- Se trata de una trocha carrozable en malas condiciones pues no cuenta con cunetas en todo el tramo necesitándose además la construcción de otras obras de arte y drenaje. Articula el poblado de San Juan y otros poblados aledaños a este (Lahuiña, Huallanccori) con el pueblo de Sabayno.
- Tramo Pte. Turisa - Achocca.- Forma parte de la carretera Antabamba - Santa Rosa. Se encuentra en malas condiciones de transitabilidad, debido que no cuenta con obras de arte y drenaje y su plataforma presenta baches y ahuellamientos en toda su longitud. Es de topografía ondulada y sigue el curso del río Antabamba.

d) DISTRITO DE PACHACONAS.

- Carretera Pachaconas - Yanama.- Trocha carrozable que se encuentra en difíciles condiciones de transitabilidad debido a que fue construido para la exploración de reservas mineras en las zonas altas del distrito. Presenta una topografía accidentada, con fuertes pendientes,

plataforma de ancho reducido con baches y ahuellamientos y la presencia de zonas inestables en ciertos tramos.

- Carretera Pachaconas - Ayahuay.- Es el camino vecinal de mayor importancia dentro del distrito de Pachaconas, debido a que articula la capital del distrito con la carretera Antabamba - Santa Rosa, pasando por el distrito de El Oro. Presenta una topografía bastante accidentada, con la presencia de fuertes pendientes, muestra una plataforma con baches y ahuellamientos, con la presencia de algunas de obras de arte y drenaje que son insuficientes para la evacuación de aguas pluviales. Por ello se requiere la rehabilitación de este camino.
- Carretera Ramal Huancaray -Huancaray.- Trocha carrozable que se encuentra en difíciles condiciones de transitabilidad. Articula el poblado de Huancaray con la carretera Antabamba - Santa Rosa. Presenta una topografía accidentada, con fuertes pendientes y presencia de desarrollos, plataforma de ancho reducido con baches y ahuellamientos y la presencia de derrumbes por ser una zona inestable, sin obras de arte y drenaje para la evacuación de aguas pluviales.
- Tramo Pte. Turisa - Huancaray.- Forma parte de la carretera Antabamba - Santa Rosa. Se encuentra en malas condiciones de transitabilidad, debido que no cuenta con obras de arte y drenaje y su plataforma presenta baches y ahuellamientos en toda su longitud. Es de topografía ondulada y sigue el curso del río Antabamba.

e) DISTRITO DE EL ORO.

- Carretera Huancapampa - Ayahuay.- Es el único camino vecinal y es de gran importancia dentro del distrito de El Oro, debido a que articula la capital del distrito con la carretera Antabamba - Santa Rosa, pasando por el anexo de Miscalpata. Presenta una topografía bastante accidentada, con la presencia de desarrollos y fuertes pendientes, muestra una plataforma con baches y ahuellamientos, con la presencia de algunas de obras de arte y drenaje que son insuficientes para la evacuación de aguas pluviales. Por es necesario la rehabilitación de este camino.

f) DISTRITO DE OROPESA.

- Carretera Totorá - Pte. Pichipay.- Es el camino vecinal de mayor importancia dentro del distrito de Oropesa, debido a que articula la capital del distrito con la provincia de Grau. Presenta una topografía accidentada, pero con pendientes aceptables, muestra una plataforma con baches y ahuellamientos, cuenta con algunas obras de arte y drenaje para la evacuación de aguas pluviales pero que son insuficientes. Por ello es necesario la rehabilitación de esta vía.
- Carretera Ninaccasa - Huacullo.- Es uno de los caminos de mayor importancia no solo dentro del distrito de Oropesa, sino también dentro de toda la Provincia de Antabamba, debido a que forma parte del eje Antabamba - Ninaccasa - Huacullo que articula la capital de la provincia con el poblado de Huacullo y posteriormente a la carretera hacia los departamentos de Arequipa y Cusco. Presenta una topografía accidentada, con la presencia de desarrollos y pendientes fuertes, muestra una plataforma con baches y ahuellamientos, reducido ancho, sin la presencia de obras de arte y drenaje para la evacuación de aguas pluviales. La rehabilitación de esta trocha sería de gran importancia para los planes de desarrollo de la Provincia.

g) DISTRITO DE HUAQUIRCA.

- Carretera Matara - Huaquirca.- Es un camino vecinal de gran importancia dentro del distrito de Huaquirca, debido a que articula la capital del distrito con el poblado de Matara y también a la carretera Antabamba - Santa Rosa. Presenta una topografía accidentada, con la presencia de desarrollos y fuertes pendientes, muestra una plataforma con baches y ahuellamientos, sin la presencia de obras de arte y drenaje para la evacuación de aguas pluviales. La rehabilitación de este camino constituiría un gran aporte para alcanzar un tránsito más fluido a este distrito.
- Carretera Matara - Achocca.- Forma parte de la carretera Antabamba - Santa Rosa. Se encuentra en malas condiciones de transitabilidad, debido que no cuenta con obras de arte y drenaje y su plataforma



presenta baches y ahuellamientos en toda su longitud. Presenta una topografía accidentada con la presencia de desarrollos y pendientes fuertes y radios reducidos.

CUADRO N° 65

SITUACIÓN DEL SISTEMA VECINAL A NIVEL DISTRITAL

DISTRITO DE ANTABAMBA

N°	TRAMO		LONGITUD (Km)	ESTADO	TRAFICO		DISTANCIA ACUM. (km)
	Desde	Hasta			Ligero	Pesado	
1	Antabamba	Ichune	54.00	Malo	X		54.00
2	Ichune	Ninaccasa	10.00	Malo	X		64.00
3	Antabamba	Matara	3.50	Malo		X	67.50
	TOTAL		67.50				67.50

DISTRITO DE JUAN ESPINOZA MEDRANO

N°	TRAMO		LONGITUD (Km)	ESTADO	TRAFICO		DISTANCIA ACUM. (km)
	Desde	Hasta			Ligero	Pesado	
1	Mollebamba	Lapaca	11.20	Malo	X		11.20
2	Silco	Calcauso	4.10	Regular	X		15.30
3	Ramal Vito	Vito	8.00	Malo	X		23.30
4	Abra Yanaquilca	Santa Rosa	30.25	Malo	X		53.55
	TOTAL		53.55				53.55

DISTRITO DE SABAYNO

N°	TRAMO		LONGITUD (Km)	ESTADO	TRAFICO		DISTANCIA ACUM. (km)
	Desde	Hasta			Ligero	Pesado	
1	Achocca	Antilla	9.50	Malo	X		9.50
2	Achocca	Sabayno	7.10	Malo	X		16.60
3	Sabayno	San Juan	6.64	Malo	X		23.24
4	Pte Turisa	Achocca	7.00	Malo		X	30.24
	TOTAL		30.24				30.24

DISTRITO DE PACHACONAS

N°	TRAMO		LONGITUD (Km)	ESTADO	TRAFICO		DISTANCIA ACUM. (km)
	Desde	Hasta			Ligero	Pesado	
1	Pachaconas	Yanama	9.80	Malo	X		9.80
2	Pachaconas	Ayahuay	13.75	Malo	X		23.55
3	Ramal Huancaray	Huancaray	3.40	Malo	X		26.95

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

4	Pte Turisa	Huancaray	8.00	Malo		X	34.95
	TOTAL		34.95				34.95

DISTRITO DE EL ORO

N°	TRAMO		LONGITUD (Km)	ESTADO	TRAFICO		DISTANCIA ACUM. (km)
	Desde	Hasta			Ligero	Pesado	
1	Huancapampa	Ayahuay	9.25	Malo	X		9.25
	TOTAL		9.25				9.25

DISTRITO DE OROPESA

N°	TRAMO		LONGITUD (Km)	ESTADO	TRAFICO		DISTANCIA ACUM. (km)
	Desde	Hasta			Ligero	Pesado	
1	Totora	Pte Pichipay	5.28	Malo	X		5.28
2	Totora - Oropesa	Cam. a Huaruchaca	2.00	Malo	X		7.28
3	Ninaccasa	Huacullo	31.00	Malo	X		38.28
	TOTAL		38.28				38.28

DISTRITO DE HUAQUIRCA

N°	TRAMO		LONGITUD (Km)	ESTADO	TRAFICO		DISTANCIA ACUM. (km)
	Desde	Hasta			Ligero	Pesado	
1	Matara	Huaquirca	15.20	Malo		X	15.20
2	Matara	Achocca	12.50	Malo	X		27.70
	TOTAL		27.70				27.70

TOTAL KM PROVINCIA DE ANTABAMBA							261.47
---------------------------------	--	--	--	--	--	--	--------

Fuente: Inventario Vial de la Provincia de Antabamba

2.3.2.5. Caminos de Herradura

Los medios no motorizados conocidos como Caminos de Herradura, cumplen un papel importante para el intercambio económico y social de poblados que no cuentan con carreteras generalmente para las comunidades campesinas, caseríos y anexos de los diferentes Distritos de la Provincia de Antabamba.

Por la misma geografía accidentada que presenta, los caminos de herradura son usados cotidianamente para el tránsito peatonal y de sus acémilas y ganados para conectar las comunidades, zonas agrícolas entre otros con las capitales de distrito y de la Provincia.

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

El Inventario Vial resume que la Provincia de Antabamba cuenta con 517.20 Km de caminos de herradura.

CUADRO N° 66

PRINCIPALES CAMINOS DE HERRADURA IDENTIFICADOS

N°	Distrito	Descripción del Camino			TOTAL
		TRAMO	Estado	Long (km)	
1	Antabamba	Antabamba – Huaquirca	Regular	6.06	106.06
2		Antabamba - Yanamarca - Ccocho – Ytuccata	Regular	16.00	
3		Ytuccata - Oueñamarca – Karampa	Regular	11.00	
4		Karampa - Ayani – Huacullo	Malo	16.00	
5		Quilcata – Ancopira	Malo	5.00	
6		Acco - Chuñuhuacho – Wacratanca	Regular	12.00	
7		Wacratanca - Ichune – Supayco	Regular	16.00	
8		Antabamba – Tatapampa	Malo	2.00	
9		Queñamarca – Malo	Malo	10.50	
10		Lawalawa – Curanco	Malo	2.50	
11		Curanco – Malo	Malo	9.00	
12	Oropesa	Supayco - Totorá – Oropesa	Regular	19.80	116.10
13		Oropesa - Ancco – Sonccococha	Malo	16.00	
14		Ramal Huantaña – Ytaña	Malo	14.80	
15		Totorá-Huancaray-Allauca	Malo	11.50	
16		Totorá - Quilcata – Huacullo	Malo	54.00	
17	J. Espinoza M.	Mollebamba – Vito	Regular	6.55	88.25
18		Vito – Ccascani	Malo	11.50	
19		Mollebamba – Calcauso	Regular	1.70	
20		Calcauso - Santa Rosa	Malo	18.00	
21		Mollebamba – Antabamba	Regular	14.00	
22		Mollebamba – Wactakanka	Malo	17.00	
23		Santa Rosa – Wactakanka	Malo	10.00	
24		Mollebamba – Lapaca	Mato	9.50	
25	Sabayno	Ahocca – Antilla	Malo	4.00	46.50
26		Ahocca – Sabayno	Malo	6.00	
27		Sabayno - San Juan – Lahuiña	Malo	15.00	
28		Sabayno – Noccansa	Malo	8.00	
29		Sabayno - Ch 'alla – Chilpaca	Regular	13.50	
30	El Oro	Huancapampa - Collpa – Ayahuay	Bueno	2.80	37.60
31		Ayahuay - Uncapata – Rumiwasi	Malo	7.40	
32		Uncapata – Jomada	Malo	5.80	
33		Ayahuay-Cruzpata-Huascuya	Malo	9.60	
34		Ayahuay - Quillasque – Miscapata	Malo	3.00	
35		Miscapata - Ch 'allabamba – Huascuya	Regular	9.00	
36		Pachaconas - Fabricay – Huancaray	Malo	11.00	
37		Pachaconas - Palcayño - Milpo – Chankara	Regular	19.00	

## Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

38	Pachaconas	Pachaconas - Chircahuay – Ayahuay	Malo	11.50	73.40
39		Pachaconas-Jayhuala-Culte	Malo	17.40	
40		Pachaconas - Chajama – Huancapampa	Regular	4.50	
41		Pachaconas - Huayllocra – Llavirí	Malo	10.00	
42	Huaquirca	Matara – Huaquirca	Malo	5.50	49.30
43		Huaquirca - Wilanchama – Finaya	Regular	10.30	
44		Huaquirca – Pallalla	Regular	8.00	
45		Finaya – Mutcani	Malo	5.50	
46		Capilla – Supayco	Regular	20.00	
		TOTAL CAMINO DE HERRADURA ANTABAMBA (km)			517.21

Fuente: Inventario Vial de la Provincia de Antabamba

### 2.3.3. Situación de la Red Vial y su Impacto en el desarrollo de la Provincia

La red vial vecinal actual que existe en la provincia de Antabamba se encuentra en malas condiciones de transitabilidad, por la falta de atención en su intervención así como la escasa gestión por parte de las Autoridades e Instituciones, lo manifestado perjudica al desarrollo socio económico de la provincia, razón por la cual es necesario brindar la importancia que merecen las vías que forman parte de los ejes viales y áreas de influencia dentro de la provincia, 4 distritos (Huaquirca, Sabayno, El Oro, Pachaconas) están ubicados como espacios de un marginal desarrollo relativo y solamente 03 distritos Antabamba, José Espinoza Medrano y Oropesa, alcanzan un menor desarrollo relativo, por tanto surge la gran necesidad de desarrollar trabajos de rehabilitación, mejoramiento, mantenimiento y construcciones nuevas de las vías de comunicación provincial.

Los tramos secundarios:

- Puente Huancapampa- El Oro-Pachaconas
- Puente Achocca-Sabayno

han sido intervenidos por PROVIAS Rural, esta situación permite de manera temporal un acceso adecuado.

CUADRO N° 67  
SITUACIÓN DE LA RED VIAL DE LA PROVINCIA

Distrito	Zonificación	Situación de la Red Vial Vecianl				TOTAL
		Buena	Regular	Mala	Muy mala	
Antabamba	Menor Desarrollo Relativo		<b>67.50</b>			67.50
El Oro	Marginal Desarrollo Relativo		<b>9.25</b>			9.25
Huaquirca	Marginal Desarrollo Relativo		<b>27.70</b>			27.70
Juan Espinoza Medrano	Menor Desarrollo Relativo		<b>53.55</b>			53.55
Totora - Oropesa	Menor Desarrollo Relativo		<b>38.28</b>			38.28
Pachaconas	Marginal Desarrollo Relativo		<b>34.95</b>			34.95
Sabaino	Marginal Desarrollo Relativo		<b>30.24</b>			30.24
	<b>TOTAL</b>		<b>261.47</b>			261.47

Fuente: Inventario Vial de la Provincia de Antabamba

2.3.4. Nivel del Servicio de Transporte de Pasajeros y de Carga.

Características del servicio de pasajeros

El Servicio de transporte en los Caminos Vecinales de la Provincia de Antabamba (en los Rehabilitados y a ser Rehabilitados) esta Constituido por Microbuses, Colectivos tipo <sup>a</sup>Combi<sup>a</sup> para transporte de pasajeros y por camiones (2 ejes) para transporte de Carga y/o de pasajeros, cabe resaltar, que el transporte de pasajeros en camiones de cargas, es muy frecuente en los caminos rurales (encuestas realizadas).

La carga transportada, en los diferentes tramos esta referida a: Productos agrícolas, pecuarios, fertilizantes, combustible, abarrotos, materiales de construcción, gaseosas, cerveza, balones de gas, entre otros menos significativos.

Como indicador de frecuencias, se ha considerado la información de los pobladores de la zona, así como el tráfico por el número de vehículos por día y por tipo de vehículo. Los Cuadros Nos. 68 y 69 muestran los servicios.

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

CUADRO N° 68  
CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE PASAJEROS

DISTRITO	EMPRESAS	RUTAS		FRECUENCIA		N° PASAJEROS	DISTANCIA	TIPO DE VEHICULO
		ORIGEN	DESTINO	DIA	SEMANA			
ANTABAMBA	Transp... Coaquira Transp... Wari	Abancay	Antabamba-Santa Rosa	1	3	15		Camion 2 ejes Bus de 48 psj Doble eje
		Abancay	Antabamba	1	2	30		
		Lima	Antabamba	2	4	15		
EL ORO		No existe						
HUAQUIRCA	Transp. Eventual	No existe						
JUAN MEDRANO	ESPINOZA Transp. Particular	Mollebamba	Abancay	1	2	7		Mitsubishi
OROPESA	Transp. Oropesa	Abancay	Chuquibambilla	2	14	30		Bus de 48 psj Combi
		Chuquibambilla	la Oropesa	1	6	25		
PACHACONAS	Pachan Express	Abancay	Pachaconas	1	7	24		Bus de 48 psj
SABAINO		Sabaino	Achocca	2	14	14		Bus de 48 psj

FUENTE: Elaboración propia

CUADRO N° 69

CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE CARGA

DISTRITO	EMPRESAS	RUTAS		DISTAN CIA KM	MERCADERIA	FLETE (S/.)	TM	TIPO DE VEHICULO
		ORIGEN	DESTINO					
ANTABAMBA	Transp. Mishu Transp. Coaquira Transp. Wari	Sicuni Lima Lima	Antabamba Antabamba Antabamba					Camión 2 ejes Camión 2 ejes Doble eje
EL ORO		No existe						
HUAQUIRCA	Transp. Eventual	Huaquirca	Abancay					
JUAN ESPINOZA MEDRANO	Transp. Particular	Mollebamba	Abancay					Mitsubishi
OROPESA	Transp. Tatora Oropesa	Chuquibambilla	Tatora Oropesa					Combi
PACHACONAS	Pachan Express	Abancay	Pachaconas					Camión 2 ejes
SABAINO		Sabaino	Achocca Abancay					Camión 2 ejes

FUENTE:

Elaboración

propia



### 2.3.5. Identificación de Nuevas Construcciones

Para la identificación de nuevas construcciones de Vías en la provincia de Antabamba, se ha tomado en cuenta indicadores de las zonas potencialmente explotables probadas o centros poblados importantes que se encuentran marginados (Distritos que no tienen articulación vial) , a efectos de lograr su integración espacial y económica, así mismo los acuerdos de los Alcaldes de la Provincia en el Taller de Priorización de Inversiones, concretándose en los Tramos indicados en el Cuadro N° 70.

El costo promedio referencial estimado por Km. es de S/.50,000.00 (cincuenta mil nuevos soles), costo referencial que comprende Gastos estudios, obras y supervisión, dicho costo unitario por KM. en la Región Apurímac es utilizado por FONCODES y otras Instituciones.

CUADRO N° 70  
NUEVAS CONSTRUCCIONES DE CAMINOS VECINALES

N°	TRAMO	LONGITUD (km)	UBICACIÓN	DESCRIPCION	INVERSION
1	Totora - Kilcata - Ccotasa - Ninaccasa	30.00	Oropesa	Nueva Construcción	1'500,000.00
2	Pachaconas - Puente Huancaray	10.20	Pachaconas	Nueva Construcción	510,000.00
3	Yanama - Palcayño - Millpo	12.00	Pachaconas	Nueva Construcción	600,000.00
4	Miscapata - Chaccama - Pomacocha	8.00	Pachaconas	Nueva Construcción	400,000.00

FUENTE: Elaboración Propia

### 2.3.6. Determinación de los Niveles de Intervención

Según el inventario vial los caminos vecinales de la Provincia de Antabamba requieren de 04 tipos de intervención: rehabilitación, reconstrucción, mantenimiento periódico y mantenimiento rutinario, lo que se explica de manera detallada:

### Rehabilitación

Dentro de la Provincia y según el inventario vial, del total de la Red Vial Provincial, se requieren desarrollar 17 actividades de rehabilitación en la misma cantidad de tramos, estos tramos están ubicados a nivel de los 7 distritos de la provincia, las mismas que, algunas están en condiciones de regular transitabilidad y la mayoría en malas condiciones.

### Reconstrucción

De acuerdo a la información contenida en el Inventario Vial , se requiere desarrollar 03 actividades de reconstrucción, en los tramos que se muestran en el cuadro N° 70 en los distritos de Juan Espinoza Medrano, Pachaconas y Oropesa, por constituir tramos que se encuentran en malas condiciones de transitabilidad.

### Mantenimiento Periódico

Este tipo de intervención es de carácter temporal en periodos promedio de cada 3 años, dentro de la provincia de Antabamba, no se desarrolla consecuentemente, existe la necesidad urgente de que se ejecute este tipo de intervención en los diferentes tramos de los caminos vecinales.

### Mantenimiento Rutinario

Según información contenida en el inventario vial en la Provincia de Antabamba, este tipo de intervención de carácter rutinario permanente no se desarrolla, teniendo en cuenta los problemas de Vialidad se hace urgente la necesidad, de que se organice a la población a través de grupos de trabajo que apoyen en éste tipo de intervención, a efectos de garantizar la adecuada viabilidad de los tramos de la Red Vecinal de la provincia.

CUADRO N° 71  
NIVELES DE INTERVENCIÓN EN LOS CAMINOS VECINALES

DISTRITO	TRAMO	LONG (km)	Nivel Intervencion	de Costos x km	Presupuesto Total (\$)
Antabamba	Antabamba - Curanco - Ninaccasa	64.00	Rehabilitación	11,419.14	730,825.07
	Antabamba – Matara	3.50	Rehabilitación	11,827.05	41,394.68
Juan Espinosa M	Moliebamba – Alpaca.	11.20	Rehabilitación	9,863.55	110,471.81
	Silco – Calcauso	4.10	Rehabilitación	9,262.01	37,974.25
	Ramal Vito – Vito	8.00	Rehabilitación	6,936.82	55,494.52
	Abra Yanaquillca – Santa Rosa	30.25	Reconstrucción	10,574.99	319,893.35
Sabayno.	Achocco - Antilla.	9.50	Rehabilitación	10,067.37	95,640.00
	Achocca - Sabayno.	7.10	Rehabilitación	9,215.85	65,432.53
	Sabayno - San Juan.	6.64	Rehabilitación	12,725.93	84,500.17
	Pie T'urisa – Acoca.	7.00	Rehabilitación	11,827.05	82,789.35
Pachaconas	Pachaconas – Yanama.	9.80	Reconstrucción	11,954.22	117,151.38
	Pachaconas - Ayahuay.	13.75	Rehabilitación	11,268.27	154,938.76
	Ramal Huancaray - Huancaray.	3.40	Rehabilitación	11,376.53	38,680.21
	Pte T'urisa – Huancaray	8.00	Rehabilitación	11,827.05	94,616.40
El Oro	Huancapampa -Ayahuay.	9.25	Rehabilitación	7,825.68	72,387.56
Oropesa	Totora - Pte Pichipay Totora - Oropesa – Huaruchaca	5.28	Rehabilitación	7,833.09	41,358.69
		2.00	Rehabilitación	12,764.77	25,529.54
	Ninaccasa – Huacullo	31.00	Reconstrucción	10,608.37	328,859.56
Huaquirca	Matara- Acoca	12.50	Rehabilitación	11,827.05	147,838.13
	Marara – Huaquirca	15.20	Rehabilitación	9,826.52	149,363.14
	TOTAL	261.47			2,795,139.09

FUENTE: Inventario Vial

Todos los montos del cuadro anterior están en Dólares.

### 2.3.7. Capacidad Actual del Gobierno Local para asumir competencia en gestión Vial Vecinal.

#### 2.3.7.1. Maquinarias y Equipos

En la provincia de Antabamba tan solamente la Municipalidad Provincial cuenta con maquinaria: Cargador Frontal, 2 Volquetes, 1 camioneta, 1 Teodolito, este mínimo equipamiento no garantiza la atención en los trabajos de rehabilitación y mantenimiento de los caminos vecinales. De otro lado las Municipalidades distritales, no cuentan con ningún tipo de maquinaria, ni equipo para trabajos de rehabilitación y mantenimiento, debido a los mínimos presupuestos municipales asignados.

El Cuadro No. 72 muestra maquinarias y equipo para la gestión vial

CUADRO N° 72  
MAQUINARIA Y EQUIPO PARA LA GESTIÓN VIAL

UNIDADES	SITUACIÓN ACTUAL			
	EN USO	EN REPARACIÓN	FUERA DE SERVICIO	TOTAL
ANTABAMBA				
Maquinarias				
Cargador Frontal	01			01
Equipos				
Teodolito	01			01
Vehículos				
Volquete	02			02
Camioneta	01			01
PACHACONAS				
Vehículos				
Camioneta		01		01
JUAN ESPINOZA M.				
Vehículos				
Volquete		01		01
Camioneta	01			01

FUENTE : ELABORACIÓN PROPIA

#### 2.3.7.2. Recursos Financieros

Según el contenido del PIA (Presupuesto Institucional de Apertura) de las Municipalidades Provincial y Distritales de Antabamba tan solamente la Municipalidad Provincial ha considerado un presupuesto de S/ 30,000 nuevos soles para el proyecto construcción de trochas carrozables en su meta ampliación y mejoramiento de la carretera Santa Rosa – Antabamba y la Municipalidad Distrital de Totorá Oropesa ha asignado un presupuesto de S/. 15,000 nuevos soles para la construcción del Puente Peatonal Ampacho.

**CUADRO N° 73**  
**RECURSOS FINANCIEROS DE INVERSION EN LAS MUNICIPALIDADES**  
**PERIODO 2006**

MUNICIPALIDAD PROYECTO	PRESUPUESTO TOTAL DE INVERSIONES POR MUNICIPALIDAD	PRESUPUESTO ASIGNADO A PROYECTOS VIALES
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ANTABAMBA: Construcción de Trochas Carrozables. Ampliación y Mejoramiento Carretera Santa Rosa Antabamba	765,971.00	30,000.00
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE TOTORA OROPESA: Construcción Puente Peatonal Ampacho.	258,204.00	15,000.00
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PACHACONAS:	202,084.00	NO EXISTE
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SABAINO:	210,553.00	NO EXISTE
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JUAN ESPINOZA MEDRANO:	212,568.00	NO EXISTE
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE EL ORO:	163,942.00	NO EXISTE
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUAQUIRCA:		NO EXISTE

FUENTE : ELABORACIÓN PROPIA

**CUADRO N° 74**  
**RECURSOS FINANCIEROS PARA LA GESTIÓN VIAL**

Tipo de Gasto	PRESUPUESTO 2006			
	Fuente A	Fuente B	Fuente C	TOTAL
1.Mantenimiento				
2. Inversiones	45,000.00			45,000.00
<b>TOTAL</b>	45,000.00			45,000.00

FUENTE : ELABORACIÓN PROPIA

2.3.7.3. Recursos Humanos

La Municipalidad provincial de Antabamba, cuenta con personal técnico profesional y auxiliar suficiente para apoyar las actividades de rehabilitación y mantenimiento vial de la localidad, este personal requiere ser capacitado en trabajos específicos de vialidad, los distritos a diferencia de la provincia por los mínimos presupuestos con que cuentan, adolecen de capacidad suficiente de personal técnico profesional, por lo que tiene que contratarse otro personal con experiencia para realizar este tipo de trabajos.

El Cuadro No. 75 muestra los recursos humanos

CUADRO N° 75  
RECURSOS HUMANOS PARA LA GESTIÓN VIAL

Grupo Ocupacional	PERSONAL		
	NOMBRADO	CONTRATADO	TOTAL
<b>ANTABAMBA</b>			
Directivo		02	02
Profesional		05	05
Técnicos	05	04	09
Total	05	11	16
<b>EL ORO</b>			
Técnico		03	03
Obreros		03	03
Total		06	06
<b>JUAN ESPINOZA MEDRANO</b>			
Técnico		04	04
Total		04	04
<b>HUAQUIRCA</b>			
Técnico	01	02	03
Obrero		01	01
Total	01	03	04
<b>TOTORA OROPESA</b>			
Directivo		01	01
Profesional		02	02
Técnico		03	03
Obreros		02	02
Total		08	08
<b>PACHACONAS</b>			
Técnicos		02	02
Obreros		10	10
Total		12	12

SABAYNO			
Profesional		02	02
Técnicos		02	02
Total		04	04

FUENTE : ELABORACION PROPIA

## 2.3.7.4. Equipo de Informática

En cuanto se refiere a equipo de informática, todas las Municipalidades cuentan con este tipo de logística, básicamente con computadoras e impresoras, salvo algunas excepciones algunos Municipios tiene Software y otros programas, que permiten desarrollar la gestión, formulación de proyectos y otros trabajos de gabinete.

El Cuadro No. 76 muestra equipos de informática de las Municipalidades

CUADRO N° 76

## EQUIPO DE INFORMÁTICA DE LA MUNICIPALIDAD

EQUIPO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
ANTABAMBA		
Computadoras	PENTIUM III – IV	14
Impresoras	HP	08
Software	S10 - SIAF – SICON	03
EL ORO		
Computadoras	PENTIUM III	02
Impresoras	HP	02
Software	SIAF	01
JUAN ESPINOZA MEDRANO		
Computadoras	PENTIUM IV	02
Impresoras	HP	02
Software	-	-
HUAQUIRCA		
Computadoras	PENTIUM IV	01
Impresoras		01
Software	-	-
TOTORA OROPESA		
Computadoras	PENTIUM IV	04
Impresoras	HP	03
Software	-	-
PACHACONAS		
Computadoras	PENTIUM IV	01
Impresoras	LEXMARK	02
Software	-	-
SABAYNO		
Computadoras	PENTIUM IV	01
Impresoras	EPSON LX 300	01
Software		

FUENTE: ELABORACION PROPIA

#### 2.3.7.5. Capacidad de Gestión de Desarrollo

En cuanto a gestión de desarrollo local, la mayoría de las Municipalidades sólo cuentan con Planes de Operativos Institucionales estas vienen siendo validados principalmente en su Estrategia de Desarrollo, y programas de inversión anual.

##### Problemática Institucional

La Implementación del Instituto Vial Provincial requiere de un mínimo establecido como base para su funcionamiento, (Recursos Financieros, Humanos, Materiales, Maquinarias, etc), de acuerdo a la información que se ha recabado, para efectos de la elaboración del Diagnóstico, se ha podido determinar que en las Municipalidades, tanto Provincial como distritales, las condiciones son insuficientes, debido a su carencia, otro de los problemas muy serios es la falta de Recursos Financieros por tanto no garantizan un aporte seguro, para el funcionamiento del Instituto, existiendo un alto nivel de dependencia de los Recursos Sujetos a transferencia de Partidas Presupuestales desde el Gobierno Nacional, lo manifestado se puede resumir en lo siguiente:

- Insuficiente atención a las necesidades de Inversión en Vialidad.
- Falta de Capacitación permanente para tener directivos, profesionales y técnicos altamente calificados en Gestión Vial.
- Precario funcionamiento de las Maquinarias y equipos de informática destinados a la Gestión Vial, de éstos a falta de mantenimiento.
- Insuficiente implementación de Maquinaria y Equipos para la Gestión Vial.

##### Necesidades Prioritarias

En la Provincia de Antabamba, para cumplir con la Gestión Vial de manera eficiente y eficaz, es preciso mínimamente implementar lo siguiente:

- Precisión específica de funciones del Instituto Vial Provincial.
- Programas de Capacitación del Personal Directivo, Profesional y técnico en Gestión Vial.
- Mayores asignaciones de Recursos Presupuestales, para atender acciones en infraestructura Vial, así como el incremento y modernización del Parque



automotor institucional, y equipos de informática destinados a la Gestión Vial, complementado con Programas de Capacitación.

#### 2.4. LIMITACIONES AL DESARROLLO, RECURSOS Y POTENCIALIDADES DE LA PROVINCIA

Dentro de la tipificación, del Mapa de la Pobreza elaborada por FONCODES, la Provincia de Antabamba esta considerada como POBRE, dada fundamentalmente por las condiciones adversas, en que viene desarrollándose, es decir, cuentan con escasos terrenos aptos para el cultivo (tan sólo el 2 % del total Provincial), la actividad pecuaria es desarrollada, en condiciones carentes de asistencia técnica y con especies de baja calidad, del mismo modo la población tiene limitado acceso a los servicios básicos mínimos, lo que genera una escasa posibilidad de alcanzar desarrollo y/o superar su condición de pobreza en el que están sumidos, ahondándose aún más con la falta de accesos viales tanto vecinales como de herradura, esta baja articulación Vial es a nivel Provincial y se presenta hacia las zonas de producción agropecuaria, y potencialidad de recursos naturales por tanto no permiten la explotación adecuada de los recursos de la Zona, tampoco permiten la ampliación de fronteras agrícolas, de otro lado no se explota las potencialidades dadas en la actividad ganadera, actividad minera, y en el Turismo.

##### 2.4.1. PAPEL DE LA PROVINCIA EN EL CONTEXTO DEPARTAMENTAL

La provincia de Antabamba, tiene como base económica fundamental la agricultura y la ganadería, cuenta con recursos naturales que siendo explotados de manera adecuada podría aportar a la economía del departamento, en la actualidad su aporte a la generación de la Producción Bruta Interna del departamento de Apurímac es casi Nula por cuanto, aproximadamente el 70 % de su producción agrícola esta destinada al autoconsumo, la producción ganadera es comercializada como materia prima a precios que no convienen a los productores, debido a que en la mayoría de las veces no cubre ni el costo de producción, las empresas consumidoras monopolizadoras imponen sus precios y los pobladores (ganaderos) de la zona están obligados a vender, por cuanto no tienen alternativa de llevar a otros mercados ( por la falta de vías de comunicación desde los lugares donde crían sus animales ) lo que genera mayor pobreza en la provincia.

Es necesario el cumplimiento de un rol protagónico, de parte de las autoridades nacionales, regionales y locales, con el fin de facilitar las condiciones para el aprovechamiento técnico y racional de sus recursos de tal modo que permitan a los pobladores de esta parte del país, poder desenvolverse para competir en el mercado interno y externo.

### CAPITULO III

#### 3. PRIORIZACION DE LAS INVERSIONES

##### 3.1 De los Caminos Vecinales

La priorización de la inversiones, ha sido elaborado en función al Manual de Procedimientos para la Elaboración del Plan Vial, se ha trabajado a nivel de cada distrito de la provincia, utilizando la metodología de la matriz "MULTICRITERIO" considerando los indicadores de priorización, así como la utilización de variables que sirvieron como referencia para calificar los proyectos, analizando sus problemas y valorando potencialidades existentes. Como base teórica para la Priorización se tomó criterios técnicos en diferentes dimensiones: (dimensión básica y sustantiva), dimensión espacial (Articulación urbana, articulación territorial, articulación económica), dimensión económica (Flujos de comercialización, transitabilidad de zonas económicas dinámicas, articulación con actividades forestales, mineras, turísticas) dimensión social (Nivel de pobreza, población beneficiaria, acceso a servicios públicos, tasas de crecimiento), las dimensiones mencionadas tienen un peso de ponderación del 70 %. Las otras dimensiones como recursos naturales, gestión de desarrollo, dimensión técnico y financiero calificadas con sus diferentes variables tienen un peso de ponderación del 30 %, las calificaciones de los tramos identificados en el inventario vial articulada con la información del diagnostico del plan vial provincial permitió la elaboración de la matriz de priorización respectiva.

Los Cuadros N° 77 Y 78 muestran las priorizaciones en forma individual y colectiva.

CUADRO N° 77  
LISTADO PRIORIZADO (INDIVIDUAL) DE CAMINOS VECINALES

DISTRITO	CAMINO VECINAL	PUNTAJE FINAL OBTENIDO	PRIORIDAD
Antabamba	Antabamba - Huancapampa	23.4	1
Pachaconas	Pachaconas - Yanama - Palcaíño	18	2
J. Espinoza Medrano	Ahocca - Sabayno. (*)	15.6	3
Sabaino	Ramal Calcauso - Calcauso	15.6	4
Huaquirca	Matara - Huaquirca	15.36	5
Oropesa	Totora - Pte Pichipay	15.3	6
J. Espinoza Medrano	Mollebamba - Lapaca	15.24	7
Antabamba	Antabamba - Curanco - Ninaccasa	15.2	8
El Oro	Huancapampa - Ayahuay.	14.04	9
J. Espinoza Medrano	Ramal Vito - Vito	13.44	10
Sabaino	Ahocca - Antilla. (**)	12.48	11
J. Espinoza Medrano	Abra Yanaquillca - Santa Rosa	12.48	12
Pachaconas	Pachaconas - Ayahuay.	12.2	13
Oropesa	Totora - Oropesa - Huaruchaca	11.7	14
Sabaino	Sabayno - San Juan.	11.4	15
Sabaino	Pte T'urisa - Ahocca.	8.76	16
Pachaconas	Ramal Huancaray - Huancaray.	6.8	17
Pachaconas	Pte Turisa - Huancaray	6.4	18

FUENTE Elaboración Propia

- (\*) En vista de haberse dado un empate entre los caminos vecinales con puntuación 15.6, a criterio del consultor se le asigna prioridad a la vía Ahocca – Sabaino (Provincia de Antabamba), debido a que es un camino vecinal que une un eje principal con la capital de distrito.
- (\*\*) De igual manera existiendo un empate entre los caminos vecinales con puntuación de 12.48, a criterio del consultor se le asigna prioridad a la vía Ahocca – Antilla (Distrito de Sabayno), debido a que dicha vía une 2 centros poblados dentro del ámbito de la Provincia de Antabamba, cabe aclarar que la otra vía une Abra – Yanaquillca (Distrito de Juan Espinoza Medrano - Antabamba), con Santa Rosa (Provincia de Aymaraes).

CUADRO N° 78  
PRIORIDAD POR CONJUNTO DE CAMINOS VECINALES

TRAMO	PRIORIDAD	Relacion con el Eje Vial	Prioridad Colectiva
Antabamba - Huancapampa	1	Parte del eje vial	PRIMERA
Pachaconas - Yanama - Palcaño	2	Se conecta al eje vial	SEGUNDA
Matara - Huaquirca	3	Se conecta al eje vial	
Mollebamba - Lapaca.	4	Se conecta al eje vial	
Achocca - Sabayno.	5	Se conecta al eje vial	
Mollebamba - Calcauso	6	Se conecta al eje vial	
Antabamba - Curanco - Ninaccasa	7	Se conecta al eje vial	
Tотора - Pte Pichipay	8	Se conecta al eje vial	
Pachaconas - Ayahuay.	9	Se conecta al eje vial	
Huancapampa - Ayahuay.	10	Se conecta al eje vial	
Ramal Vito - Vito	11	No se conecta al eje vial	
Abra Yanaquillca - Santa Rosa	12	No se conecta al eje vial	
Achocca - Antilla.	13	No se conecta al eje vial	
Tотора - Oropesa - Huaruchaca	14	No se conecta al eje vial	
Sabayno - San Juan.	15	No se conecta al eje vial	
Pte Turisa - Achocca.	16	No se conecta al eje vial	
Ramal Huancaray - Huancaray.	17	No se conecta al eje vial	
Pte Turisa - Huancaray	18	No se conecta al eje vial	

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

Primera: Integra el eje vial.

Segunda: Se conecta al eje vial

Tercera: No se conecta al eje vial

El Cuadro No. 80 muestra los diferentes Criterios y variables de priorización.

CUADRO N° 79

**CRITERIOS E INDICADORES DE PRIORIZACION DE LA RED VIAL  
RURAL PROVINCIAL**

DIMENSION	CRITERIOS	INDICADOR/ RANGO*	PUNTAJE
ESPACIAL	1- Articulación Urbana (N° de CCPP) (1)	Mas de 10 CCPP	1.5
		De 5-10 CCPP	1
		Menos de 5 CCPP	0.5
	1.2- Articulación Territorial (Alcance de la Vía)	Extra provincial	2
		Capital provincial	1.5
		Capital distrital	1
		CCPP	0.5
	1.3- Articulación Económica (Destino de los Productos)	Mercado extra provincial	2
		Mercado provincial	1.5
Mercado distrital		1	
Mercado local		0.5	
ECONOMICA	2.1- Excedente de la Producción (2) (Flujos de Comercialización Agropecuaria)	Mayor de 50% de su producción	1
		Entre 30% - 50% de su producción	0.8
		Menos de 30% de su producción	0.6
	2.2- Transitabilidad de la Vía(3) (Transitabilidad)	Es continuo	1
		Es discontinuo	0.5
	2.3- Conectividad	Mayor de 100 Km.	1
		Entre 50 - 100 Km	0.8
		Menos de 50 Km.	0.5
2.4.- Servicio de Transporte	Varios servicios diarios	1	
	Frecuencia del servicio diaria	0.9	
	Frecuencia del servicio no es diaria	0.5	
	Para el resto de casos	0	
2.4- Articulación con Actividad Económica Minera	Si lo tiene	1	
	No lo tiene	0	
2.5- Articulación con Actividad Económica Forestal	Si lo tiene	1	
	No lo tiene	0	
2.6- Articulación con Actividad Económica Turística	Si lo tiene	1	
	No lo tiene	0	
SOCIAL	3.1- Pobreza (2)	1 Pobres Extremos	1
		0.8 Muy Pobres	0.8
		0.6 Pobres	0.6
		0.5 Regular	0.5
		0.5 Aceptable	0.5
	3.2- Población directamente beneficiada del área de influencia	1 mayor de 5,000 personas	1
		De 3000 - 5000 personas	0.8
De 1000 - 3000 personas		0.8	
	Menor a 1000 personas	0.5	

## Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

	3.3- Acceso a Servicios Públicos (A los Sectores Educación y Salud) (2)	1.0 caminos que sirven mas de 10 0.8 entre 5-10 0.6 Hasta 5	1 0.8 0.6
	3.4- Tasa de Crecimiento Poblacional Anual (2)	1.0 mas de 2% 0.8 de 1-2% 0.6 menos de 1%	1 0.8 0.6
RECURSOS NATURALES	Articulación con áreas con potencial (AAP) 4.1- Atraviesa áreas con potencial Agropecuario	1= Si 0 =No	1 0
	4.1- Atraviesa áreas con potencial Turístico	1= Si 0 =No	1 0
	4.1- Atraviesa áreas con potencial Minero	1= Si 0 =No	1 0
	4.1- Atraviesa áreas con potencial Forestal	1= Si 0 =No	1 0
TECNICO	5.1- Situación del tramos (Nivel de Estudios)	1.0 Con expediente técnico 0.5 Con estudios de preinversión 0 Ninguno	1 0.5 0
	5.2- Articulación	Si se articula Si no se articula	1 0

- (1) CCPP se refiere a toda agrupación de personas (CCPP, Anexo, Caserío, etc)
- (2) Información a Nivel Distrital
- (3) Información contenida en el inventario vial

### 3.1.1. De las Nuevas Inversiones Viales

La priorización de las nuevas construcciones tanto para la integración espacial como la económica, se han identificado independientemente de las vías existentes, aplicando para ello los mismos indicadores que se muestran el cuadro N° 78, para la priorización de los caminos vecinales, la información mencionada se encuentra en el diagnóstico.

Como se muestra en el cuadro N° 70, se han identificado las construcciones nuevas, las cuales fueron evaluadas mediante la matriz de priorizaciones resultando:

CUADRO N° 80  
 ORDEN DE PRIORIDAD DE CAMINOS VECINALES (CONSTRUCCIONES  
 NUEVAS)

Distrito	Tramo	Puntaje Final	Prioridad
Oropesa	Totora - Kilcata- Cotaccasa	14.1	1
Pachaconas	Yanama- Pallcaño. Millpo	9.4	2
Pachaconas	Puente Huancaray- Pachaconas	7.4	3
Pachaconas	Miscapata-Chaccama-Pomacocha	7.4	3

FUENTE: Elaboración propia



CUADRO N° 81

MATRIZ DE CÁLCULO DE LA PRIORIDAD DE LOS CAMINOS VECINALES POR TRAMOS

DISTRITO	TRAMO	PUNTAJES POR PONDERACION																
		Espacial			Economico							Social				RR:NN	Tecnico	
		1.1	1.2	1.3	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	2.6	2.7	3.1	3.2	3.3	3.4	4.1	5.1	5.2
Antabamba	Antabamba - Curanco - Ninaccasa	1.0	1.5	1.5	0.8	0.0	0.8	0.9	1.0	1.0	1.0	1.0	0.8	0.6	0.8	1.0	0.5	1.0
	Antabamba - Huancapampa	1.0	2.0	2.0	1.0	1.0	0.5	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	0.5	1.0
Juan Espinosa M	Mollebamba - Lapaca	0.5	1.0	1.0	0.6	1.0	0.5	0.5	1.0	1.0	1.0	0.8	0.5	1.0	0.8	0.0	0.5	1.0
	Ramal Calcauso - Calcauso	0.5	1.0	1.0	0.8	1.0	0.5	1.0	1.0	1.0	1.0	0.8	0.5	0.6	0.8	0.0	0.5	1.0
	Ramal Vito - Vito	0.5	0.5	0.5	0.6	1.0	0.5	1.0	0.0	1.0	1.0	1.0	0.5	0.8	0.8	0.0	0.5	1.0
	Abra Yanaquillca - Santa Rosa	0.5	0.5	1.0	1.0	1.0	0.5	0.5	1.0	0.0	0.0	1.0	0.5	0.6	0.8	0.0	0.5	1.0
Sabayno.	Achocca - Antilla.	0.5	0.5	0.5	0.6	0.0	0.5	0.9	1.0	0.0	1.0	0.6	0.5	1.0	0.8	1.0	0.0	1.0
	Achocca - Sabayno.	0.5	1.0	1.0	0.6	1.0	0.5	1.0	1.0	0.0	1.0	0.6	0.5	1.0	0.8	1.0	0.5	1.0
	Sabayno - San Juan.	0.5	1.0	1.0	0.6	0.0	0.5	0.9	1.0	0.0	1.0	0.6	0.5	1.0	0.8	1.0	0.0	1.0
	Pte Turisa - Achocca.	0.5	0.5	0.5	0.6	1.0	0.5	1.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.5	0.6	0.0	1.0	0.0	0.0
Pachaconas	Pachaconas - Yanama - Palcaiño	0.5	1.0	2.0	0.6	1.0	0.8	1.0	1.0	1.0	1.0	0.6	0.8	0.6	0.6	1.0	0.5	1.0
	Pachaconas - Ayahuay.	0.5	1.0	1.0	0.6	1.0	0.5	1.0	1.5	0.0	0.0	0.6	0.8	0.6	0.6	1.0	0.5	1.0
	Ramal Huancaray - Huancaray.	0.5	0.5	0.5	0.6	1.0	0.5	0.9	0.0	0.0	0.0	0.6	0.5	0.6	0.6	0.0	0.0	0.0
	Pte Turisa - Huancaray	0.5	0.5	0.5	0.6	1.0	0.5	0.5	0.0	0.0	0.0	0.6	0.5	0.6	0.6	0.0	0.0	0.0
El Oro	Huancapampa - Ayahuay.	0.5	1.0	1.0	0.6	1.0	0.5	1.0	0.0	1.0	0.0	0.6	0.8	0.6	0.6	1.0	0.5	1.0
Oropesa	Totora - Pte Pichipay	0.5	1.0	2.0	0.6	1.0	0.5	1.0	1.0	1.0	1.0	0.6	0.8	1.0	0.8	1.0	0.5	1.0
	Totora - Oropesa - Huaruchaca	0.5	1.0	1.0	0.6	1.0	0.5	0.9	0.0	1.0	0.0	0.6	0.8	1.0	0.8	1.0	0.0	1.0
Huaquirca	Matara - Huaquirca	0.5	1.0	1.0	0.8	1.0	0.5	0.5	1.0	1.0	1.0	0.6	0.8	0.8	0.8	0.0	0.5	1.0

FUENTE : Elaboración Propia

CUADRO N° 82  
MATRIZ DE NORMALIZACION POR CADA UNO DE LOS INDICADORES

TRAMO	PUNTAJES POR PONDERACION																	Puntaje Total	Normaliz.	Puntaje Total Reajus.	Observaciones
	Espacial			Economico						Social				RR.NN.	Tecnico						
	1,1	1,2	1,3	2,1	2,2	2,3	2	3	3	3	3,1	3,2	3,3	3,4	4,1	5,1	5,2				
Antabamba - Curanco – Ninaccasa	1	1,5	1,5	0,8	0	0,8	0,9	1	1	1	1	0,8	0,6	0,8	1	0,5	1	15,2	0,84	15,2	
Antabamba - Huancapampa	1	2	2	1	1	0,5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0,5	1	18	1,00	23,4	
Mollebamba – Alpaca	0,5	1	1	0,6	1	0,5	0,5	1	1	1	0,8	0,5	1	0,8	0	0,5	1	12,7	0,70	15,24	
Ramal Calcauso - Calcauso	0,5	1	1	0,8	1	0,5	1	1	1	1	0,8	0,5	0,6	0,8	0	0,5	1	13	0,72	15,6	
Ramal Vito – Vito	0,5	0,5	0,5	0,6	1	0,5	1	0	1	1	1	0,5	0,8	0,8	0	0,5	1	11,2	0,62	13,44	
Abra Yanaquillca - Santa Rosa	0,5	0,5	1	1	1	0,5	0,5	1	0	0	1	0,5	0,6	0,8	0	0,5	1	10,4	0,57	12,48	
Achocca - Antilla.	0,5	0,5	0,5	0,6	0	0,5	0,9	1	0	1	0,6	0,5	1	0,8	1	0	1	10,4	0,57	12,48	
Achocca – Sabayno.	0,5	1	1	0,6	1	0,5	1	1	0	1	0,6	0,5	1	0,8	1	0,5	1	13	0,72	15,6	Intervenido PVR
Sabayno - San Juan.	0,5	1	1	0,6	0	0,5	0,9	1	0	1	0,6	0,5	1	0,8	1	0	1	11,4	0,63	11,4	
Pte T'urisa - Achocca.	0,5	0,5	0,5	0,6	1	0,5	1	0	0	0	0,6	0,5	0,6	0	1	0	0	7,3	0,40	8,76	
Pachaconas - Yanama - Palcaiño	0,5	1	2	0,6	1	0,8	1	1	1	1	0,6	0,8	0,6	0,6	1	0,5	1	15	0,83	18	
Pachaconas - Ayahuay.	0,5	1	1	0,6	1	0,5	1	1,5	0	0	0,6	0,8	0,6	0,6	1	0,5	1	12,2	0,67	12,2	Intervenido PVR
Ramal Huancaray - Huancaray.	0,5	0,5	0,5	0,6	1	0,5	0,9	0	0	0	0,6	0,5	0,6	0,6	0	0	0	6,8	0,37	6,8	
Pte Turisa – Huancaray	0,5	0,5	0,5	0,6	1	0,5	0,5	0	0	0	0,6	0,5	0,6	0,6	0	0	0	6,4	0,35	6,4	
Huancapampa -Ayahuay.	0,5	1	1	0,6	1	0,5	1	0	1	0	0,6	0,8	0,6	0,6	1	0,5	1	11,7	0,65	14,04	Intervenido PVR
Totora - Pte Pichipay	0,5	1	2	0,6	1	0,5	1	1	1	1	0,6	0,8	1	0,8	1	0,5	1	15,3	0,85	15,3	
Totora - Oropesa - Huaruchaca	0,5	1	1	0,6	1	0,5	0,9	0	1	0	0,6	0,8	1	0,8	1	0	1	11,7	0,65	11,7	
Matara – Huaquirca	0,5	1	1	0,8	1	0,5	0,5	1	1	1	0,6	0,8	0,8	0,8	0	0,5	1	12,8	0,71	15,36	

FUENTE :Elaboración Propia

Para la normalizacion por cada uno de los indicadores se aplica, el factor de ponderación de 1.2 para los caminos vecinales que se conectan directamente con el eje vial, y un factor de ponderación de 1,3 para los caminos vecinales que forman parte del eje vial.

CUADRO N° 83

RELACION DE CAMINOS VECINALES EN ORDEN DE PRIORIDAD

COD	CAMINO VECINAL	UBICACIÓN	LONGITUD KM	POBLACION BENEFICIADA	TRAFICO		TIPO DE INTERVENCION	PUNT. REAJUST. (*)	PRIORIDAD
					LIGERO	PESADO			
1	Antabamba - Huancapampa	Antabamba	41.00	4402	Ligero		Rehabilitación	23.4	1
2	Pachaconas - Yanama - Palcaño	Pachaconas	9.80	1338	Ligero		Reconstrucción	18	2
3	Achocca - Sabayno.	J. Espinoza Medrano	7.10	1845	Ligero		Mantenimeinto	15.60	3
4	Mollebamba - Calcauso	J. Espinoza Medrano	4.10	2486	Ligero		Rehabilitación	15.60	4
5	Matara - Huaquirca	Huaquirca	15.20	1670		Pesado	Rehabilitación	15.36	5
6	Totora - Pte Pichipay	Oropesa	5.28	2806	Ligero		Rehabilitación	15.30	6
7	Mollebamba - Lapaca.	J. Espinoza Medrano	11.20	2286	Ligero		Rehabilitación	15.24	7
8	Antabamba - Curanco - Ninaccasa	Antabamba	64.00	3736	Ligero		Rehabilitación	15.20	8
9	Huancapampa -Ayahuay.	El Oro	9.25	509	Ligero		Mantenimiento	14.04	9
10	Ramal Vito - Vito	J. Espinoza Medrano	8.00	586	Ligero		Rehabilitación	13.44	10
11	Achocca - Antilla.	Sabaino	9.50	450	Ligero		Rehabilitación	12.48	11
12	Abra Yanaquillca - Santa Rosa	J. Espinoza Medrano	30.25	423	Ligero		Reconstrucción	12.48	12
13	Pachaconas - Ayahuay.	Pachaconas	13.75	1607	Ligero		Mantenimiento	12.20	13
14	Totora - Oropesa - Huaruchaca	Oropesa	2.00	2286	Ligero		Reconstrucción	11.70	14
15	Sabayno - San Juan.	Sabaino	6.64	1805	Ligero		Rehabilitación	11.40	15
16	Pte T'urisa - Achocca.	Sabaino	7.00	450		Pesado	Rehabilitación	8.76	16
17	Ramal Huancaray - Huancaray.	Pachaconas	3.40	500	Ligero		Rehabilitación	6.80	17
18	Pte Turisa – Huancaray	Pachaconas	8.00	500		Pesado	Rehabilitación	6.40	18

FUENTE Elaboración Propia

(\*) El puntaje reajustado no esta normalizado es presentado de acuerdo a prioridad (la normalización esta contenida en el cuadro 82)

CUADRO N° 84

MATRIZ DE PRIORIZACION DE CAMINOS VECINALES (CONSTRUCCIONES NUEVAS)

DISTRITO	TRAMO	PUNTAJES POR PONDERACION																	Puntaje Total	Punt Tot. Reajustado
		Espacial			Economico						Social				RR:NN	Técnico				
		1.1	1.2	1.3	2.1	2.2	2.3	2	3	3	3	3.1	3.2	3.3	3.4	4.1	5.1	5.2		
Oropesa	Totora – Kilcata- Cotaccasa	1.0	1.5	1.0	0.6	0.0	0.8	0.5	1.0	1.0	1.0	1.0	0.8	0.6	0.8	1.0	0.5	1.0	14.10	14
Pachaconas	Puente Huancaray- Pachaconas	0.5	0.5	1.0	0.6	0.0	0.5	0.5	0.0	0.0	0.0	0.6	0.5	0.6	0.6	0.0	0.5	1.0	7.40	7
	Yanama- Pallcaño. Millpo	0.5	0.5	1.0	0.6	0.0	0.5	0.5	1.0	0.0	1.5	0.6	0.5	0.6	0.6	1.0	0.0	0.0	9.40	9
	Miscapata-Chaccama-Pomacocha	0.5	0.5	1.5	0.6	0.0	0.5	0.5	0.0	0.0	0.0	0.6	0.5	0.6	0.6	1.0	0.0	0.0	7.40	7

FUENTE: Elaboración propia.

3.2 De los Caminos de Herradura

La priorización de las Inversiones del Plan Vial Participativo de la Provincia de Antabamba en lo referente a Caminos de Herradura, ha sido elaborado de acuerdo a la metodología del Manual de Elaboración del Plan Vial denominado Multicriterio, utilizando para ello un conjunto de variables de referencia que han permitido calificar la importancia y prioridad que se propone para el mejoramiento de los Caminos de Herradura, considerando dos prioridades por Distrito, en función a mejorar la conectividad a centros poblados de mayor importancia y zonas potenciales productivas así como de los recursos naturales. Luego de obtenido el puntaje total de calificación se ajustó por un factor porcentual de grado de conectividad al medio vial Distrital, a la red vecinal rehabilitada y red nacional o departamental.

CUADRO N° 85  
CRITERIO E INDICADORES DE PRIORIZACION PARA LOS CAMINOS DE  
HERRADURA

DIMENSION	CRITERIOS	INDICADOR/ RANGO*	PUNTAJE
ESPACIAL	1.1- Articulación Urbana (N° de CCPP que une)	Mas de 10 CCPP	1
		De 5-10 CCPP	0.5
		Menos de 5 CCPP	0.3
ECONOMICA	2.1- Si atraviesa zonas de desarrollo	De mayor desarrollo	1
		De menor desarrollo	0.5
		Zona marginal	0.3
SOCIAL	3.1- Pobreza	1 Pobres Extremos	1
		0.8 Muy Pobres	0.8
		0.5 Pobres	0.5
		0.3 Regular	0.3
		0.1 Aceptable	0.1
	3.2- Población directamente beneficiada del área de influencia	Mas de 1000	1
		De 500 - 1000	0.5
		Menos de 500	0.3
	3.3- Acceso a Servicios Públicos	Mas de 06	1
De 2 – 6		0.5	
Menos de 2		0.3	

FUENTE: Manual de Elaboración del Plan Vial Provincial

La priorización de Caminos de Herradura en forma grupal y por distritos se muestra en los Cuadros N° 87 y N° 88 respectivamente.

CUADRO N° 86  
PRIORIZACION DE CAMINOS DE HERRADURA A NIVEL PROVINCIAL  
CRITERIOS E INDICADORES DE EVALUACIÓN

Distrito	CAMINO DE HERRADURA  TRAMO	1. Espacial	2. Economico	3. Social			TOTAL	Factor de Conectividad	Puntaje Normaliz. Niv. Prov.	Orden Para Priorización	Puntaje Total
		Articulacion con CCPP	Atravieza zonas de Desarrollo	Nivel de Pobreza	Pob. Directam. Beneficiada	Acceso a Serv. Publicos					
Antabamba	Antabamba – Huaquirca	0,3	1	1	0,5	1	3,8	1,2	0,63	18	4,56
	Antabamba - Yanamarca - Ccocho - Ytuccata	0,3	1	1	0,5	1	3,8	1,2	0,63	19	4,56
	Ytuccata - Oueñamarca - Katampa	0,3	0,5	1	0,3	0,3	2,4	1,3	0,43	30	3,12
	Karampa - Ayani – Huacullo	0,3	0,3	1	0,3	0,3	2,2		0,3	52	2,2
	Quilcata – Ancopira	0,3	0,5	1	0,3	0,3	2,4		0,34	50	2,4
	Acco - Chuñuhuacho - Wacratanca	0,3	1	1	0,5	0,5	3,3	1,5	0,69	7	4,95
	Wacratanca - Ichune – Supayco	0,3	0,5	1	0,3	0,3	2,4		0,33	51	2,4
	Antabamba – Tatapampa	0,3	1	1	0,5	0,5	3,3	1,5	0,69	8	4,95
	Queuñamarca – Malo	0,3	0,5	1	0,3	0,3	2,4	1,5	0,5	23	3,6
	Lawalawa – Curanco	0,3	1	1	0,5	0,5	3,3	1,5	0,69	9	4,95
Curanco – Malo	0,3	1	1	0,3	0,5	3,1	1,5	0,64	17	4,65	

Distrito	CAMINO DE HERRADURA  TRAMO	1. Espacial	2. Economico	3. Social			TOTAL	Factor de Conectividad	Puntaje Normaliz. Niv. Prov.	Orden Para Priorización	Puntaje Total
		Articulacion con CCPP	Atravieza zonas de Desarrollo	Nivel de Pobreza	Pob. Directam. Beneficiada	Acceso a Serv. Publicos					
Oropesa	Oropesa - Ancco - Sonccococha	0,5	0,5	0,8	1	0,5	3,3	1,5	0,69	10	4,95
	Ramal Huantaña – Ytaña	0,3	0,5	0,8	0,3	0,3	2,2		0,3	53	2,2
	Totora-Huancaray-Allauca	0,3	0,5	0,8	1	1	3,6	1,5	0,75	5	5,4
	Totora - Quilcata – Huacullo	1	1	0,8	1	1	4,8	1,5	1	1	7,2

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

Distrito	CAMINO DE HERRADURA  TRAMO	1. Espacial	2. Economico	3. Social			TOTAL	Factor de Conectividad	Puntaje Normaliz. Niv. Prov.	Orden Para Priorización	Puntaje Total
		Articulacion con CCPP	Atravieza zonas de Desarrollo	Nivel de Pobreza	Pob. Directam. Beneficiada	Acceso a Serv. Publicos					
Juan Espinoza Medrano	Mollebamba – Vito	0,3	1	1	1	1	4,3	1,5	0,89	2	6,45
	Vito – Ccascani	0,3	0,5	1	0,5	1	3,3	1,5	0,69	11	4,95
	Mollebamba – Calcauso	0,3	1	1	1	1	4,3	1,5	0,89	3	6,45
	Calcauso - Santa Rosa	0,3	0,5	1	0,5	1	3,3	1,5	0,69	12	4,95
	Mollebamba – Antabamba	0,3	1	1	1	1	4,3	1,5	0,89	4	6,45
	Mollebamba – Wactakanka	0,3	0,5	1	0,5	1	3,3	1,5	0,69	13	4,95
	Santa Rosa – Wactakanka	0,3	0,3	1	0,5	0,5	2,6	1,5	0,54	22	3,9
	Mollebamba – Alpaca	0,3	0,5	1	0,5	1	3,3	1,5	0,69	14	4,95
	Silco- Vito (*)	0,3	1	1	1	1	4,3		0,59	20	4,3
	Silco – Tintaya (*)	0,3	0,5	1	0,5	1	3,3		0,46	26	3,3
	Mollebamba – Seqqueña (*)	0,3	0,5	1	0,5	1	3,3		0,46	27	3,3
Mollebamba – Matara (*)	0,3	0,5	1	0,5	1	3,3		0,46	28	3,3	

Distrito	CAMINO DE HERRADURA  TRAMO	1. Espacial	2. Economico	3. Social			TOTAL	Factor de Conectividad	Puntaje Normaliz. Niv. Prov.	Orden Para Priorización	Puntaje Total
		Articulacion con CCPP	Atravieza zonas de Desarrollo	Nivel de Pobreza	Pob. Directam. Beneficiada	Acceso a Serv. Publicos					
Sabayno	Ahocca – Antilla	0,3	0,5	0,5	0,5	0,3	2,1	1,5	0,43	31	3,15
	Ahocca – Sabayno	0,3	0,5	0,5	0,5	0,5	2,3	1,5	0,47	25	3,45
	Sabayno - San Juan – Lahuiña	0,3	0,5	0,5	0,3	0,3	1,9	1,5	0,39	35	2,85
	Sabayno – Noccansa	0,3	0,3	0,5	0,3	0,3	1,7	1,5	0,35	44	2,55
	Sabayno - Ch 'alla – Chilpaca	0,3	0,3	0,5	0,3	0,3	1,7	1,5	0,35	45	2,55
	Sabayno - Tintircumani – Tiílla (*)	0,3	0,5	0,5	0,3	0,3	1,9	1,5	0,39	36	2,85
	Antilla- Pistti (*)	0,3	0,3	0,5	0,3	0	1,4	1,5	0,29	54	2,1

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

Distrito	CAMINO DE HERRADURA  TRAMO	1. Espacial	2. Economico	3. Social			TOTAL	Factor de Conectividad	Puntaje Normaliz. Niv. Prov.	Orden Para Priorización	Puntaje Total
		Articulacion con CCPP	Atravieza zonas de Desarrollo	Nivel de Pobreza	Pob. Directam. Beneficiada	Acceso a Serv. Publicos					
Pachaconas	Pachaconas - Fabricay - Huancaray	0,3	0,5	0,5	0,5	1	2,8	1,5	0,58	21	4,2
	Pachaconas - Palcayño - Milpo - Chankara	0,5	0,5	0,5	1	1	3,5	1,5	0,73	6	5,25
	Pachaconas - Chircahuay - Ayahuay	0,3	0,5	0,5	0,5	0,3	2,1	1,5	0,43	32	3,15
	Pachaconas-Jayhuala-Culte	0,3	0,3	0,5	0,3	0,3	1,7	1,5	0,35	46	2,55
	Pachaconas - Chajama - Huancapampa	0,3	0,5	0,5	0,3	0,3	1,9	1,5	0,39	37	2,85
	Pachaconas - Huayllocra - Llaviri	0,3	0,3	0,5	0,3	0,3	1,7	1,5	0,35	47	2,55
	Pachaconas - Pomaccocha (*)	0,3	0,3	0,5	0,3	0,3	1,7	1,5	0,35	48	2,55
	Pachaconas - Llamaccensa (*)	0,3	0,3	0,5	0,3	0,3	1,7	1,5	0,35	49	2,55

Distrito	CAMINO DE HERRADURA  TRAMO	1. Espacial	2. Economico	3. Social			TOTAL	Factor de Conectividad	Puntaje Normaliz. Niv. Prov.	Orden Para Priorización	Puntaje Total
		Articulacion con CCPP	Atravieza zonas de Desarrollo	Nivel de Pobreza	Pob. Directam. Beneficiada	Acceso a Serv. Publicos					
Huaquirca	Matara - Huaquirca	0,3	0,5	0,5	1	1	3,3	1,5	0,69	15	4,95
	Huaquirca - Wilanchama - Finaya	0,3	1	0,5	0,3	0,3	2,4	1,5	0,5	24	3,6
	Huaquirca - Pallalla	0,3	0,5	0,5	0,3	0,3	1,9	1,5	0,39	38	2,85
	Finaya - Mutcani	0,3	1	0,5	0,5	0,3	2,6		0,36	43	2,6
	Capilla - Supayco	0,3	0,5	0,3	0,3	0,3	1,7	1,5	0,23	56	1,7
	Huaquirca - Sabayno	0,3	0,5	0,5	1	1	3,3	1,5	0,69	16	4,95
	Huaquirca-Antabamba	0,3	0,5	0,5	1	1	3,3		0,45	29	3,3
	Matara - Mollebamba	0,3	0,5	0,5	1	0,5	2,8	1,5	0,38	42	2,8



Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

Distrito	CAMINO DE HERRADURA  TRAMO	1. Espacial	2. Economico	3. Social			TOTAL	Factor de Conectividad	Puntaje Normaliz. Niv. Prov.	Orden Para Priorización	Puntaje Total
		Articulacion con CCPP	Atravieza zonas de Desarrollo	Nivel de Pobreza	Pob. Directam. Beneficiada	Acceso a Serv. Publicos					
El Oro	Huancapampa - Collpa - Ayahuay	0,3	0,3	0,5	0,5	0,5	2,1	1,5	0,43	33	3,15
	Ayahuay – Uncapata - Rumiwasi	0,3	0,3	0,5	0,3	0,5	1,9	1,5	0,39	39	2,85
	Uncapata – Jomada	0,3	0,3	0,8	0,3	0,3	2		0,27	55	2
	Ayahuay-Cruzpata-Huascuya	0,3	0,3	0,5	0,3	0,5	1,9	1,5	0,39	40	2,85
	Ayahuay - Quillasque -Miscapata	0,3	0,3	0,5	0,3	0,5	1,9	1,5	0,39	41	2,85
	Miscapata – Ch'allabamba - Huascuya	0,3	0,3	0,8	0,3	0,3	2	1,5	0,41	34	3

FUENTE: Elaboración propia

(\*) Caminos Nuevos

CUADRO N° 87  
PRIORIZACION DE CAMINOS DE HERRADURA  
A NIVEL PROVINCIAL

CAMINO DE HERRADURA	PUNTAJE	PRIORIDAD
Totora - Quilcata - Huacullo	7.20	1
Mollebamba - Vito	6.45	2
Mollebamba - Calcauso	6.45	2
Mollebamba - Antabamba	6.45	2
Totora-Huancaray-Allauca	5.40	3
Pachaconas - Palcayño - Milpo - Chankara	5.25	4
Vito - Ccascani	4.95	5
Oropesa - Ancco - Sonccococha	4.95	5
Mollebamba - Wactakanka	4.95	5
Mollebamba - Lapaca	4.95	5
Matara - Huaquirca	4.95	5
Lawalawa - Curanco	4.95	5
Huaquirca - Sabayno	4.95	5
Calcauso - Santa Rosa	4.95	5
Antabamba - Tatapampa	4.95	5
Acco - Chuñuhuacho - Wacratanca	4.95	5
Curanco - Malo	4.65	6
Antabamba - Yanamarca - Ccocho - Ytuccata	4.56	7
Antabamba - Huaquirca	4.56	7
Pachaconas - Fabricay - Huancaray	4.20	8
Santa Rosa - Wactakanka	3.90	9
Queuñamarca - Malo	3.60	10
Huaquirca - Wilanchama - Finaya	3.60	10
Ahocca - Sabayno	3.45	11
Huaquirca-Antabamba	3.30	12
Pachaconas - Chircahuay - Ayahuay	3.15	13
Huancapampa - Collpa - Ayahuay	3.15	13
Ahocca - Antilla	3.15	13
Ytuccata - Oueuñamarca - Karampa	3.12	14
Miscapata - Ch'allabamba - Huascuya	3.00	15
Sabayno - San Juan - Lahuiña	2.85	16
Pachaconas - Chajama - Huancapampa	2.85	16
Huaquirca - Pallalla	2.85	16
Ayahuay-Cruzpata-Huascuya	2.85	16
Ayahuay - Uncapata - Rumiwasi	2.85	16
Ayahuay - Quillasque -Miscapata	2.85	16
Matara - Mollebamba	2.80	17
Finaya - Mutcani	2.60	18
Sabayno - Noccansa	2.55	19
Sabayno - Ch'alla - Chilpaca	2.55	19
Pachaconas-Jayhuala-Culte	2.55	19
Pachaconas - Huayllocra - Llavirí	2.55	19
Wacratanca - Ichune - Supayco	2.40	20
Quilcata - Ancopira	2.40	20

Ramal Huantaña - Ytaña	2.20	21
Karampa - Ayani - Huacullo	2.20	21
Uncapata - Jornada	2.00	22
Capilla - Supayco	1.70	23

Fuente: Elaboración Propia

CUADRO N° 88  
PRIORIZACION DE CAMINOS DE HERRADURA  
POR DISTRITO

DISTRITO	TRAMO (*)	PUNTAJE FINAL	PRIORIDAD	LONGITUD (Km.)	TIPO INTERVENCION
Pachaconas	Pachaconas - Palcayño - Milpo - Chankara	5.25	1	19	Mejoramiento
Oropesa	Totora - Quilcata - Huacullo	7.20	2	16	Mejoramiento
Juan Espinoza M	Mollebamba - Vito	6.45	2	9.5	Mejoramiento
Huaquirca	Matara - Huaquirca	4.95	2	5.5	Mejoramiento
Antabamba	Antabamba - Tatapampa	4.95	2	2	Mejoramiento
Sabayno	Achocca - Sabayno	3.45	3	6	Mejoramiento
El Oro	Huancapampa - Collpa - Ayahuay	3.15	4	2.8	Mejoramiento

Fuente: Elaboración Propia

(\*) La prioridad es de un camino por distrito, según puntaje final.

CUADRO N° 89  
PRIORIZACION DE CONSTRUCCIONES NUEVAS DE CAMINOS DE  
HERRADURA POR DISTRITO

Distrito	Camino de Herradura	Puntaje	Prioridad
Juan Espinoza Medrano	Silco- Vito	4.3	1
Juan Espinoza Medrano	Silco - Tintaya	3.3	2
Juan Espinoza Medrano	Mollebamba - Seqqueña	3.3	3
Juan Espinoza Medrano	Mollebamba - Matara	3.3	4
Sabayno	Sabayno - Tintircumani - Ticlla	2.85	5
Pachaconas	Pachaconas - Pomaccocha	2.55	6
Pachaconas	Pachaconas - Llamaccensa	2.55	7
Sabayno	Antilla- Pistti	2.1	8

Fuente: Elaboración Propia

## CAPITULO IV

### 4. PLANTEAMIENTO DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIA PARA LA GESTION VIAL

#### 4.1. VISION DEL DESARROLLO VIAL

La provincia de Antabamba se encuentra en vías de desarrollo, propende a tener una adecuada infraestructura y eficientes servicios de transportes, en base a su potencialidad de recursos naturales integrados y articulados a los mercados, utilizando para ello la vialidad y la organización de la población, siendo necesario contar con recursos económicos suficientes que permitan lograr mejorar la calidad de vida de la población

#### MISION

Conducir y orientar con eficiencia y responsabilidad las funciones de vialidad para contribuir al desarrollo económico y social de la provincia.

#### 4.2 OBJETIVOS

##### 4.2.1. OBJETIVO GENERAL

Lograr la integración y articulación entre centros poblados y zonas de recursos naturales acorde a sus necesidades de desarrollo económico y social, dotando de este modo con infraestructura vial para generar oportunidades y bienestar de la población, a través de las acciones de rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de la red de caminos vecinales existentes en la provincia de Antabamba, así como promover la construcción de vías rurales nuevas.

##### 4.2.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Otorgar al Plan Vial Participativo Provincial , el carácter de instrumento orientador de la Gestión Vial departamental
- Dotar a la provincia de Antabamba de infraestructura vial rural adecuada para un sistema de transportes eficiente
- Promover el servicio de transporte tanto de pasajeros como de carga eficiente y seguro

- Propiciar la articulación vial con las áreas potenciales de recursos naturales: Suelo, minero, turismo.
- Promover la transitabilidad vehicular, los flujos de comercialización agropecuaria, turística y minera y su relación con las zonas de mayor o menor desarrollo relativo.
- A través de la vialidad superar los niveles de pobreza, favoreciendo a la población en la comercialización de sus productos y permitiéndoles el acceso a los servicios básicos.
- Promover las capacidades del Gobierno Local Provincial de Antabamba constituyéndose el Instituto Vial Provincial, para garantizar la administración adecuada de las vías vecinales.
- Establecer los mecanismos institucionales que permitan una participación activa de las entidades y organismos involucrados en la problemática vial de la provincia en las fases de ejecución, seguimiento y evaluación del Plan.
- Adoptar una política permanente de conservación vial que otorgue prioridad al mantenimiento rutinario y preventivo, considerando que este es un mecanismo eficaz para la preservación del patrimonio vial de la provincia.
- Buscar mecanismos de recaudación de fondos, para la conservación de las vías de la provincia.
- Dotar de infraestructura vial adecuada para un sistema de transportes eficiente
- Promover el servicio de transporte terrestre eficiente y seguro en un marco de libre competencia.

4.3. ESTRATEGIAS

<p><b>OBJETIVO</b> Lograr la integración y articulación entre centros poblados y zonas de recursos naturales acorde a sus necesidades de desarrollo económico y social, dotando de este modo con infraestructura vial para generar oportunidades y bienestar de la población, a través de las acciones de rehabilitamiento, mejoramiento y mantenimiento de la red de caminos vecinales existentes en la provincia de Antabamba, así como promover la construcción de vías rurales nuevas.</p>	<p><b>FORTALEZAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.- Existencia de Empresas Comunes y Organizaciones de Base</li> <li>2.- Disponibilidad y variedad de recursos naturales y agropecuarios</li> <li>3.- Existencia de Reserva Minera</li> <li>4.- Potencial de Recursos Turísticos y Culturales</li> <li>5.- Condiciones favorables para la artesanía autóctona</li> </ol>	<p><b>DEBILIDADES</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.- Falta de Tecnología adecuada para la producción agropecuaria</li> <li>2.- Deficientes vías y medios de comunicación</li> <li>3.- Servicio educativo deficiente en infraestructura y enseñanza</li> <li>4.- Insuficiente infraestructura comercial y de servicios</li> <li>5.- Alto Índice de Pobreza</li> </ol>
<p><b>OPORTUNIDADES</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.- Existencia y promoción de mercados nacionales e internacionales</li> <li>2.- Implementación de vías de comunicación integradas y adecuadas</li> <li>3.- Asistencia de Instituciones y del Gobierno con Programas de Apoyo Social</li> <li>4.- Oferta y Demanda de empresas ganaderas regionales</li> <li>5.- Interés de empresas mineras nacionales</li> </ol>	<p><b>POTENCIALIDADES</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.- Existencia de Recursos Naturales explotables ( Agropecuario, Minero y Turístico)</li> <li>2.- Posibilidad de acceso al mercado internacional ( Exportación de la fibra de Alpaca)</li> <li>3.- Compromiso de las autoridades para la implementación del Instituto Vial Provincial</li> </ol>	<p><b>DESAFIOS</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.- Constitución, implementación y funcionamiento del Instituto Vial Provincial</li> <li>2.- Lograr el desarrollo de la provincia de Antabamba teniendo como base la vialidad</li> </ol>
<p><b>AMENAZAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.- Contaminación ambiental</li> <li>2.- Problema social: inestabilidad política y migración</li> <li>3.- Bajos precios en la venta de los principales productos</li> <li>4.- Presencia de plagas y pandemias</li> <li>5.- Escases de recursos presupuestales</li> </ol>	<p><b>RIESGOS</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.- Falta de colaboración de las autoridades en cuanto a la decisión de asignar financiamiento para los proyectos viales</li> </ol>	<p><b>LIMITACIONES</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.- Problema latente de falta de recursos financieros para la ejecución de proyectos viales.</li> </ol>

## ANALISIS FODA

ESTRATEGIAS FO	ESTRATEGIAS DO
<p>EXISTENCIA DE EMPRESAS MULTICOMUNALES Y ORGANIZACIONES DE BASE.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- F: 1</li> <li>- O: 1,2,3,4,6</li> </ul> <p>Los mercados nacionales e internacionales consideran un espacio especial para la demanda de los principales productos de la provincia de Antabamba, la existencia de empresas multicomunales y organizaciones de base que viene trabajando de manera coordinada con el Gobierno Local se encuentran en la posibilidad de generar trabajo para la población.</p>	<p>ACTIVIDAD AGRICOLA DEFICIENTE, FALTA DE TECNOLOGIA ADECUADA PARA LA PRODUCCION</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- D: 1</li> <li>- O: 3,4,6</li> </ul> <p>La actividad agropecuaria carece de apoyo técnico adecuado, la asistencia del Gobierno central permitirá la atención de la Oferta y la Demanda de empresas ganaderas regionales consecuentemente generará empleo y mejorará el nivel de vida.</p>
<p>DISPONIBILIDAD Y VARIEDAD DE RECURSOS NATURALES Y AGROPECUARIOS.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- F: 2</li> <li>- O: 1,2,3,4,5,6</li> </ul> <p>La promoción de la disponibilidad y la variedad de recursos naturales y agropecuarios de la provincia de Antabamba serán aprovechadas por cuanto se contará con medios de comunicación vial integrados y adecuados.</p>	<p>DEFICIENTE VIAS Y MEDIOS DE COMUNICACIÓN.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- D: 2</li> <li>- O: 2</li> </ul> <p>La integración vial y el intercambio comercial entre los distritos de la Provincia de Antabamba es una necesidad que requiere atención inmediata</p>
<p>EXISTENCIA DE RESERVA MINERA.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- F: 3</li> <li>- O: 1,5,6</li> </ul> <p>La existencia de reservas mineras, se constituye en un interés particular para su explotación por las empresas mineras tanto nacionales como extranjeras esta acción directamente generará empleo y desarrollo para la provincia de Antabamba.</p>	<p>SERVICIO EDUCATIVO DEFICIENTE EN INFRAESTRUCTURA Y ENSEÑANZA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- D: 3</li> <li>- O: 2</li> </ul> <p>La implementación de una infraestructura vial que integre adecuadamente a las poblaciones generará desarrollo en sus actividades económicas y de servicios y en este caso a la educación.</p> <p>INSUFICIENTE INFRAESTRUCTURA COMERCIAL Y DE SERVICIOS.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- D: 4</li> <li>- O: 2,3,6</li> </ul> <p>La falta de una implementación de medios de comunicación (vias) que integren adecuadamente a las poblaciones de la Provincia de Antabamba, así como la falta de</p>

<p>POTENCIAL DE RECURSOS CULTURALES Y TURISTICOS.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- F: 4</li> <li>- O: 1,2,6</li> </ul> <p>La existencia de medios viales de comunicación aseguran la posibilidad de promoción y difusión del potencial turístico y cultural con el que cuenta la provincia de Antabamba, tanto en el ámbito nacional e internacional, la actividad turística generará empleo para los pobladores de la zona</p> <p>CONDICIONES FAVORABLES PARA LA ARTESANIA AUTOCTONA.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- F: 5</li> <li>- O: 1,3,6</li> </ul> <p>La presencia de Instituciones privadas (ONGs) y del Gobierno Central permitirá la promoción de la artesanía autóctona de la Provincia de Antabamba, generando de este modo la posibilidad de ingresos para los productores ( pobladores de la zona).</p>	<p>una política planificada para promocionar y generar micro y pequeñas empresas por parte del Gobierno Central y de las ONGs , determina la presencia de actividad primaria (agricultura, como actividad principal) , se debe reorientar el trabajo del Desarrollo Económico de la Provincia de Antabamba a efectos de generar mayor empleo</p> <p>ALTO INDICE DE POBREZA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- D: 5</li> <li>- O: 1,2,3,4,5,6</li> </ul> <p>La falta de producción , falta de empleo así como la falta de acceso a los servicios básicos mínimos generan un alto índice de pobreza, la implementación de vías adecuadas permitirá la explotación de los recursos naturales ( fibra de alpaca y minería) existentes y su comercialización en los mercados nacionales e internacionales, consecuentemente se generará trabajo, las alianzas estratégicas entre los gobiernos locales, regionales y nacionales permitirá reducir el alto índice de pobreza en la provincia.</p>
<p>ESTRATEGIAS FA</p>	<p>ESTRATEGIAS DA</p>
<p>EXISTENCIA DE EMPRESAS MULTICOMUNALES Y ORGANIZACIONES DE BASE.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- F: 1</li> <li>- A: 1,2,3,5,6,7</li> </ul> <p>La existencia de empresas multicomunales y de las organizaciones de base de la provincia de Antabamba se ven afectadas por factores que restringen el avance y el desenvolvimiento de las actividades económicas especialmente del agropecuario y la comercialización de la fibra de alpaca, estos factores son la inestabilidad política y social del país, la presencia de plagas y pandemias sumadas a los desastres naturales. No existen programas de prevención</p>	<p>ACTIVIDAD AGRICOLA DEFICIENTE, FALTA DE TECNOLOGIA ADECUADA PARA LA PRODUCCION</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- D: 1</li> <li>- A: 3,7</li> </ul> <p>Los bajos precios de los principales productos agropecuarios de la zona y los bajos presupuestos con los que cuenta la Provincia de Antabamba, constituyen un factor que no permite la modernización de la actividad agrícola, ello a la vez repercute directamente en la baja productividad.</p> <p>DEFICIENTE VIAS Y MEDIOS DE COMUNICACIÓN.</p>



<p>Los bajos presupuestos de los Gobiernos Locales así como del Gobierno Regional de Apurímac restringen una planificación para el desarrollo sostenible.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- D: 2</li> <li>- A: 3,7</li> </ul>
<p>DISPONIBILIDAD Y VARIEDAD DE RECURSOS NATURALES Y AGROPECUARIOS.</p>	<p>La falta de vías adecuadas que integren social y económicamente a los pueblos de la Provincia de Antabamba, incide en los bajos precios de los productos agropecuarios, por ello se hace necesario una infraestructura vial acorde a las necesidades lográndose un intercambio económico de los pueblos de Antabamba.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- F: 2</li> <li>- A: 1,2,3,4,5,6,7</li> </ul>	
<p>la Provincia de Antabamba tiene una variedad de recursos naturales y agropecuarios y a la falta de programas gubernamentales para la promoción e incentivo principalmente de las actividades agropecuarias se pierden las oportunidades de ofertar a los mercados nacionales como internacionales.</p>	<p>SERVICIO EDUCATIVO DEFICIENTE EN INFRAESTRUCTURA Y ENSEÑANZA</p>
<p>Los Gobiernos Locales y Regional deben considerar mayores presupuestos para sectores económicos que dinamizan la economía de la Provincia de Antabamba.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- D: 3</li> <li>- A: 7</li> </ul>
<p>EXISTENCIA DE RESERVA MINERA.</p>	<p>El problema educativo en nuestro país es estructural , se requiere de una reingeniería educativa (empezar de cero), y los bajos presupuestos que tiene el sector no permiten una modernización en la infraestructura ni en la calidad de enseñanza.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- F: 3</li> <li>- A: 1,7</li> </ul>	<p>Es posible que los gobiernos locales puedan reorientar su trabajo hacia este sector</p>
<p>La Provincia de Antabamba esta considerada como una zona minera viene siendo explorada por empresas que pretenden explotar los recursos minerales que existen en esta zona y ello solo es posible ser realizado por empresas mineras privadas por cuanto el gobierno central por los bajos presupuesto con los que cuenta no tiene la posibilidad de realizar estas actividades.</p>	<p>INSUFICIENTE INFRAESTRUCTURA COMERCIAL Y DE SERVICIOS.</p>
<p>POTENCIAL DE RECURSOS CULTURALES Y TURISTICOS.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- D: 4</li> <li>- A: 3</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- F: 4</li> <li>- A: 3,5,6,7</li> </ul>	<p>Los bajos precios de los productos principalmente de los agropecuarios no han permitido el desarrollo de las actividades comerciales y de servicios.</p>
<p>Los bajos presupuestos con los que cuentan los gobiernos locales principalmente y el Gobierno Regional para incentivar y promocionar el potencial de los recursos turísticos de la Provincia de Antabamba,</p>	<p>Una población con altos índices de pobreza no permite el crecimiento de estos sectores, hace falta que el Gobierno Regional plantee una estrategia de promoción a la producción y a la comercialización de los principales</p>

<p>hacen de que las oportunidades de desarrollar las actividades económicas y de servicios estén sigan postergándose. La falta de organización, planes de desarrollo y planes para prevenir desastres, son que lamentablemente no permiten el desenvolvimiento económico de la provincia.</p> <p><b>CONDICIONES FAVORABLES PARA LA ARTESANIA AUTOCTONA.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- F: 5</li> <li>- A: 3,6,7</li> </ul> <p>Los bajos precios de los productos de la zona, así como la falta de promoción e incentivo de la artesanía por parte de las instituciones que trabajan en la Provincia de Antabamba, llamese Gobiernos Locales así como el Gobierno Regional y la ONGs, sumado al gran problema social del alcoholismo que se tiene, es que no permite el desarrollo de esta actividad, desperdiciandose la creatividad de una población con una rica cultura.</p>	<p>productos de la provincia de Antabamba.</p> <p><b>ALTO INDICE DE POBREZA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- D: 5</li> <li>- A: 2,3,7</li> </ul> <p>La falta de presupuesto para las zonas con alto índice de pobreza y la inestabilidad social permanente que existe hace que los niveles de pobreza esten en crecimiento</p>
---	--

#### ESTRATEGIAS CON RELACION A LA INTERVENCION VIAL

Los tipos de intervención a ser aplicados se han determinado en base a la Priorización de las intervenciones viales (elaborada teniendo en cuenta los criterios determinados por el Manual de Procedimientos para elaborar el PVPP), y la información referente a Niveles de Intervención considerados, en el Inventario Vial de la Provincia de Antabamba – Diciembre 2004, las estrategias estarian resumidas en lo siguiente:

- La ejecución de las intervenciones planteadas permitiràn superar las debilidades aprovechando las oportunidades, por tanto se otorga mayor prioridad a la atención de las dos vias consideradas como atención de Emergencia (ejes principales en los tramos Santa Rosa- Huancapampa-Antabamba y Puente Aparaya-Mollebamba-Antabamba) ello en atención a su rango de importancia.

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

- Para el grupo de caminos de importancia menor se prevé una intervención en el mediano y largo plazo.
- La expansión de la red y de la infraestructura vial provincial, en los términos planteados por el Plan Vial Participativo Provincial, estará sujeta a la obtención efectiva de líneas de financiamiento.

CUADRO N° 90  
PRIORIZACION DE LAS INTERVENCIONES VIALES

TRAMO	ORDEN DE PRIORIDAD	IMPORTANCIA ESTRATEGICA	IMPORTANCIA MEDIA	IMPORTANCIA MENOR	Observaciones
ATENCIÓN DE EMERGENCIA					
Santa Rosa - Huancapampa - Antabamba	1	1	0	0	
Puente Aparada - Mollebamba- Antabamba	2	2	0	0	
MANTENIMIENTO RUTINARIO		0	0	0	
MANTENIMIENTO PERIODICO					
Pachaconas - Ayahuay.		4	0	0	Intervenido por PROVIAS-Rural
Huancapampa -Ayahuay.		5	0	0	Intervenido por PROVIAS-Rural
Acoca - Sabayno.		6	0	0	Intervenido por PROVIAS-Rural
REHABILITACION					
Antabamba – Huancapampa	1	7			
Pachaconas – Yanama – Palcaiño	2		8		
Matara – Huaquirca	3	9			
Mollebamba – Lapazo.	4		10		
Mollebamba – Calcauso	5		11		
Totora - Pte Pichipay	6		12		
Antabamba – Curando - Ninaccasa	7	13			
Ramal Vito – Vito	8			14	
Abra Yanaquillca - Santa Rosa	9		15		
Ahocca - Antílla.	10		16		
Totora - Oropesa – Huaruchaca	11		17		
Sabayno – San Juan.	12			18	
Pte T'urisa – Ahocca.	13			19	
Ramal Huancaray – Huancaray.	14			20	
Pte Turisa – Huancaray	15			21	

## Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

MEJORAMIENTO		0	0	0	
CONSTRUCCION					
Totora-Curanco-Ninaccasa		22			
Yanama- Pallcaño. Millpo				23	
Puente Huancaray-Pachaconas				24	
Miscapata-Chaccama-Pomacocha				25	

Fuente Inventario Vial de la Provincia de Antabamba

Como se muestra en el cuadro precedente, las vías de Atención de Emergencia son las de Importancia Estrategica: Santa Rosa- Huancapampa-Antabamba y Puente Aparaya-Mollebamba-Antabamba.

Las vías que requieren Mantenimiento Rutinarios, son aquellas que han sido intervenidas por PROVIAS- Rural en los tramos Puente Huancapampa-Ayahuay, Ayahuay-Pachaconas, Achocca-Sabayno, tambien se considera que dichas vías adquieren Importancia Estratégica, toda vez que conectan una vía principal con las capitales de distrito, por tanto es necesario asegurar su transitabilidad.

Las vías restantes, estan consideradas para su intervención en el tipo de rehabilitación, de acuerdo a la funcionalidad de conexión que cumplen (comunica vías secundarias con anexos, caseríos y comunidades campesinas).

El tramo considerado como de importancia estratégica que requiere, una construccion nueva es la vía Totora-Curanco-Ninaccasa, por cuanto servirá de conexión entre la capital del distrito de Oropesa, con su capital provincial Antabamba, asi mismo permitirá una conexión interprovincial e interdepartamental (Antabamba-Arequipa), en la posibilidad de facilitar el mercado de la fibra de alpaca, debido a que el mayor potencial alpaquero de la provincia, está ubicado en la parte alta de los distritos de Oropesa y Antabamba, lugar por el cual atravesaría la futura carretera.

### ESTRATEGIAS CON RELACION A LA GESTION VIAL

- Constitución, implementación y funcionamiento del Instituto Vial Provincial
- Ejecución de los proyectos viales por encargo y/o por contrata, debido a que las municipalidades tanto provincial como distritales, de Antabamba no cuentan con la suficiente capacidad operativa para la atención de este tipo de proyectos

(falta de profesionales calificados), así como limitado equipamiento (maquinaria) y presupuesto.

- Propiciar la creación de microempresas (preferentemente conformado y conducido por los pobladores de comunidades campesinas) que se encarguen del mantenimiento vial, con el objeto de generar empleo ( ingresos), El IVP adoptará medidas adecuadas para la capacitación, entrenamiento y acompañamiento sostenido.
- Generar conciencia para que los Gobiernos Locales Provincial y Distritales asuman la responsabilidad de la administración de la red de vías al interior de la provincia a través del Instituto Vial Provincial

#### ESTRATEGIAS CON RELACION A LA INVERSION Y FINANCIAMIENTO DE LA VIALIDAD

- Fortalecer la capacidad de gestión de los Gobiernos Locales para la determinación de la ejecución y sostenibilidad de proyectos viales, propendiendo a que cada una de las municipalidades provincial y distritales determinen dentro de su presupuesto participativo anual una asignación presupuestal destinada al financiamiento de proyectos viales (rehabilitación y mantenimiento de caminos vecinales), debe entenderse de que estas vías tienen carácter de servicio social, por estar ubicadas en una provincia tipificada como pobre, debido a la escasez de recursos familiares de sus pobladores.
- Gestionar ante las fuentes de financiamiento nacionales e internacionales la posibilidad de lograr mayores recursos financieros para la ejecución de Proyectos viales, utilizando como instrumento sustentatorio el Plan Vial Participativo Provincial
- Se establecerá una política de endeudamiento para la ejecución de obras viales con el propósito de asegurar la disponibilidad de recursos, la ejecución de obras en el corto plazo incluyendo las amortizaciones, el servicio de pago de la deuda con la fuente de financiamiento de crédito interno (Banco de la Nación) debe ser la más rentable (que pueda obtener la Municipalidad para la ejecución de obras viales), estará en función al pago en el menor tiempo posible (un año).

ESTRATEGIAS CON RELACION A LA PARTICIPACION SOCIAL EN LA GESTION DEL PLAN VIAL PARTICIPATIVO PROVINCIAL.

- Establecer de manera inmediata, después de la implementación del Instituto Vial Provincial una Comisión Consultiva en vialidad, integrados por: un representante del Ministerio de Transportes, un representante de la Región Apurímac (de la Gerencia de Estudios y Obras), es preciso aclarar que en la capital de la provincia de Antabamba, no existe dependencia de Colegios Profesionales (Colegio de Ingenieros), ni Organismos privados que realicen proyectos y/o obras viales.

## CAPITULO V

### 5.0 PROGRAMA DE INVERSION EN INFRESTRUCTURA RURAL VIAL PROVINCIAL

#### 5.1. PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN.

El programa de intervención, considera los momentos de intervención de los tramos y el tipo de intervención para cada uno de ellos, es aplicado con el propósito de lograr la recuperación de la red vial provincial y mantener su transitabilidad en óptimas condiciones, para ello se toma en cuenta la priorización de intervención consisten en los siguientes programas:

- Programas de rehabilitación
- Programas de mantenimiento periódico y rutinario
- Programas de construcciones nuevas
- Programas de mejoramiento de caminos de herradura

#### 5.1.1. PROGRAMAS DE REHABILITACIÓN.

Los programas propuestos, consisten en trabajos de rehabilitación de las redes viales vecinales y sus condiciones de transitabilidad regular, mejorando sus condiciones de construcción inicial (ensanchamiento de calzada, construcción de obras de arte), estas actividades se desarrollan respetando el proyecto inicial, sin mayor alteración en los trazos.

Los trabajos, que se realizarán en los caminos vecinales, serán en aquellas vías que están catalogadas o identificadas en situación de malo o regular, consecuentemente requieren ser mejorados para la reposición integral de su superficie o plataforma en caso de haber ocurrido algún tipo de alteración, también este tipo de intervención considera la reconstrucción o construcción de su sistema de drenaje consistente en cunetas, badenes y otros. Para desarrollar las acciones de intervención por PROVIAS Rural y otras instituciones públicas y privadas se tendrá en cuenta el orden de prioridad que señala el Inventario Vial Provincial.

En la Provincia de Antabamba, la intervención total, consistente en rehabilitación se requiere en 208.87 km de extensión con un costo aproximado de S/. 10'495,717.50 nuevos soles, teniendo en cuenta los costos unitarios por Km, utilizados por PROVIAS-Rural, para rehabilitación de Caminos Vecinales (\$15,000.00 x Km).

CUADRO N° 91  
PROGRAMA DE INTERVENCION  
REHABILITACION DE CAMINOS VECINALES

Intervención Tramo	Prioridad	Situación	Km	COSTO DE INTERVENCION
Antabamba – Huancapampa	1	Malo	6.50	326,625.00
Pachaconas - Yanama - Palcaño	2	Malo	9.80	492,450.00
Matara – Huaquirca	3	Malo	15.20	763,800.00
Mollebamba – Alpaca.	4	Malo	11.20	562,800.00
Mollebamba – Calcauso	5	Regular	4.10	206,025.00
Totora - Pte Pichipay	6	Malo	5.28	265,320.00
Antabamba - Curanco - Ninaccasa	7	Malo	64.00	3,216,000.00
Ramal Vito – Vito	8	Malo	8.00	402,000.00
Abra Yanaquillca - Santa Rosa	9	Malo	30.25	1,520,062.50
Achocca - Antilla.	10	Malo	9.50	477,375.00
Totora - Oropesa - Huaruchaca	11	Malo	20.00	1,005,000.00
Sabayno – San Juan.	12	Malo	6.64	333,660.00
Pte Turisa – Achocca.	13	Malo	7.00	351,750.00
Ramal Huancaray - Huancaray.	14	Malo	3.40	170,850.00
Pte Turisa – Huancaray	15	Malo	8.00	402,000.00
<b>TOTAL</b>			208.87	10,495,717.50

Fuente Elaboración Propia

T/C = \$1.00=S/.3.35 N.S

#### 5.1.2. PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO RUTINARIO Y PERIÓDICO.-

- **MANTENIMIENTO RUTINARIO.-** Este tipo de intervención está referido a la conservación de los caminos vecinales en forma permanente, a efectos de garantizar la viabilidad en buenas condiciones. Es preciso aclarar que el trabajo de mantenimiento rutinario se realiza en los caminos nuevos o rehabilitados, correspondiéndole una catalogación de “muy bueno” y “bueno”.
- **MANTENIMIENTO PERIODICO.-** Este tipo de intervención esta referido a la conservación de los caminos vecinales y se ejecutan en forma esporádica o cada cierto tiempo con el fin de mantener una buena estructura vial, las actividades consisten en el mejoramiento de sus obras de drenaje y arte. La catalogación que les corresponde son de “Regular” y



necesitan de arreglos en la superficie o un nuevo lastrado, así como arreglo de drenaje en ciertos lugares.

La extensión total de mantenimiento rutinario y periódico para la provincia de Antabamba es de 30.10 km. Para lo que se requiere un presupuesto de S/. 1'260,437.50 nuevos soles, teniendo en cuenta los costos unitarios por Km, utilizados por PROVIAS-Rural, para mantenimiento de Caminos Vecinales (\$2500.00 x Km).

CUADRO N° 92  
PROGRAMA DE INTERVENCION  
MANTENIMIENTO DE CAMINOS VECINALES

Intervencion Tramo	Situacion	Km	Costo de Intervención
Pachaconas - Ayahuay.	Malo	13.75	575,781.25
Huancapampa -Ayahuay.	Malo	9.25	387,343.75
Achocca – Sabayno.	Malo	7.1	297,312.50
<b>TOTAL</b>		30.1	1,260,437.50

Fuente: Elaboración Propia

T/C = \$1.00=S/.3.35 N.S

### 5.1.3 PROGRAMAS DE CONSTRUCCIONES NUEVAS.

Estos trabajos se programan en los tramos donde no existen caminos vecinales, que conecten a centros poblados mayores y zonas de mayor potenciabilidad en recursos naturales y desarrollo agrícola, pecuario, minero, forestal, etc de acuerdo con la información contenida en el diagnostico provincial.

La extensión de nuevas construcciones priorizadas, alcanza a 60.20 km. Para lo que se requiere un presupuesto de S/. 3'010,000.00 nuevos soles, teniendo en cuenta los costos unitarios por Km, utilizados por FONCODES, para construcciones nuevas de Caminos Vecinales (S/.50,000.00 x Km).

CUADRO N° 93  
PROGRAMA DE INTERVENCION  
CONSTRUCCIONES NUEVAS DE CAMINOS VECINALES

Intervencion	Prioridad	Km	Costo de Intervencion
Tramo			
Totora – Kilcata- Cotaccasa	1	30	1,500,000.00
Yanama- Pallcaño. Millpo	2	10.2	510,000.00
Puente Huancaray- Pachaconas	3	12	600,000.00
Miscapata-Chaccama-Pomacocha	3	8	400,000.00
TOTAL		60.2	3,010,000.00

Fuente: Elaboración Propia

#### 5.1.4 PROGRAMAS DE CAMINOS DE HERRADURA.

Este tipo de intervención consiste en el mejoramiento de caminos de herradura que conectan a los centros poblados mayores y menores, centros urbanos a centros de producción agrícola y pecuaria, estas vías han sido ejecutadas por organizaciones de la misma población, de manera empírica, sin dirección técnica alguna, por tanto tienen características de deficiente y rudimentaria, el uso de estos caminos de herradura, son considerados eminentemente como de servicio social, y la mano de obra que se ha utilizado en su construcción es no calificada, su empleo es exclusivamente para los pobladores de la zona.

La extensión de caminos de herradura a mejorar es de 517.21 Km. que requiere un presupuesto de S/2'945,510.95 nuevos soles, teniendo en cuenta los costos unitarios por Km, utilizados por PROVIAS-Rural, para mejoramiento de Caminos de Herradura (\$1700.00 x Km).

CUADRO N° 94  
PROGRAMA DE INTERVENCION  
MEJORAMIENTO DE CAMINOS DE HERRADURA

TRAMO DE INTERVENCION	SITUACION	Km.	COSTO DE INTERVENCION
Antabamba			
Antabamba – Huaquirca	Regular	6.06	34,511.70
Antabamba - Yanamarca - Ccocho – Ytuccata	Regular	16	91,120.00
Ytuccata - Oueñamarca – Karampa	Regular	11	62,645.00
Karampa – Ayani – Huaccullo	Malo	16	91,120.00
Quilcata – Ancopira	Malo	5	28,475.00
Acco - Chuñuhuacho – Wacratanca	Regular	12	68,340.00
Wacratanca – Ichune – Supayco	Regular	16	91,120.00
Antabamba – Tatapampa	Malo	2	11,390.00
Queñamarca – Malo	Malo	10.5	59,797.50

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

Lawalawa – Curando	Malo	2.5	14,237.50
Curando – Malo	Malo	9	51,255.00
Oropesa			
Supayco – Totora – Oropesa	Regular	19.8	112,761.00
Oropesa – Ancco – Sonccococha	Malo	16	91,120.00
Ramal Huantaña – Ytaña	Malo	14.8	84,286.00
Totora-Huancaray-Allauca	Malo	11.5	65,492.50
Totora – Quilcata – Huacullo	Malo	54	307,530.00
Juan Espinosa Medrano			
Mollebamba – Vito	Reoular	6.55	37,302.25
Vito – Ccascani	Malo	11.5	65,492.50
Mollebamba – Calcauso	Regular	1.7	9,681.50
Calcauso - Santa Rosa	Malo	18	102,510.00
Mollebamba – Antabamba	Regular	14	79,730.00
Mollebamba – Wactakanka	Malo	17	96,815.00
Santa Rosa – Wactakanka	Malo	10	56,950.00
Mollebamba – Alpaca	Mato	9.5	54,102.50
Sabayno			
Ahocca –Antilla	Malo	4	22,780.00
Ahocca – Sabayno	Malo	6	34,170.00
Sabayno - San Juan – Lahuiña	Malo	15	85,425.00
Sabayno – Noccansa	Malo	8	45,560.00
Sabayno – Ch 'alla – Chilpaca	Regular	13.5	76,882.50
El Oro			
Huancapampa - Collpa – Ayahuay	Bueno	2.8	15,946.00
Ayahuay – Uncapata – Rumiwasi	Malo	7.4	42,143.00
Uncapata – Jomada	Malo	5.8	33,031.00
Ayahuay-Cruzpata-Huascuya	Malo	9.6	54,672.00
Ayahuay - Quillasque –Miscapata	Malo	3	17,085.00
Miscapata - Ch 'allabamba – Huascuya	Regular	9	51,255.00
Pachaconas			
Pachaconas - Fabricay – Huancsray	Malo	11	62,645.00
Pachaconas - Palcayño - Milpo - Chankara	Regular	19	108,205.00
Pachaconas - Chircahuay – Ayahuay	Malo	11.5	65,492.50
Pachaconas-Jayhuala-Culte	Malo	17.4	99,093.00
Pachaconas - Chajama – Huancapampa	Regular	4.5	25,627.50
Pachaconas - Huayllocra – Llaviri	Malo	10	56,950.00
Huaquirca			
Matara – Huaquirca	Malo	5.5	31,322.50
Huaquirca - Wilanchama – Finaya	Regular	10.3	58,658.50
Huaquirca – Pallalla	Regular	8	45,560.00
Finaya – Mutcani	Malo	5.5	31,322.50
Capilla – Supayco	Regular	20	113,900.00
TOTAL			2,945,510.95

Fuente: Elaboración Propia

T/C = \$1.00=S/.3.35 N.S

CUADRO N° 95  
PROGRAMA DE INTERVENCION

Intervención Tramo	Prioridad	Situación	Long. Km	Tráfico	Años				
					1	2	3	4	5
<b>REHABILITACIÓN</b>									
Antabamba – Huancapampa	1	Malo	6.50	Ligero	R				
Pachaconas – Yanama – Palcaíño	2	Malo	9.80	Ligero	R				
Matara – Huaquirca	3	Malo	15.20	Pesado	R				
Mollebamba - Lapaca.	4	Malo	11.20	Ligero	R				
Mollebamba – Calcauso	5	Regular	4.10	Ligero		R			
Totora – Pte Pichipay	6	Malo	5.28	Ligero		R			
Antabamba – Curando – Ninaccasa	7	Malo	64.00	Ligero		R			
Ramal Vito – Vito	8	Malo	8.00	Ligero		R			
Abra Yanaquillca – Santa Rosa	9	Malo	30.25	Ligero			R		
Achocca – Antilla.	10	Malo	9.50	Ligero			R		
Totora – Oropesa – Huaruchaca	11	Malo	20.00	Ligero			R		
Sabayno - San Juan.	12	Malo	6.64	Ligero			R		
Pte Turisa - Achocca.	13	Malo	7.00	Pesado				R	
Ramal Huancaray - Huancaray.	14	Malo	3.40	Ligero				R	
Pte Turisa – Huancaray	15	Malo	8.00	Pesado				R	
<b>MANTENIMIENTO</b>									
Pachaconas – Ayahuay.		Malo	13.75	Ligero	MR	MR	MR	MR	MR
Huancapampa -Ayahuay.		Malo	9.25	Ligero	MR	MR	MR	MR	MR
Achocca - Sabayno.		Malo	7.10	Ligero	MR	MR	MR	MR	MR
<b>CONSTRUCCIONES NUEVAS</b>									
Totora - Kilcata- Cotaccasa	1		30.00	Ligero	C				
Yanama- Palcaíño. Millpo	2		10.20	Ligero		C			
Puente Huancaray- Machaconas	3		12.00	Ligero			C		
Miscapata-Chaccama-Pomacocha	3		8.00	Ligero				C	
<b>CAMINOS DE HERRADURA</b>									
<b>Antabamba</b>									
Antabamba – Huaquirca		Regular	6.06		Me				
Antabamba – Yanamarca - Ccocho - Ytuccata		Regular	16.00		Me				
Ytuccata – Oueñamarca – Karampa		Regular	11.00						
Karampa – Ayani – Huaccullo		Malo	16.00						
Quilcata – Ancopira		Malo	5.00						
Acco - Chuñuhuacho – Wacratanca		Regular	12.00						
Wacratanca - Ichune – Supayco		Regular	16.00						
Antabamba – Tatapamoa		Malo	2.00						
Queñamarca – Malo		Malo	10.50						
Lawalawa – Curando		Malo	2.50						
Curando – Malo		Malo	9.00						
<b>Oropesa</b>									
Supayco – Totora – Oropesa		Regular	19.80		Me				

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

Oropesa – Ancco – Sonccococha		Malo	16.00			Me			
Ramal Huantaña – Ytaña		Malo	14.80						
Totora-Huancaray-Allauca		Malo	11.50						
Totora – Quilcata – Huacullo		Malo	54.00						
Juan Espinosa Medrano									
Mollebamba – Vito		Regular	6.55			Me			
Vito – Ccascani		Malo	11.50			Me			
Mollebamba – Calcauso		Regular	1.70						
Calcauso - Santa Rosa		Malo	18.00						
Mollebamba – Antabamba		Regular	14.00						
Mollebamba – Wactakanka		Malo	17.00						
Santa Rosa – Wactakanka		Malo	10.00						
Mollebamba – Alpaca		Mato	9.50						
Sabayno									
Acoca –Antilla		Malo	4.00			Me			
Acoca – Sabayno		Malo	6.00			Me			
Sabayno - San Juan – Lahuiña		Malo	15.00						
Sabayno – Noccansa		Malo	8.00						
Sabayno - Ch 'alla – Chilpaca		Regular	13.50						
El Oro									
Huancapampa – Collpa – Ayahuay		Bueno	2.80				Me		
Ayahuay - Uncapata – Rumiwasi		Malo	7.40				Me		
Uncapata – Jomada		Malo	5.80						
Ayahuay-Cruzpata-Huascuya		Malo	9.60						
Ayahuay - Quillasque –Miscapata		Malo	3.00						
Miscapata - Ch 'allabamba – Huascuya		Regular	9.00						
Pachaconas									
Pachaconas – Fabricay – Huancsray		Malo	11.00					Me	
Pachaconas – Palcayño - Milpo – Chankara		Regular	19.00					Me	
Pachaconas – Chircahuay – Ayahuay		Malo	11.50						
Pachaconas-Jayhuala-Culte		Malo	17.40						
Pachaconas – Chajama – Huancapampa		Regular	4.50						
Pachaconas - Huayllocra – Llaviri		Malo	10.00						
Huaquirca									
Matara – Huaquirca		Malo	5.50						Me
Huaquirca – Wilanchama – Finaya		Regular	10.30						Me
Huaquirca – Pallalla		Regular	8.00						
Finaya – Mutcani		Malo	5.50						
Capilla – Supayco		Regular	20.00						

LEYENDA

C : Construcción Nueva

R : Rehabilitación del Tramo

MR : Mantenimiento Rutinario

Me : Mejoramiento del Camino de Herradura

## 5.2 PLAN DE INVERSIONES

El plan de inversiones ha sido elaborado utilizando, la información de los programas de intervención y los costos promedio de los diferentes niveles de intervención.

Los proyectos de vialidad programados, a nivel de la provincia y sus distritos : Antabamba, El Oro, Juan Espinoza Medrano, Huaquirca, Oropesa, Pachaconas y Sabayno, en el periodo de cinco años alcanza a S/.17'691,665.95 Nuevos soles , este monto esta destinado a la ejecución de los diferentes tipos de intervención de caminos vecinales y caminos de herradura, la ejecución del Plan de Inversiones esta sujeto a la disponibilidad de recursos financieros de procedencia nacional e internacional (depende de la capacidad de gestion de los involucrados en la ejecución del Plan Vial Participativo Provincial).

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

CUADRO N° 96  
PLAN DE INVERSIONES  
(Periodo 5 años)

Intervencion Tramo	Prioridad	Situación	Km	Trafico	Años					TOTAL
					1	2	3	4	5	
<b>REHABILITACION</b>										
Antabamba – Huancapampa	1	Malo	6.50	Ligero	326,625.00					326,625.00
Pachaconas – Yanama – Palcaíño	2	Malo	9.80	Ligero	492,450.00					492,450.00
Matara – Huaquirca	3	Malo	15.20	Pesado	763,800.00					763,800.00
Mollebamba – Lapaca.	4	Malo	11.20	Ligero	562,800.00					562,800.00
Mollebamba – Calcauso	5	Regular	4.10	Ligero		206,025.00				206,025.00
Totora - Pte Pichipay	6	Malo	5.28	Ligero		265,320.00				265,320.00
Antabamba – Curando – Ninaccasa	7	Malo	64.00	Ligero		3,216,000.00				3,216,000.00
Ramal Vito – Vito	8	Malo	8.00	Ligero		402,000.00				402,000.00
Abra Yanaquillca - Santa Rosa	9	Malo	30.25	Ligero			1,520,062.50			1,520,062.50
Acoca - Antilla.	10	Malo	9.50	Ligero			477,375.00			477,375.00
Totora - Oropesa – Huaruchaca	11	Malo	20.00	Ligero			1,005,000.00			1,005,000.00
Sabayno – San Juan.	12	Malo	6.64	Ligero			333,660.00			333,660.00
Pte Turisa – Achocca.	13	Malo	7.00	Pesado				351,750.00		351,750.00
Ramal Huancaray - Huancaray.	14	Malo	3.40	Ligero				170,850.00		170,850.00
Pte Turisa – Huancaray	15	Malo	8.00	Pesado				402,000.00		402,000.00
<b>TOTAL</b>			<b>208.87</b>		<b>2,145,675.00</b>	<b>4,089,345.00</b>	<b>3,336,097.50</b>	<b>924,600.00</b>		<b>10,495,717.50</b>
<b>MANTENIMIENTO</b>										
Pachaconas – Ayahuay.		Malo	13.75	Ligero	115,156.25	115,156.25	115,156.25	115,156.25	115,156.25	575,781.25
Huancapampa -Ayahuay.		Malo	9.25	Ligero	77,468.75	77,468.75	77,468.75	77,468.75	77,468.75	387,343.75
Achocca – Sabayno.		Malo	7.10	Ligero	59,462.50	59,462.50	59,462.50	59,462.50	59,462.50	297,312.50
<b>TOTAL</b>			<b>30.10</b>		<b>252,087.50</b>	<b>252,087.50</b>	<b>252,087.50</b>	<b>252,087.50</b>	<b>252,087.50</b>	<b>1,260,437.50</b>
<b>CONSTRUCCIONES NUEVAS</b>										
Totora - Kilcata- Cotaccasa	1		30.00	Ligero	1,500,000.00					1,500,000.00
Yanama- Pallcaíño. Millpo	2		10.20	Ligero		510,000.00				510,000.00

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

Puente Huancaray- Pachaconas	3		12.00	Ligero			600,000.00			600,000.00
Miscapata-Chaccama-Pomacocha	3		8.00	Ligero				400,000.00		400,000.00
<b>TOTAL</b>			<b>60.20</b>			<b>1,500,000.00</b>	<b>510,000.00</b>	<b>600,000.00</b>	<b>400,000.00</b>	<b>3,010,000.00</b>
<b>CAMINOS DE HERRADURA</b>										
<b>Antabamba</b>										
Antabamba – Huaquirca		Regular	6.06			34,511.70				34,511.70
Antabamba - Yanamarca - Ccocho - Ytuccata		Regular	16.00			91,120.00				91,120.00
Ytuccata - Oueñamarca – Karampa		Regular	11.00							62,645.00
Karampa - Ayani – Huacullo		Malo	16.00							91,120.00
Quilcata – Ancopira		Malo	5.00							28,475.00
Acco – Chuñuhuacho – Wacratanca		Regular	12.00							68,340.00
Wacratanca – Ichune – Supayco		Regular	16.00							91,120.00
Antabamba – Tatapamoa		Malo	2.00							11,390.00
Queñamarca – Malo		Malo	10.50							59,797.50
Lawalawa – Curando		Malo	2.50							14,237.50
Curanco – Malo		Malo	9.00							51,255.00
<b>Oropesa</b>										
Supayco - Totorá – Oropesa		Regular	19.80			112,761.00				112,761.00
Oropesa - Ancco – Sonccococha		Malo	16.00			91,120.00				91,120.00
Ramal Huantaña – Ytaña		Malo	14.80							84,286.00
Totorá-Huancaray-Allauca		Malo	11.50							65,492.50
Totorá - Quilcata – Huacullo		Malo	54.00							307,530.00
<b>Juan Espinosa Medrano</b>										
Mollebamba – Vito		Regular	6.55				37,302.25			37,302.25
Vito – Ccascani		Malo	11.50				65,492.50			65,492.50
Mollebamba – Calcauso		Regular	1.70							9,681.50
Calcauso – Santa Rosa		Malo	18.00							102,510.00
Mollebamba – Antabamba		Regular	14.00							79,730.00
Mollebamba – Wactakanka		Malo	17.00							96,815.00
Santa Rosa – Wactakanka		Malo	10.00							56,950.00



Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

Mollebamba – Lapaca		Mato	9.50							54,102.50
Sabayno										
Acoca – Antilla		Malo	4.00			22,780.00				22,780.00
Acoca – Sabayno		Malo	6.00			34,170.00				34,170.00
Sabayno – San Juan – Lahuiña		Malo	15.00							85,425.00
Sabayno – Noccansa		Malo	8.00							45,560.00
Sabayno – Ch 'alla – Chilpaca		Regular	13.50							76,882.50
El Oro										
Huancapampa – Collpa – Ayahuay		Bueno	2.80			15,946.00				15,946.00
Ayahuay – Uncapata – Rumiwasi		Malo	7.40			42,143.00				42,143.00
Uncapata – Jomada		Malo	5.80							33,031.00
Ayahuay-Cruzpata-Huascuya		Malo	9.60							54,672.00
Ayahuay – Quillasque – Miscapata		Malo	3.00							17,085.00
Miscapata - Ch 'allabamba – Huascuya		Regular	9.00							51,255.00
Pachaconas										
Pachaconas - Fabricay – Huancsray		Malo	11.00					62,645.00		62,645.00
Pachaconas - Palcayño - Milpo – Chankara		Regular	19.00					108,205.00		108,205.00
Pachaconas - Chircahuay – Ayahuay		Malo	11.50							65,492.50
Pachaconas-Jayhuala-Culte		Malo	17.40							99,093.00
Pachaconas - Chajama – Huancapampa		Regular	4.50							25,627.50
Pachaconas - Huayllocra – Llaviri		Malo	10.00							56,950.00
Huaquirca										
Matara – Huaquirca		Malo	5.50						31,322.50	31,322.50
Huaquirca - Wilanchama – Finaya		Regular	10.30						58,658.50	58,658.50
Huaquirca – Pallalla		Regular	8.00							45,560.00
Finaya – Mutcani		Malo	5.50							31,322.50
Capilla – Supayco		Regular	20.00							113,900.00

Fuente: Elaboración Propia

T/C = \$1.00=S/.3.35 N.S

### 5.3 FUENTES DE FINANCIAMIENTO

La oferta financiera (histórica) de las Municipalidades que se encuentran en zonas de extrema pobreza muestran que en el periodo de cinco años atrás ha venido evolucionando de manera muy incipiente, se sugiere que en el futuro se adecúe a sus necesidades reales, programando con incrementos sustantivos en las asignaciones presupuestales anuales.

Los recursos gastados provienen en mayor proporción de las fuentes de financiamiento de recursos ordinarios: FONCOMUN, Canon y Sobre canon las mismas que constituyen recursos transferidos del Gobierno Central. En toda la vida institucional de las Municipalidades Provincial y Distritales de la Provincia de Antabamba, se puede observar un alto nivel de dependencia de los recursos sujetos a transferencias de partidas presupuestales del Gobierno Central (FONCOMUN, CANON Y SOBRECANON), siendo la característica:

- Insuficiente atención a las crecientes necesidades de inversión en vialidad
- Falta de capacitación permanente para tener directivos, profesionales y técnicos altamente calificados en Gestión Vial.
- Precario funcionamiento de las escasas maquinarias y equipos de informática a falta de mantenimiento y obsolescencia.
- Insuficiente implementación de maquinaria y equipos para la gestión vial.

El Plan de Inversiones muestra la demanda financiera de las vías a nivel distrital debidamente priorizadas, en tal sentido para los próximos cinco años el IVP Antabamba requiere de un total de:

- En Rehabilitación de Caminos Vecinales	S/ 10,495,717.50 Nuevos soles
- En Mantenimiento de Caminos Vecinales	S/ 1,260,437.50 nuevos soles
- En Construcciones Nuevas	S/ 3,010,000.00 nuevos soles
- Mantenimiento de Caminos de Herradura	S/ 2,945,510.95 nuevos soles
TOTAL	S/. 17,691,665.95 nuevos soles

Las posibles fuentes de financiamiento a las que se puede recurrir como alternativa para lograr financiamiento para la ejecución del programa de inversiones (Instituciones Privadas y Públicas), en los diferentes ciclos del proyecto: Preparación, Aprobación, Ejecución, Terminación y Evaluación) son los siguientes:

- PROVIAS Rural con recursos provenientes del Gobierno Central
- Municipalidad Provincial de Antabamba con Recursos provenientes del FONCOMUN y Gestión de Financiamiento externo.
- Municipalidades Distritales de Pachaconas, El Oro, Sabayno, Antabamba, Juan Espinoza Medrano , Huaquirca y Oropesa. Con recursos provenientes del FONCOMUN.
- Gobierno Regional Apurímac con recursos provenientes del Gobierno Central y gestión conjunta con los Alcaldes Provincial y Distritales para lograr financiamiento internacional.
- FONCODES con recursos provenientes del Gobierno Central y financiamiento externo
- Banco Interamericano de Desarrollo.- con Recursos que están destinados al financiamiento de programas de desarrollo en América Latina y el Caribe por medio de préstamos, donaciones, garantías e inversiones, la elegibilidad para conseguir financiamiento depende del tipo de proyecto , el instrumento de financiamiento , y el fondo que se va a utilizar.
- Fondo Italo Peruano.- Este fondo financia proyectos de \$250,000.00 o más, los proyectos deben comprometer un aporte propio no menor del 10% del total del proyecto, pueden aplicar municipalidades provinciales, distritales, gobiernos regionales, entidades del gobierno central y/o ONG's. Los principales temas que el FIP apoya, son:
  - Alivio de la pobreza rural.
  - Protección del medio ambiente.
  - Formación de capacidades locales.
  - Estudios definitivos de proyectos, que cuenten con una fuente de financiamiento asegurada.
  - Fortalecimiento institucional.
- Fondo Perú Alemania.- El FCPA, financia pequeños proyectos de lucha contra la pobreza, dentro de las tres líneas de financiamiento, existe una que

esta referida a la ejecución de paquetes estratégicos de proyectos dirigidos a zonas que han desarrollado una planificación concertada con alta participación de la población, el monto máximo de los proyectos para esta línea es de \$400,000.00, pueden aplicar consorcios conformados por municipios, ONG's, asociaciones de dependencias públicas descentralizadas.

Las fuentes de financiamiento están constituidas por todas aquellas Instituciones que puedan financiar proyectos viales, para gestionar dicho financiamiento debe trabajarse una propuesta que cumpla con los requisitos exigidos por cada fuente de financiamiento ( términos y condiciones principales para préstamos y/o donaciones), debe adjuntarse el acuerdo de la población sobre la decisión de recurrir al tipo de financiamiento, así mismo deberán adjuntarse los expedientes técnicos de los caminos priorizados estos deberán ser acompañados con sus respectivos estudios de impacto ambiental., teniendo como instrumento principal de sustento el Plan Vial Provincial Participativo.

A manera de ejemplo, se adjunta un programa crediticio interno con recursos financieros facilitados por el Banco de la Nación del Perú en calidad de préstamo a las municipalidades provincial y distritales de Antabamba.

Para hacer viable la ejecución del Plan Vial Participativo Provincial de Antabamba es de vital importancia considerar el financiamiento institucional donde se considere acciones de promoción, capacitación, equipamiento etc. para una óptima gestión vial con altos niveles de eficacia, eficiencia y desempeño.

Las obras de infraestructura vial se ejecutará a través de la modalidad de contrato con terceros aplicando los mecanismos de participación de la comunidad organizada y creación de pequeñas empresas de mantenimiento vial rutinario.

## CAPITULO VI

### 6. SEGUIMIENTO Y EVALUACION DEL PLAN VIAL PARTICIPATIVO PROVINCIAL

#### 6.1 MARCO LOGICO.-

El Marco Lógico es un instrumento metodológico que permite elaborar de manera coherente y articulada, un perfil de componentes centrales que configuran la propuesta de intervención, estos son ubicados en una matriz considerando la secuencia siguiente:

1. Formulación de la jerarquía de objetivos
2. Formulación de Indicadores
3. Formulación de Medios de verificación
4. Formulación de supuestos

Ver cuadro N° 97.

CUADRO N° 97				
ESTRUCTURA DEL MARCO LOGICO				
	RESUMEN DE OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPUESTOS
P R O P O S I T O	Lograr la integración y articulación entre centros poblados y zonas de recursos naturales acorde a sus necesidades de desarrollo económico y social, dotando de este modo con infraestructura vial para generar oportunidades y bienestar de la población, a través de las acciones de rehabilitar, mejorar y mantener la red de caminos vecinales existentes en la Provincia de Antabamba, así como promover la construcción de vías rurales nuevas.	1.- A cinco años (*) Incremento de centros poblados incorporados a la red vial en un 69,24%	1. Realización de encuestas especiales	1.- Mejoramiento de las políticas sociales del gobierno, en especial en el ámbito rural (zonas con niveles de pobreza y extrema pobreza). 2.- Condiciones macroeconómicas y climáticas favorables. 3.- Mejoramiento del nivel de organización de los productores agropecuarios para lograr mejores niveles de comercialización y precios de sus productos.
		2.- Incremento de los volúmenes de mercadeo de productos en un 15% aprox.	2. Estadísticas Generales ( Estadísticas del Ministerio de Agricultura, estudios de Pobreza INEI)	
		3.- El numero de servicio de pasajeros es 6 y el tipo de vehiculo del servicio es Bus de 48 psj.	3. Evaluaciones Impacto	
		4.- El numero de unidades de carga son 7 y la característica del servicio de carga son camiones de 2 ejes	4. Estudio de tráfico vehicular	
		5.- Incremento del Numero de alumnos matriculados en un 10% de 1707 alumnos	5. Estadísticas de ESCALE del Ministerio de Educación	
		6.- 3,338 beneficiarios interconectados por un sistema de transporte	6. Estadísticas Municipalidad INEI.	
		7.- 25,754 atenciones de consultas en los centros de Salud en la provincia de Antabamba	7. Estadísticas Ministerio de Salud	
		8.- incremento del 2 puntos VBP agropecuaria después de 5 años de ejecutado el programa de Inversiones.	8. Estadísticas del Ministerio de Agricultura y MEF.	
	1- Otorgar al Plan Vial Participativo Provincial, el carácter de instrumento orientador de la Gestión Vial departamental	1.- Utilización del Plan Vial Provincial Participativo al 100%	1.- Evaluaciones periódicas de la gestión vial y presentación de informes por el IVP.	
	2.- Dotar a la provincia de Antabamba de infraestructura vial rural para un sistema de transporte eficiente	2.- Ejecutar el Programa de Inversiones del Plan Vial Participativo Provincial	2.- Evaluación de avance físico y financiero en la ejecución del plan vial.	
	3.- Promover el servicio de transporte tanto de pasajeros como de carga eficiente y seguro	3.- Planificación y Programación del 100% de las inversiones en el marco presupuestal de las Municipalidades	3.- Informes sobre programación del IVP.	

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

C O M P O N E N T E S	4.- Propiciar la articulación vial con las áreas potenciales de recursos naturales: suelo, minero, turismo	4.- 298.30 Km. de vías vecinales, rehabilitadas, con mantenimiento y construcciones nuevas favoreciendo a 43 Centros Poblados	4.- Informes de ejecución de obras del IVP.	1.- Implementación del Plan Vial Participativo Provincial de Antabamba 2.- Ejecución del Programa de Inversiones al 100%. 3.- Fortalecimiento de la organización municipal e IVP.
	5.- Promover la transitabilidad vehicular, los flujos de comercialización agropecuaria, turística y minera y su relación con las zonas de mayor o menor desarrollo relativo	5.- 30,10 Km. con mantenimiento rutinario y periódico de la red vial existente favoreciendo a 5 centros poblados. Generando 301 empleo temporal en el mantenimiento de vías	5.- Informes de ejecución de obras del IVP.	
	6.- A través de la vialidad superar los niveles de pobreza, favoreciendo a la población en la comercialización de sus productos y permitiéndoles el acceso a los servicios básicos	6.- 60,20 Km. de construcciones nuevas, beneficiando a 11 centros poblados y generando 602 empleo temporal en la construcción de nuevas vías. 298,41 caminos de herradura beneficiando a 3 distritos (Antabamba, Oropeza y Juan Espinoza Medrano y generando 1493 empleo temporal en la construcción de caminos de herradura.	6.- Informes de ejecución de obras del IVP.	
	7.- Promover las capacidades del Gobierno Local Provincial de Antabamba constituyéndose el Instituto Vial Provincial, para garantizar la administración adecuada de las vías vecinales.	7.- Aporte del 10% del presupuesto de las municipalidades provincial y distritales para financiar el funcionamiento del IVP.	7.- Informes del IVP.	
	8.- Establecer los mecanismos institucionales que permitan una participación activa de las entidades y organismos involucrados en la problemática vial de la provincia en las fases de ejecución, seguimiento y evaluación del Plan.	8.- Aporte del 10% del presupuesto de las municipalidades provincial y distritales para financiar el funcionamiento del IVP.	8.- Informes del IVP.	
	9.- Adoptar una política permanente de conservación vial que otorgue prioridad al mantenimiento rutinario y preventivo, considerado que este es un mecanismo eficaz para la preservación del patrimonio vial de la provincia.	9.- 30,10 Km. con mantenimiento rutinario y periódico de la red vial existente favoreciendo a 5 centros poblados. Generando 301 empleo temporal en el mantenimiento de vías	9.- Informes de ejecución de obras del IVP.	
	10.- Buscar mecanismos de recaudación de fondos, para la conservación de las vías de la provincia.	10.- Utilizar el PVPP para gestionar financiamiento nacional o internacional.	10.- Informes de gestión del Alcalde Provincial e IVP.	

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

	11.- Dotar de infraestructura vial adecuada para un sistema de transporte eficiente	11.- Ejecutar el Programa de Inversiones del Plan Vial Participativo Provincial	11.- Evaluación de avance físico y financiero en la ejecución del plan vial.	
	12.- Promover el servicio de transporte eficiente y seguro en un marco de libre competencia.	12.- Ejecutar el Programa de Inversiones del Plan Vial Participativo Provincial	12.- Evaluación de avance físico y financiero en la ejecución del plan vial.	
A C C I O N E S	INTERVENCIÓN EN LA REHABILITACIÓN DE CAMINOS VECINALES	En el Tramo Antabamba - Huancapampa el 100% (6,50 Km.) el primer año de ejecución. Con un monto de Inversión de S/ 326,625	1.- Cronograma de Ejecución Física y Financiera del Programa de Inversiones 2.- Inventario Vial rural de la Provincia de Antabamba 3.- Expedientes Técnicos 4.- Cuaderno de obras 5.- Liquidación de obras 6.- Actas de entrega y recepción de obra	1.- Recurso Presupuestal oportuno 2.- Calidad en ejecución de trabajos de mejoramiento y conservación 3.- Receptividad de la ciudadanía a la campaña de difusión y cumplimiento en las asignaciones para que los componentes alcancen el propósito planteado.
		En el Tramo Pachaconas - Yanama - Palcaño el 100% el primer año de ejecución (9.80 Km) Con un monto de Inversión de S/ 492,450		
		En el Tramo Matara - Huaquirca el 100% (15.20 Km) el primer año de ejecución. Con un monto de Inversión de S/ 763,800)		
		En el Tramo Mollebamba - Lapaca el 100% el primer año de ejecución (11.20 Km) Con un monto de Inversión de S/ 562.800		
		En el Tramo Mollebamba - Calcauso el 100% (4.10 Km) el segundo año de ejecución. Con un monto de Inversión de S/ 206.025		
		En el Tramo Totorá Puente Pichipay el 100% (5.28 Km) el segundo año de ejecución Con un monto de Inversión de S/ 265,320)		
		En el Tramo Antabamba - Curanco - Ninaccasa el 100% (64.0 Km. el segundo año de ejecución Con un monto de Inversión de S/ 3'216,000)		
		En el Tramo Ramal - Vito Vito el 100% (8.0 Km). el segundo año de ejecución Con un monto de Inversión de S/ 402,000)		
		En el Tramo Abra Yanaquillca - Santa Rosa el 100% (30.25 Km) El tercer año de ejecución Con un monto de Inversión de S/ 1'520,062.5)		



Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

	<p>En el Tramo Achocca - Antilla el 100% (9.5 Km) El tercer año de ejecución Con un monto de Inversión de S/ 477,375)</p> <p>En el Tramo Totora - Oropesa - Huaruchaca el 100% (20 Km) . El tercer año de ejecución Con un monto de Inversión de S/ 1'005,000)</p> <p>En el Tramo Sabayno - San Juan el 100% (6.64 Km). El tercer año de ejecución Con un monto de Inversión de S/ 333,660</p> <p>En el Tramo Puente Turisa - Achocca el 100% (7.0 Km) el cuarto año de ejecución Con un monto de Inversión de S/ 351,750</p> <p>En el Tramo Ramal - Huancaray Huancaray el 100% (3.40 Km) el cuarto año de ejecución Con un monto de Inversión de S/ 170,850</p> <p>En el Tramo Puente Turisa - Huancaray el 100% (8.00 Km) l cuarto año de ejecución Con un monto de Inversión de S/ 402,000</p>		
INTERVENCION EN MANTENIMIENTO DE CAMINOS VECINALES	<p>En el Tramo Pachaconas - Ayahuay el 13.75 Km. ejecutados en 5 años cada uno de ellos en 20% Con un monto de Inversión de S/ 575,781.25)</p> <p>En el Tramo Huancapampa - Ayahuay el 9.250 Km. ejecutados en 5 años cada uno de ellos en 20% Con un monto de Inversión de S/ 387,343.75)</p> <p>En el Tramo Achocca - Sabayno el 7.10 Km. ejecutados en 5 años cada uno de ellos en 20% Con un monto de Inversión de S/ 297,312.50)</p>	<p>1.- Cronograma de Ejecución Física y Financiera del Programa de Inversiones</p> <p>2.- Inventario Vial rural de la Provincia de Antabamba</p> <p>3.- Expedientes Técnicos</p> <p>4.- Cuaderno de obras</p> <p>5.- Liquidación de obras</p> <p>6.- Actas de entrega y recepción de obra</p>	<p>1.- Recurso Presupuestal oportuno</p> <p>2.- Calidad en ejecución de trabajos de mejoramiento y conservación</p> <p>3.- Receptividad de la ciudadanía a la campaña de difusión y cumplimiento en las asignaciones para que los componentes alcancen el proposito planteado.</p>
	<p>En el Tramo Totora - Killcata - Cotaccasa el (30.00 Km.) el primer año de ejecución Con un monto de Inversión de S/ 1'500,000</p>		

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

<p><b>CONSTRUCCIONES NUEVAS DE CAMINOS VECINALES</b></p>	<p>En el Tramo Yanama - Palccayño - Millpo el (10.20 Km. el segundo año de ejecución Con un monto de Inversión de S/ 510,000)</p>	<p>1.- Cronograma de Ejecución Física y Financiera del Programa de Inversiones 2.- Inventario Vial rural de la Provincia de Antabamba 3.- Expedientes Técnicos 4.- Cuaderno de obras 5.- Liquidación de obras 6.- Actas de entrega y recepción de obra</p>	<p>1.- Recurso Presupuestal oportuno 2.- Calidad en ejecución de trabajos de mejoramiento y conservación 3.- Receptividad de la ciudadanía a la campaña de difusión y cumplimiento en las asignaciones para que los componentes alcancen el proposito planteado.</p>
<p>En el Tramo Puente Huancaray - Pachaconas el (12.00 Km.el Tercer año de ejecución Con un monto de Inversión de S/ 600,000)</p>			
<p>En el Tramo Miscopata - Chaccama - Pomacocha el (8.0 Km.el cuarto año de ejecución con un monto de Inversión de S/ 400,000)</p>			
<p><b>INTERVENCION EN EL MANTENIMIENTO DE CAMINOS DE HERRADURA</b></p>	<p>11 Caminos de herradura en el Distrito de Antabamba de 106.06 Km con un monto de Inversión Total de S/. 604,011.7</p>	<p>1.- Cronograma de Ejecución Física y Financiera del Programa de Inversiones 2.- Inventario Vial rural de la Provincia de Antabamba 3.- Expedientes Técnicos 4.- Cuaderno de obras 5.- Liquidación de obras 6.- Actas de entrega y recepción de obra</p>	<p>1.- Recurso Presupuestal oportuno 2.- Calidad en ejecución de trabajos de mejoramiento y conservación 3.- Receptividad de la ciudadanía a la campaña de difusión y cumplimiento en las asignaciones para que los componentes alcancen el proposito planteado.</p>
<p>05 Caminos de herradura en el Distrito de Oropesa de 116.1 Km con un monto de Inversión Total de S/. 661,189.5</p>			
<p>08 Caminos de herradura en el Distrito de Juan Espinoza Medrano de 78.75 Km con un monto de Inversión Total de S/. 448,481.25</p>			
<p>05 Caminos de herradura en el Distrito de Sabayno de 46.50 Km con un monto de Inversión Total de S/. 264,817.50</p>			
<p>06 Caminos de herradura en el Distrito de El Oro de 37.60 Km con un monto de Inversión Total de S/. 214,132.00</p>			
<p>06 Caminos de herradura en el Distrito de Pachaconas de 73.40 Km con un monto de Inversión Total de S/. 418,013.00</p>			
<p>05 Caminos de herradura en el Distrito de Huaquircca de 49.30 Km con un monto de Inversión Total de S/. 280,663.50</p>			

## Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

	Constituir y Fortalecer el Instituto Vial Provincial de Antabamba para que se encarguen directamente de la gestión de los caminos rurales de manera eficiente.		
	Ejecutar el programa de inversión y gestionar asignaciones presupuestarias (internas y externas) previa consulta con las municipalidades y comunidades.		
	implementar el fortalecimiento institucional y los planes pilotos del Programa.		
	supervisar la ejecución de los proyectos e informar de las posibles dificultades en su realización		
	Convocar a Instituciones privadas y publicas a participar en concursos de selección para la ejecución de Proyectos viales de Inversión		
(*) Son centros poblados que han sido priorizados en función al acceso de los servicios (educación y salud)			

	RESUMEN DE OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPUESTOS
<b>A C C I O N E S</b>	<b>GESTION DE LA RED VIAL PROVINCIAL</b>			
	1.- Promoción de la Organización y Funcionamiento de Comités y Empresas de Mantenimiento Vial	Nº Promotor Municipal aportado por la Municipalidad Provincial y Locales Municipales para Nº EMV	Actas e Informes de reuniones de trabajo del Instituto Vial Provincial y Comité de Coordinación Local	Autoridades y Personal Municipal dispuestos a impulsar el Instituto Vial Provincial. Poblacion con actitud receptiva al IVP y el PVP
	2.- Gestión Vial Municipal Participativa	Porcentaje de Cumplimiento de acuerdos de asambleas del IVP.		
	3.- Evaluación del Plan Vial Provincial	Nº de Asambleas Evaluativas del PVP y Nº de Organizaciones e Instituciones Participantes		
	4.- Elaboración del Presupuesto Vial	Porcentaje de Recursos orientados a las Obras Viales del total de sus presupuestos anuales.	Presupuestos Municipales Distritales y Provincial	
5.- Capacitación Personal y Equipo IVP	Horas de Capacitación del Personal relacionado al IVP.	Plan de Capacitacion del IVP		

CUADRO N° 98  
INDICADORES DE EVALUACION - FIN

OBJETIVO	INDICADORES	OBSERVACIONES
FIN		
<p>La provincia de Antabamba se encuentra en vías de desarrollo, propende a tener una adecuada infraestructura y eficientes servicios de transportes, en base a su potencialidad de recursos naturales integrados a los mercados, utilizando para ello la viabilidad y la organización de la población, siendo necesario contar con recursos económicos suficientes que permitan lograr mejorar la calidad de vida de la población.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- El objetivo es desarrollo sostenido, orientado a un cambio socio económico.</li> <li>- Los indicadores son de evaluación</li> </ul>

CUADRO N° 99  
INDICADORES DE EVALUACION - IMPACTO

OBJETIVO	INDICADORES	OBSERVACIONES
PROPOSITO	DE IMPACTO	
Lograr la integracion y articulacion entre centros poblados y zonas de recursos naturales acorde a sus necesidades de desarrollo economico y social, dotando de este modo con infraestructura vial para generar oportnidades y bienestar de la poblacion, a traves de las acciones de rehabilitar, mejorar y mantener la red de caminos vecinales existentes en la Provincia de Antabamba, asi como promover la construccion de vias rurales nuevas.	<p>1.- Incremento de centros poblados incorporados a la red vial en un 69,24% a 5 años (*)</p> <p>2.- Incremento de los volúmenes de mercadeo de productos en un 15% aprox.</p> <p>3.- El número de servicio de pasajeros es 6 y el tipo de vehículo del servicio es Bus de 48 psj.</p> <p>4.- El número de unidades de carga son 7 y la característica del servicio de carga son camiones de 2 ejes</p> <p>5.- Incremento del Número de alumnos matriculados en un 10% de 1707 alumnos</p> <p>6.- 3,338 beneficiarios interconectados por un sistema de transporte</p> <p>7.- 25,754 atenciones de consultas en los centros de Salud en la provincia de Antabamba</p> <p>8.- incremento del 2 puntos VBP agropecuaria después de 5 años de ejecutado el programa de Inversiones</p>	<p>1.- El Objetivo es General</p> <p>2.- los indicadores son de evaluación y de Impacto</p>

CUADRO N° 100  
INDICADORES DE EVALUACION - EFECTO

OBJETIVO	INDICADORES	OBSERVACIONES
COMPONENTES O RESULTADOS		
1.- Otorgar al Plan Vial Participativo Provincial, el carácter de instrumento orientador de la Gestión Vial departamental	1.- Utilización del Plan Vial Provincial Participativo al 100%	1.- Los Objetivos son específicos 2.- Los Indicadores son de Evaluación y de Impacto
2.- Dotar a la provincia de Antabamba de infraestructura vial rural para un sistema de transporte eficiente	2.- Ejecutar el Programa de Inversiones del Plan Vial Participativo Provincial	
3.- Promover el servicio de transporte tanto de pasajeros como de carga eficiente y seguro	3.- Planificación y Programación del 100% de las inversiones en el marco presupuestal de las Municipalidades, entendiendo que dicho marco puede tener varias fuentes de financiamiento	
4.- Propiciar la articulación vial con las áreas potenciales de recursos naturales: suelo, minero, turismo	4.- 298.30 Km. de vías vecinales, rehabilitadas, con mantenimiento y construcciones nuevas favoreciendo a 43 Centros Poblados	
5.- Promover la transitabilidad vehicular, los flujos de comercialización agropecuaria, turística y minera y su relación con las zonas de mayor o menor desarrollo relativo	5.- 30,10 Km. con mantenimiento rutinario y periódico de la red vial existente favoreciendo a 5 centros poblados. Generando 301 empleo temporal en el mantenimiento de vías	
6.- A través de la vialidad superar los niveles de pobreza, favoreciendo a la población en la comercialización de sus productos y permitiéndoles el acceso a los servicios básicos	6.- 60,20 Km. de construcciones nuevas, beneficiando a 11 centros poblados y generando 602 empleo temporal en la construcción de nuevas vías. 298,41 caminos de herradura beneficiando a 3 distritos (Antabamba, Oropeza y Juan Espinoza Medrano y generando 1493 empleo temporal en la construcción de caminos de herradura.	
7.- Promover las capacidades del Gobierno Local Provincial de Antabamba constituyéndose el Instituto Vial Provincial, para garantizar la administración adecuada de las vías vecinales.	7.- Aporte del 10% del presupuesto de las municipalidades provincial y distritales para financiar el funcionamiento del IVP.	

## Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

<p>8.- Establecer los mecanismos institucionales que permitan una participación activa de las entidades y organismos involucrados en la problemática vial de la provincia en las fases de ejecución, seguimiento y evaluación del Plan.</p>	<p>8.- Aporte del 10% del presupuesto de las municipalidades provincial y distritales para financiar el funcionamiento del IVP.</p>	
<p>9.- Adoptar una política permanente de conservación vial que otorgue prioridad al mantenimiento rutinario y preventivo, considerado que este es un mecanismo eficaz para la preservación del patrimonio vial de la provincia.</p>	<p>9.- 30,10 Km. con mantenimiento rutinario y periódico de la red vial existente favoreciendo a 5 centros poblados. Generando 301 empleo temporal en el mantenimiento de vías</p>	
<p>10.- Buscar mecanismos de recaudación de fondos, para la conservación de las vías de la provincia.</p>	<p>10.- Utilizar el PVPP para gestionar financiamiento nacional o internacional.</p>	
<p>11.- Dotar de infraestructura vial adecuada para un sistema de transporte eficiente</p>	<p>11.- Ejecutar el Programa de Inversiones del Plan Vial Participativo Provincial</p>	
<p>12.- Promover el servicio de transporte eficiente y seguro en un marco de libre competencia.</p>	<p>12.- Ejecutar el Programa de Inversiones del Plan Vial Participativo Provincial</p>	

## 6.2. SEGUIMIENTO Y EVALUACION

Es el proceso a través del cual se examina de manera continua y periódica las acciones que debería cumplir el Instituto Vial Provincial de Antabamba en el horizonte de cinco años, el Plan Vial Participativo Provincial presenta las actividades y tareas programadas.

Con el seguimiento, se pretende el control del cumplimiento de los plazos de las actividades programadas, en la medida en que el seguimiento revisa el cumplimiento de la planificación operativa y sirve para tomar decisiones dirigidas a corregir posibles errores o insuficiencias, puede realizarse al inicio y al final del ejercicio, esta acción estará a cargo del Instituto Vial Provincial (IVP).

La Evaluación es una herramienta que analiza, si las actividades desarrolladas permitieron obtener los resultados (evaluación del proceso), contribuye a resolver el o los problemas detectados, midiendo directamente los efectos e impactos esperados o inesperados, también tiene lugar a una evaluación Ex-Post es decir una vez que el Plan Vial Participativo Provincial ha concluido, a efectos de lograr un seguimiento eficiente debe tomarse en cuenta la siguiente información:

- Indicadores de Evaluación-Fin
- Indicadores de Evaluación Impacto
- Indicadores de Evaluación Efecto
- Indicadores de seguimiento
- Matriz de Información para los indicadores de seguimiento y evaluación del PVPP Seguimiento- Producto
- Matriz de Información para los indicadores de seguimiento y evaluación del PVPP Evaluación -Efecto
- Matriz de Información para los indicadores de seguimiento y evaluación del PVPP Evaluación -Impacto



# ANEXOS

## ANEXOS

### ANEXO N° 1 : MAPAS

MAPA N° 01: UBICACIÓN DE LA PROVINCIA EN EL DEPARTAMENTO Y EL PAÍS

MAPA N° 02: DIVISIÓN POLÍTICA DE LA PROVINCIA EN DISTRITOS

MAPA N° 03: RELIEVE DE LA PROVINCIA

MAPA N° 04 : CAPACIDAD DE USO MAYOR DE SUELOS

MAPA N° 05 : PLUVIOSIDAD DE LA PROVINCIA

MAPA N° 06 : ÁREAS DE POTENCIAL TURÍSTICO

MAPA N° 07 : ÁREAS CON POTENCIAL MINERO

MAPA N° 08 : ÁREAS CON POTENCIAL FORESTAL

MAPA N° 09 : HIDROGRÁFICA DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA

MAPA N° 10 :DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR NIVEL ORGANIZACIONAL

MAPA N° 11 :POBREZA A NIVEL PROVINCIAL

MAPA N° 11A: POBREZA A NIVEL DISTRITAL

MAPA N° 12 : UBICACIÓN DE LOS CENTROS DE SALUD CON RELACIÓN A LA RED VIAL DE LA PROVINCIA

MAPA N° 13 : UBICACIÓN DE LOS CENTROS EDUCATIVOS CON RELACIÓN A LA RED VIAL DE LA PROVINCIA.

MAPA N° 14: FLUJO DE COMERCIALIZACIÓN Y FERIAS

MAPA N° 15: JERARQUÍA URBANA DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA

MAPA N° 16 : ÁREAS DE INFLUENCIA DE LOS CENTROS URBANOS.

MAPA N° 17 : ZONIFICACIÓN A NIVEL DE DISTRITOS.

MAPA N° 18 : MAPA DE NODOS DE DESARROLLO DE ACUERDO A MAYOR O MENOR IMPORTANCIA

MAPA N° 19: EJES VIALES

MAPA N° 20 : ZONAS PRODUCTIVAS Y MARGINALES SIN ARTICULACIÓN.

MAPA N° 21: DIAGRAMA VIAL DISTRITO DE ANTABAMBA

MAPA N° 22 :DIAGRAMA VIAL DISTRITO DE EL ORO

MAPA N° 23 :DIAGRAMA VIAL DISTRITO D E HUAQUIRCA

MAPA N° 24: DIAGRAMA VIAL DISTRITO DE JUAN ESPINOZA MEDRANO

MAPA N° 25: DIAGRAMA VIAL DISTRITO DE OROPESA

MAPA N° 26: DIAGRAMA VIAL DISTRITO DE PACHACONAS

MAPA N° 27: DIAGRAMA VIAL DISTRITO DE SABAYNO

## ANEXO N° 2 : CUADROS

CUADRO N° 01: DIVISIÓN POLÍTICA DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA

CUADRO N° 02. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE LOS DISTRITOS Y DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA

CUADRO N° 03: EXTENSION TERRITORIAL DE LOS DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA

CUADRO N° 04: CONFLICTOS POR LÍMITES A NIVEL DE DISTRITOS PROVINCIA DE ANTABAMBA 2003

CUADRO N° 05: CONFLICTOS INTERCOMUNALES POR TERRITORIO

CUADRO N° 06. CLASIFICACION DE SUELOS POR CAPACIDAD DE USO MAYOR DE LAS TIERRAS DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA

CUADRO N° 07: COBERTURA VEGETAL Y USO ACTUAL DE TIERRAS DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA

CUADRO N° 08: RECURSOS TURÍSTICOS DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA

CUADRO N° 09: POTENCIAL TURÍSTICO POR DISTRITOS

CUADRO N° 10: PROSPECTOS Y ACTIVIDAD MINERA METALICA AL 2005

CUADRO N° 11: RELACION DE EMPRESAS MINERAS CON CONCESIONES MINERAS EN LA PROVINCIA DE ANTABAMBA

CUADRO N° 12: RESERVAS MINERAS DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA POR DISTRITOS

CUADRO N° 13: POTENCIAL DE RECURSOS FORESTALES 2005

CUADRO N° 14: SUPERFICIE DISPONIBLE DE PASTOS NATURALES MONTES Y BOSQUES DEL DEPARTAMENTO DE APURÍMAC

CUADRO N° 15: SUB CUENCA DE OROPESA

CUADRO N° 16:	SUB CUENCA DEL TOTORA
CUADRO N° 17:	SUB CUENCA DE ANTABAMBA
CUADRO N° 18:	SUB CUENCA DE MOLLEBAMBA
CUADRO N° 19:	ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE ÁREAS CRÍTICAS EN LAS DIFERENTES SUB CUENCAS DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA
CUADRO N° 20:	POBLACION TOTAL Y TASAS DE CRECIMIENTO
CUADRO N° 21:	POBLACION TOTAL SEGÚN CENSO DEL 2005 EN EL DEPARTAMENTO DE APURIMAC – 2005
CUADRO N° 22:	POBLACION TOTAL PROVINCIA DE ANTABAMBA –2005
CUADRO N° 23:	POBLACION URBANA Y RURAL PROVINCIA DE ANTABAMBA
CUADRO N° 24:	DENSIDAD DEMOGRÁFICA POR DISTRITOS PROVINCIA DE ANTABAMBA
CUADRO N° 25:	POBLACIÓN POR CENTROS POBLADOS, CASERIOS Y ANEXOS POR DISTRITOS- 2005
CUADRO N° 26:	MOVIMIENTOS MIGRATORIOS DEL DEPARTAMENTO DE APURÍMAC
CUADRO N° 27:	MOVIMIENTOS MIGRATORIOS POR SEXO PROVINCIA DE ANTABAMBA
CUADRO N° 28:	INDICE DE POBREZA POR PROVINCIAS DEL DEPARTAMENTO DE APURÍMAC
CUADRO N° 29:	INDICE DE POBREZA POR DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA
CUADRO N° 30:	ACCESO A SERVICIOS BASICOS POR ESTABLECIMIENTOS DE SALUD
CUADRO N° 31:	RECURSOS HUMANOS POR ESTABLECIMIENTOS DE SALUD
CUADRO N° 32:	ESPERANZA DE VIDA GLOBAL Y POR GÉNERO
CUADRO N° 33:	DESNUTRICIÓN INFANTIL CRÓNICA POR DISTRITOS
CUADRO N° 34:	ANALFABETISMO GLOBAL Y POR GÉNERO 1993-2001
CUADRO N° 35:	CENTROS EDUCATIVOS POR DISTRITOS Y NIVEL
CUADRO N° 36:	POBLACION ESCOLAR POR NIVEL Y GÉNERO

- CUADRO N° 37: ALUMNOS MATRICULADOS EN PRONOEI DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA
- CUADRO N° 38: ALUMNOS MATRICULADOS EN CENTROS EDUCATIVOS INICIALES DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA
- CUADRO N° 39: ALUMNOS MATRICULADOS POR CENTRO EDUCATIVO A NIVEL PRIMARIA EN LA PROVINCIA DE ANTABAMBA
- CUADRO N° 40: ALUMNOS MATRICULADOS POR CENTRO EDUCATIVO A NIVEL SECUNDARIO DE LA PROVINCIA DE ANTABAMBA
- CUADRO N° 41: DESERCIÓN ESCOLAR GLOBAL POR NIVEL Y GÉNERO
- CUADRO N° 42: APTITUD DE LA TIERRA
- CUADRO N° 43: PRODUCCIÓN AGRÍCOLA POR DISTRITOS
- CUADRO N° 44: VOLÚMENES DE PRODUCCIÓN DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS AGRÍCOLAS
- CUADRO N° 45: VOLUMENES DE PRODUCCIÓN Y VENTA DE PRODUCTOS AGRÍCOLAS
- CUADRO N° 46: FLUJOS DE COMERCIALIZACION AGRÍCOLA
- CUADRO N° 47: POBLACION ALPAQUERA EN LA PROVINCIA
- CUADRO N° 48: PRODUCCION PECUARIA ANTABAMBA
- CUADRO N° 49: FERIAS DE IMPORTANCIA PROVINCIAL O REGIONAL
- CUADRO N° 50: ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA POR DISTRITOS
- CUADRO N° 51: JERARQUIA DE LAS CAPITALES DE DISTRITOS SEGÚN EL MÉTODO DE RANGO TAMAÑO
- CUADRO N° 52: JERARQUÍA DE LAS CAPITALES DE DISTRITOS SEGÚN PNUD
- CUADRO N° 53: JERARQUIA DE LAS CAPITALES DE DISTRITOS SEGÚN LA TASA DE CRECIMIENTO POBLACIONAL

CUADRO N° 54:	MATRIZ DE SERVICIOS
CUADRO N° 55:	FLUJO DE PASAJEROS
CUADRO N° 56:	FLUJO DE CARGA
CUADRO N° 57:	ZONIFICACION A NIVEL DISTRITAL
CUADRO N° 58:	IDENTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LOS NODOS DE DESARROLLO PROVINCIAL
CUADRO N°59:	PRIORIZACIÓN DE LOS EJES VIALES
CUADRO N° 60:	LISTADO DE CAMINOS VECINALES
CUADRO N° 61:	LISTADO DE CAMINOS VECINALES
CUADRO N° 62:	RESUMEN DE LA RED VIAL PROVINCIAL
CUADRO N° 63:	SITUACIÓN DEL SISTEMA NACIONAL
CUADRO N° 64:	SITUACIÓN DEL SISTEMA DEPARTAMENTAL
CUADRO N° 65:	SITUACIÓN DEL SISTEMA VECINAL A NIVEL DISTRITAL
CUADRO N° 66:	PRINCIPALES CAMINOS DE HERRADURA IDENTIFICADOS
CUADRO N° 67:	SITUACIÓN DE LA RED VIAL DE LA PROVINCIA
CUADRO N° 68:	CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE PASAJEROS
CUADRO N° 69:	CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE CARGA
CUADRO N° 70:	NUEVAS CONSTRUCCIONES DE CAMINOS VECINALES
CUADRO N° 71:	NIVELES DE INTERVENCIÓN EN LOS CAMINOS VECINALES
CUADRO N° 72:	MAQUINARIA Y EQUIPO PARA LA GESTIÓN VIAL
CUADRO N° 73:	RECURSOS FINANCIEROS DE INVERSION EN LAS MUNICIPALIDADES PERIODO 2006
CUADRO N° 74:	RECURSOS FINANCIEROS PARA LA GESTIÓN VIAL
CUADRO N° 75:	RECURSOS HUMANOS PARA LA GESTIÓN VIAL
CUADRO N° 76:	EQUIPO DE INFORMÁTICA DE LA MUNICIPALIDAD
CUADRO N° 77:	LISTADO PRIORIZADO (INDIVIDUAL) DE CAMINOS VECINALES
CUADRO N° 78:	PRIORIDAD POR CONJUNTO DE CAMINOS VECINALES

CUADRO N° 79:	CRITERIOS E INDICADORES DE PRIORIZACION DE LA RED VIAL RURAL PROVINCIAL
CUADRO N° 80:	ORDEN DE PRIORIDAD DE CAMINOS VECINALES (CONSTRUCCIONES NUEVAS)
CUADRO N° 81:	MATRIZ DE CÁLCULO DE LA PRIORIDAD DE LOS CAMINOS VECINALES POR TRAMOS
CUADRO N° 82:	MATRIZ DE NORMALIZACION POR CADA UNO DE LOS INDICADORES
CUADRO N° 83:	RELACION DE CAMINOS VECINALES EN ORDEN DE PRIORIDAD
CUADRO N° 84:	MATRIZ DE PRIORIZACION DE CAMINOS VECINALES (CONSTRUCCIONES NUEVAS)
CUADRO N° 85:	CRITERIO E INDICADORES DE PRIORIZACION PARA LOS CAMINOS DE HERRADURA
CUADRO N° 86:	PRIORIZACION DE CAMINOS DE HERRADURA
CUADRO N° 87.:	PRIORIZACION DE CAMINOS DE HERRADURA A NIVEL PROVINCIAL
CUADRO N° 88:	PRIORIZACION DE CAMINOS DE HERRADURA POR DISTRITO
CUADRO N° 89:	PRIORIZACION DE CONSTRUCCIONES NUEVAS DE CAMINOS DE HERRADURA POR DISTRITO
CUADRO N° 90:	PRIORIZACIÓN DE LAS INTERVENCIONES VIALES
CUADRO N° 91:	PROGRAMA DE INTERVENCION REHABILITACION DE CAMINOS VECINALES
CUADRO N° 92:	PROGRAMA DE INTERVENCION MANTENIMIENTO DE CAMINOS VECINALES
CUADRO N° 93:	PROGRAMA DE INTERVENCION CONSTRUCCIONES NUEVAS DE CAMINOS VECINALES
CUADRO N° 94:	PROGRAMA DE INTERVENCION MEJORAMIENTO DE CAMINOS DE HERRADURA
CUADRO N° 95:	PROGRAMA DE INTERVENCION
CUADRO N° 96:	PLAN DE INVERSIONES
CUADRO N° 97:	ESTRUCTURA DEL MARCO LOGICO
CUADRO N° 98 :	INDICADORES DE EVALUACION – FIN

CUADRO N° 99 : INDICADORES DE EVALUACION - IMPACTO

CUADRO N° 100: INDICADORES DE EVALUACION – EFECTO



## ANEXO N° 03

RESUMEN DEL POTENCIAL Y OPORTUNIDADES DE LA PROVINCIA  
POR DISTRITOS Y POR RECURSOS

	RECURSOS	ATENCIÓN	OPORTUNIDADES
<b>I. AGRÍCOLAS</b>			
	Distrito Antabamba Los cultivos principales que se desarrollan en este distrito son la papa Maíz, cebada, olluco y haba.	Tiene una superficie potencial de 551 Has.	Diversificación de la Producción incentivando la Producción de papas nativas, maca y oca.
	Distrito Huaquirca Los cultivos principales que se desarrollan en este distrito son El Maíz, papa, cebada, olluco y haba.	Tiene una superficie potencial de 229 Has.	Diversificación de la Producción, incentivando la producción de cultivos andinos, como Tarwi, quinua, kiwicha, maíz amiláceo, papas nativas y arveja.
	Distrito El Oro Los cultivos principales que se desarrollan en este distrito son El Maíz, papa, olluco y haba.	Tiene una superficie potencial de 108 Has.	Diversificación de la Producción, incentivando la producción de frutales (duraznos, peras, paltas, manzanas, tunas, capulí), maíz amiláceo, papas nativas, papas híbridas, y hortalizas.
	Distrito Juan Espinoza Medrano Los cultivos principales que se desarrollan en este distrito son El Maíz, papa, olluco, cebada y haba.	Tiene una superficie potencial de 235 Has.	Diversificación de la Producción, incentivando la producción de cultivos andinos ( quinua, tarwi y kiwicha), maíz amiláceo, papas nativas, arveja y frutales ( manzana y capulí)
	Distrito Oropesa		
	Distrito Pachaconas Los cultivos principales que se desarrollan en este	Tiene una superficie potencial de 270 Has.	Diversificación de la Producción, incentivando la producción de cultivos andinos (quinua, tarwi y kiwicha), papas nativas, maca y oca.

	distrito son El Maíz, papa, haba, olluco y cebada.		
	Distrito Sabayno Los cultivos principales que se desarrollan en este distrito son El Maíz, papa, cebada, haba y olluco.	Tiene una superficie potencial de 196 Has.	Diversificación de la Producción, incentivando la producción de cultivos andinos (quinua, tarwi y kiwicha), maíz amiláceo, papas nativas, trigo y arveja.
<b>II. PECUARIO</b>			
	Distrito de Antabamba La mayor producción está dada por la de camélidos sudamericanos (Alpacas y llamas) existiendo también la crianza de vacunos, ovinos, porcinos y caprinos.	La superficie de pastos naturales alcanza 24,126 Has.	Mejorar la calidad (razas) e incrementar la producción de camélidos sudamericanos.
	Distrito de El Oro La mayor producción está dada por la crianza de vacunos y ovinos existiendo también la crianza de porcinos y caprinos.	La superficie de pastos naturales alcanza 7020 Has.	Mejorar la calidad en la Producción de ganado vacuno.
	Distrito de Huaquirca La mayor producción está dada por la de camélidos sudamericanos (Alpacas y llamas) existiendo también la crianza de vacunos, ovinos, porcinos y caprinos.	La superficie de pastos naturales alcanza 12,369 Has.	Mejorar la calidad (razas) e incrementar la producción de camélidos sudamericanos.
	Distrito de Juan Espinoza Medrano La mayor producción está dada por la de camélidos sudamericanos (Alpacas y llamas) existiendo también la crianza de vacunos, ovinos, porcinos y caprinos.	La superficie de pastos naturales alcanza 19,971 Has.	Mejorar la calidad (razas) e incrementar la producción de camélidos sudamericanos.
	Distrito de Oropesa La mayor producción está dada por la de camélidos sudamericanos (Alpacas y llamas) existiendo también la crianza de vacunos, ovinos, porcinos y caprinos.	La superficie de pastos naturales alcanza 66,849 Has.	Mejorar la calidad (razas) e incrementar la producción de camélidos sudamericanos.
	Distrito de Pachaconas La mayor producción está dada por la crianza de ganado vacuno existiendo también la crianza de ovinos, camélidos sudamericanos, caprinos y porcinos.	La superficie de pastos naturales alcanza 8,500 Has.	Mejorar la producción del ganado vacuno.
	Distrito de Sabayno La mayor producción está dada	La superficie de pastos naturales alcanza 8,043	Mejorar la calidad (razas) e incrementar la

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

	por la de camélidos sudamericanos (Alpacas y llamas) existiendo también la crianza de vacunos, ovinos y porcinos.	Has.	producción de camélidos sudamericanos.
<b>III. TURISTICOS</b>			
	Distrito de Antabamba Los recursos turísticos con que cuenta este distrito son: Andenerias, templo de San Salvador, Caverna Funeraria Lloque, Ruinas de Huamaina, Lahua Lahua y Chihuarmarca, Baños termales de Ccochoc, restos arqueológicos de Curasco y Pescaya, Cementerios antiguos de Amaya y Campamerayoc.	Los principales atractivos son de las Epocas Pre Inca, Inca, Colonial, Moderno y Naturales.	Restaurar, poner en valor y promocionar el Turismo natural y Cultural.
	Distrito de El Oro Los recursos Turísticos con que cuenta este distrito son: Andenerias, Fortaleza Antigua y Puente Ayahuay.	Los principales atractivos son de las Epocas Pre Inca, Inca y Colonial.	Restaurar, poner en valor y promocionar el Turismo natural y Cultural
	Distrito de Huaquirca Los recursos Turísticos con que cuenta este distrito son: Templo Colonial de Huaquirca, Andenerias de Inarca, Muro Antiguo Inca Perca, Ciudadela Antigua de Pulla Pulla, Restos Arqueológicos de Alhuaso, Cueva de Curamao, Canal de Lucre y las Pinturas rupestres de Alhuaso.	Los principales atractivos son de las Epocas Pre Inca, Inca, Colonial y Natural.	Restaurar, poner en valor y promocionar el Turismo natural y Cultural.
	Distrito de Juan Espinoza Medrano Los recursos Turísticos con que cuenta este distrito son: Restos arqueológicos de Maucallacta., Arcopunco, Calvario, Baños Termales de Alpaca y casona de Juan Espinoza Medrano.	Los principales atractivos son de las Epocas Pre Inca, Colonial y Moderno.	Restaurar, poner en valor y promocionar el Turismo natural y Cultural.
	Distrito de Oropesa Los recursos Turísticos con que cuenta este distrito son: Baños Termales de Kilcata, Ampacho y Yumire, Paisajes, flora, fauna, lagunas, nevados y atractivos turísticos naturales, formaciones geológicas ( Jakencho, oropesino, Ventana del Futuro), artesanías en textiles, peletería y Flocklore,	Los principales atractivos son de las Epocas Pre Inca, Natural y Actual.	Restaurar, poner en valor y promocionar el Turismo natural y Cultural.

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

	Cañones de Chaupimonte y Pucacocha y resto de Arqueológicos.		
	Distrito de Pachaconas Los recursos Turísticos con que cuenta este distrito son: Puente Calicanto, restos arqueológicos de Marcamarca, Illapata y de Pucro.	Los principales atractivos son de las Epocas Inca y Colonial.	Restaurar, poner en valor y promocionar el Turismo natural y Cultural
	Distrito de Sabaino Los recursos Turísticos con que cuenta este distrito son: paisaje Natural, aguas Termales de Soncoracay, restos Arqueológicos de Soncoracay, andenerías de Q'eshua, Soncco y Antilla, restos arqueológicos de Chinya, Mallqui Mallqui, Pantipata, Llactora, Cantora, Surpuni, Gentilniyoc, Tinkoq, Cueva de Tijya, Catarata de Chankara, Lagunas, Cañon, Vicuñas, Cuevas Miradores del Condor.	Los principales atractivos son de las Epocas Pre Inca y Natural.	Restaurar, poner en valor y promocionar el Turismo natural y Cultural.
<b>IV. FORESTALES</b>			
	Distrito de Antabamba El recurso forestal más predominante esta dado por las especies de eucaliptos, queuñas y chachacomos.	El Potencial Forestal de este distrito es de 100 Has.	A la fecha solamente el área forestada alcanza a 32 Has. Siendo necesario incrementar la producción aproximándose al potencial total.
	Distrito de El Oro El recurso forestal más predominante esta dado por bosques de eucaliptos.	El Potencial Forestal de este distrito es de 60 Has.	A la fecha solamente el área forestada alcanza a 37 Has. Siendo necesario incrementar la producción aproximándose al potencial total.
	Distrito de Huaquirca El recurso forestal más predominante esta dado por las especies de eucaliptos y queuñas.	El Potencial Forestal de este distrito es de 116 Has.	A la fecha solamente el área forestada alcanza a 48 Has. Siendo necesario incrementar la producción aproximándose al potencial total.
	Distrito de Juan Espinoza Medrano El recurso forestal más predominante esta dado por las especies de eucaliptos, queuñas y chachacomos.	El Potencial Forestal de este distrito es de 100 Has.	A la fecha solamente el área forestada alcanza a 50 Has. Siendo necesario incrementar la producción aproximándose al

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

			potencial total.
	Distrito de Oropesa El recurso forestal más predominante esta dado por bosques de eucaliptos	El Potencial Forestal de este distrito es de 30 Has.	A la fecha solamente el área forestada alcanza a 16 Has. Siendo necesario incrementar la producción aproximándose al potencial total.
	Distrito de Pachaconas El recurso forestal más predominante esta dado por las especies de eucaliptos, queuñas y chachacomos.	El Potencial Forestal de este distrito es de 1851 Has.	A la fecha solamente el área forestada alcanza a 172 Has. Siendo necesario incrementar la producción aproximándose al potencial total.
	Distrito de Sabaino El recurso forestal más predominante esta dado por bosques de eucaliptos.	El Potencial Forestal de este distrito es de 215 Has.	A la fecha solamente el área forestada alcanza a 134 Has. Siendo necesario incrementar la producción aproximándose al potencial total.
<b>V. MINEROS</b>			
	Distrito de Antabamba El potencial Minero esta ubicado en la CC.de Chuñohuacho	Esta reserva se encuentra en etapa de exploración.	Teniendo los resultados de la exploración, es conveniente establecer las condiciones de su explotación beneficiando a la población de Chuñohuacho y aledaños.
	Distrito de Huaquirca El potencial Minero esta ubicado en la CC.de Huaquirca – Chuilacocha.	Esta reserva se encuentra en etapa de exploración.	Teniendo los resultados de la exploración, es conveniente establecer las condiciones de su explotación beneficiando a la población de Huaquirca – Chuilacocha. y aledaños.
	Distrito de Juan Espinoza Medrano El potencial Minero esta ubicado en la CC.de Lahuani.	Esta reserva se encuentra en etapa de exploración.	Teniendo los resultados de la exploración, es conveniente establecer las condiciones de su explotación beneficiando a la población de Lahuani y aledaños.
	Distrito de Pachaconas	Esta reserva se encuentra	Teniendo los resultados

Plan Vial Provincial Participativo de Antabamba

	El potencial Minero esta ubicado en la CC.de Yanama y Coriloma	en etapa de exploración.	de la exploración, es conveniente establecer las condiciones de su explotación beneficiando a la población de Yanama y Coriloma y alrededores.
	Distrito de Sabayno El potencial Minero esta ubicado en la CC.de Antilla	Esta reserva se encuentra en etapa de exploración.	Teniendo los resultados de la exploración, es conveniente establecer las condiciones de su explotación beneficiando a la población de Antilla y alrededores.

Fuente: Elaboración Propia

ANEXO N° 4:

- . PROGRAMA CREDITICIO INTERNO CON RECURSOS DEL BANCO DE LA NACIÓN DEL PERÚ.
- . CÁLCULO DE FINANCIAMIENTO DE CRÉDITOS PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN.

ANEXO N° 5 :

COPIAS DE ACTAS DE TALLERES

- PRIORIZACIÓN DE INVERSIONES
- DE RESULTADOS